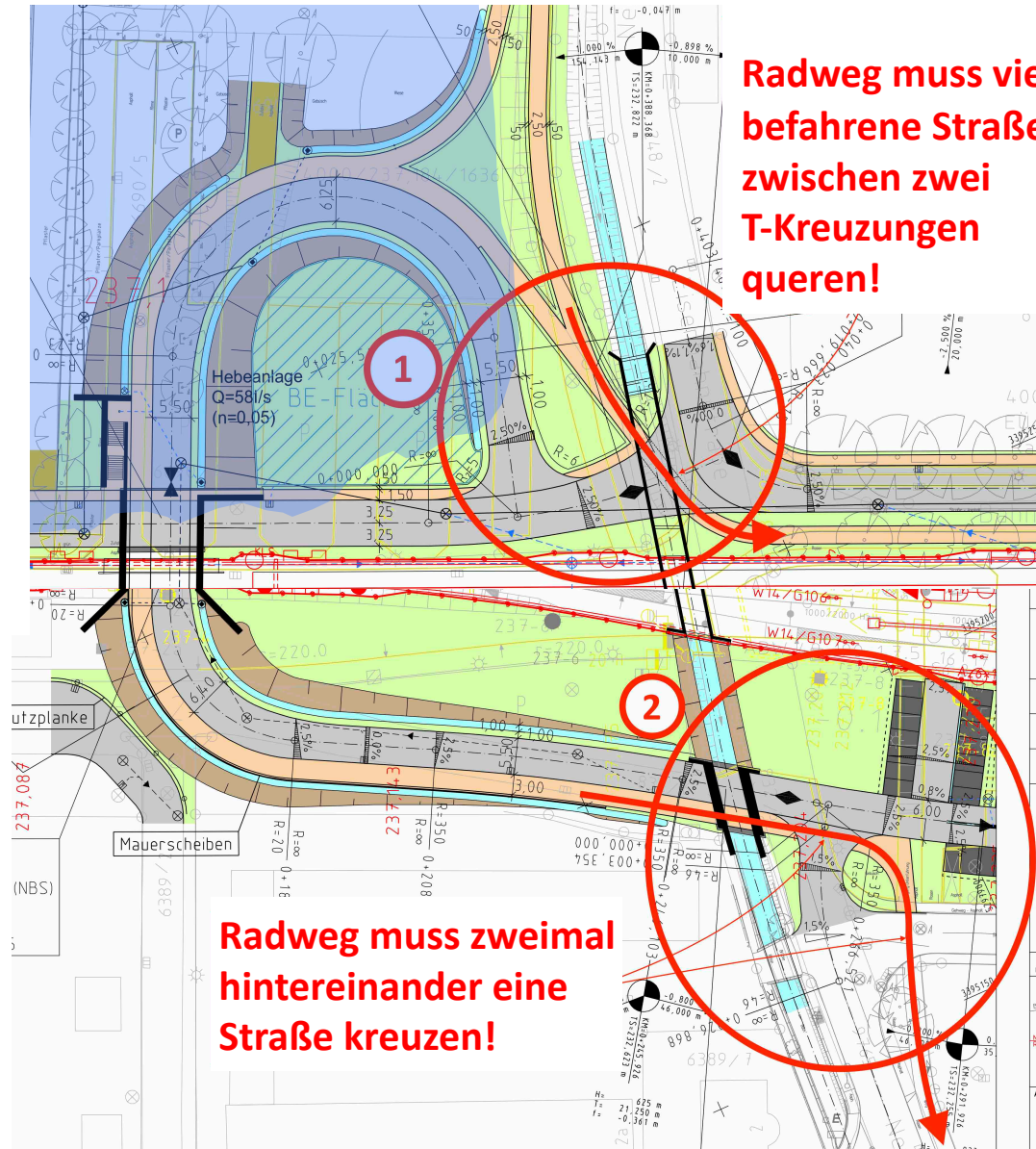


**Weitere Verbesserungsvorschläge
aus dem Dialog-/Planungsworkshop
der DB Netz AG**

- 1. Bahnunterführung:**
 - a. Südliche Kfz-Bahnunterführung**
 - b. Erhalt der Rad-/Fußgänger-Unterführung inkl. Gleiszugänge**
- 2. Bahnsteigdesign: „Hausbahnsteig“**
- 3. Verkehrsführung: Bahnhof mit Einbahnstraße bedienen**
- 4. Fahrradstellplätze: Kapazität und Design**
- 5. Zugang zur Personenunterführung: Zusätzliche Rampe auf der Ostseite**
- 6. Park & Ride Anlage West: Erhalt der Baumreihe**



Nördliche Kfz-Bahnunterführung



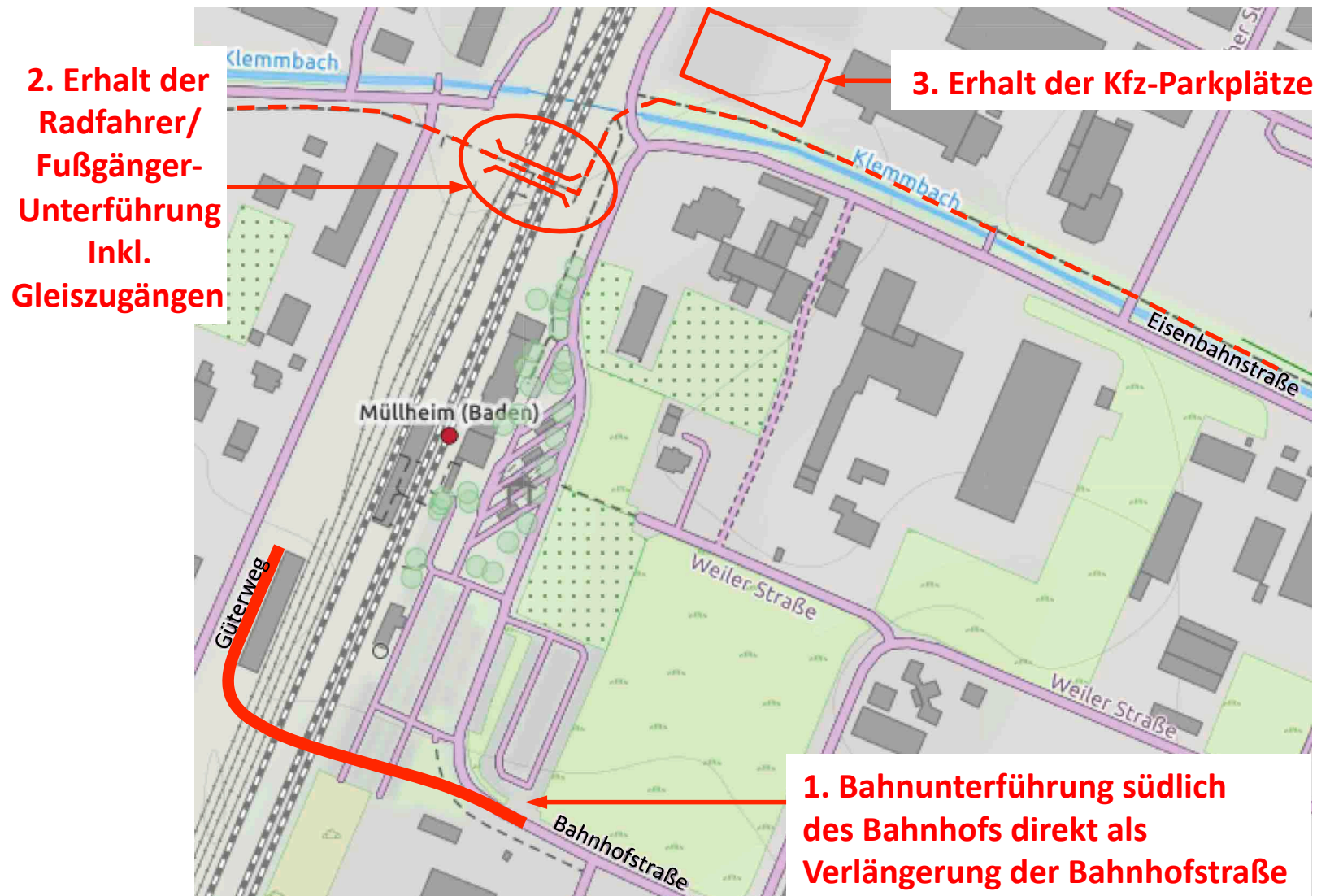
Schwachpunkte:

- Radwegführung mit zwei geplanten Gefahrenbereichen
- Umständliche Straßenführung
- Unterführung unpassierbar für Bus und LKW
- Verlust des bestehenden Pkw-Parkplatzes
- Unterführung teilweise im 100-jährigen Hochwasserüberflutungsgebiet
- Kfz-Fahrweg erheblich zu schmal

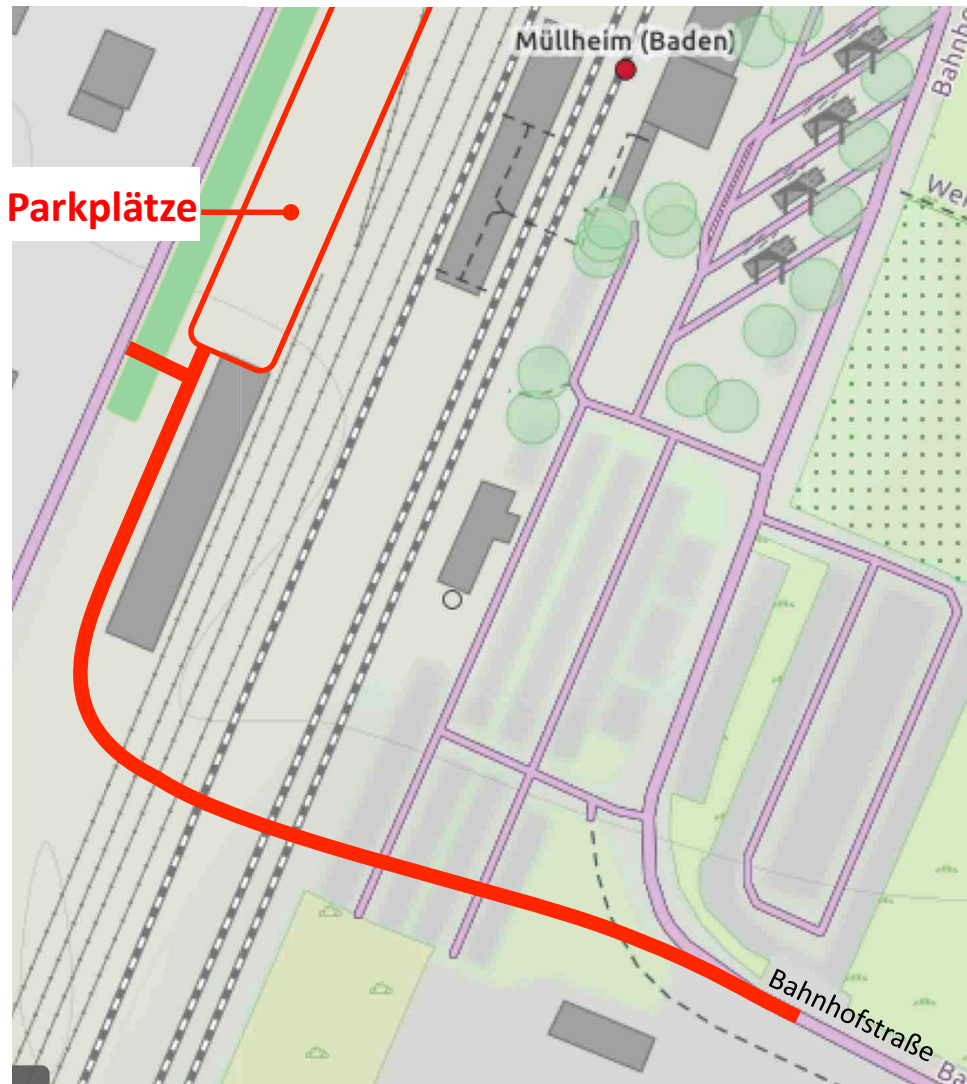
1. Bahnunterführung

Bahnhofsneubau Müllheim

- Alternative: 1. Kfz-Unterführung südlich des Bahnhofs als Verlängerung der Bahnhofstraße
- 2. Erhalt der Rad-/Fußgänger-Unterführung inkl. Gleiszugänge



Alternative: 1. Kfz-Unterführung südlich des Bahnhofs als Verlängerung der Bahnhofstraße
2. Erhalt der Rad-/Fußgänger-Unterführung inkl. Gleiszugänge



Maßnahmen:

- Bahnhofstraße absenken und in Unterführung verlängern
- Unterführung passierbar für LKW und Busse gestalten
- Optional: Bahnsteigzugänge aus der Unterführung vorsehen

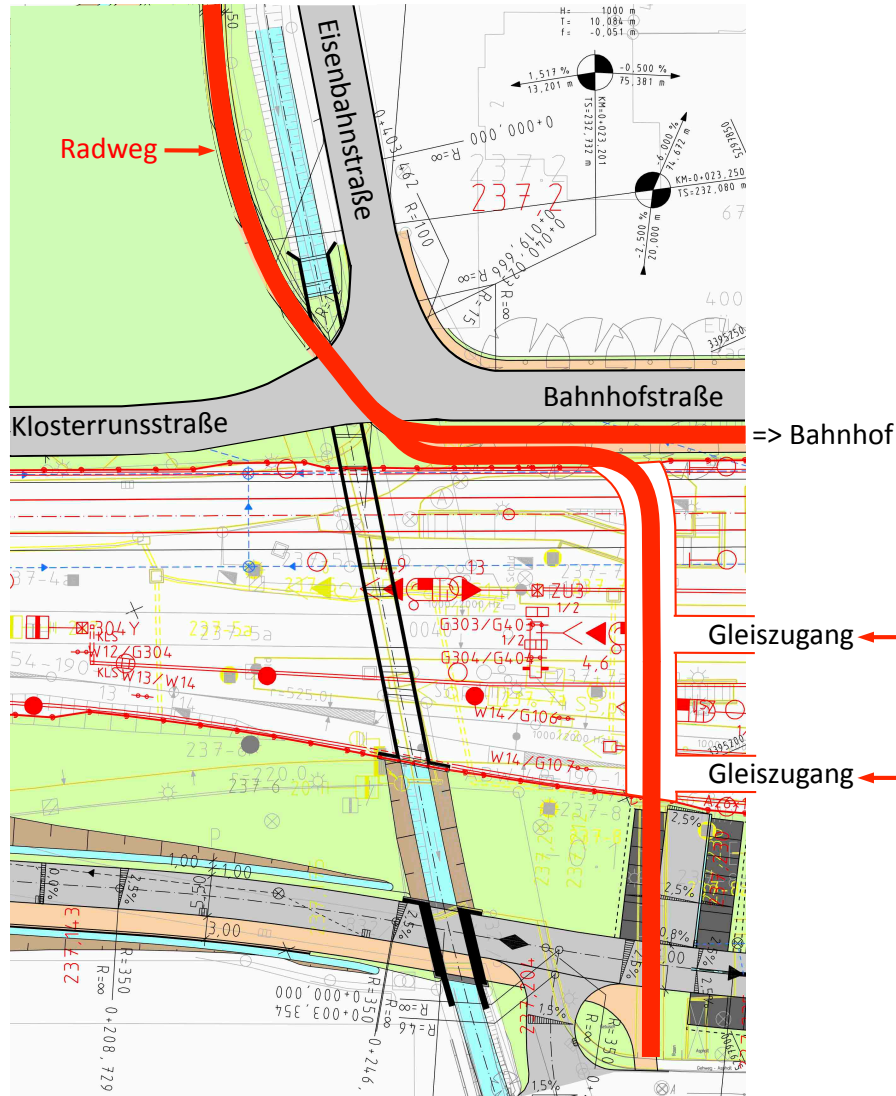
=> Vorteile:

- Schnörkellose, direkte Zufahrt zu Kfz-Parkplätzen
- Keine Probleme mit Hochwasser oder Neuenburger Runs
- Entkopplung von Kfz- und Radverkehr
- Unterführung auch für LKW und Busse geeignet

1. Bahnunterführung

Bahnhofsneubau Müllheim

- Alternative: 1. Kfz-Unterführung südlich des Bahnhofs als Verlängerung der Bahnhofstraße
2. Erhalt der Rad-/Fußgänger-Unterführung inkl. Gleiszugänge



Maßnahmen:

- Unterführung beibehalten
- Fuß-/Radweg in Unterführung absenken und einschwenken
- Gleiszugänge erhalten bzw. zusätzlich einrichten

=> Vorteile:

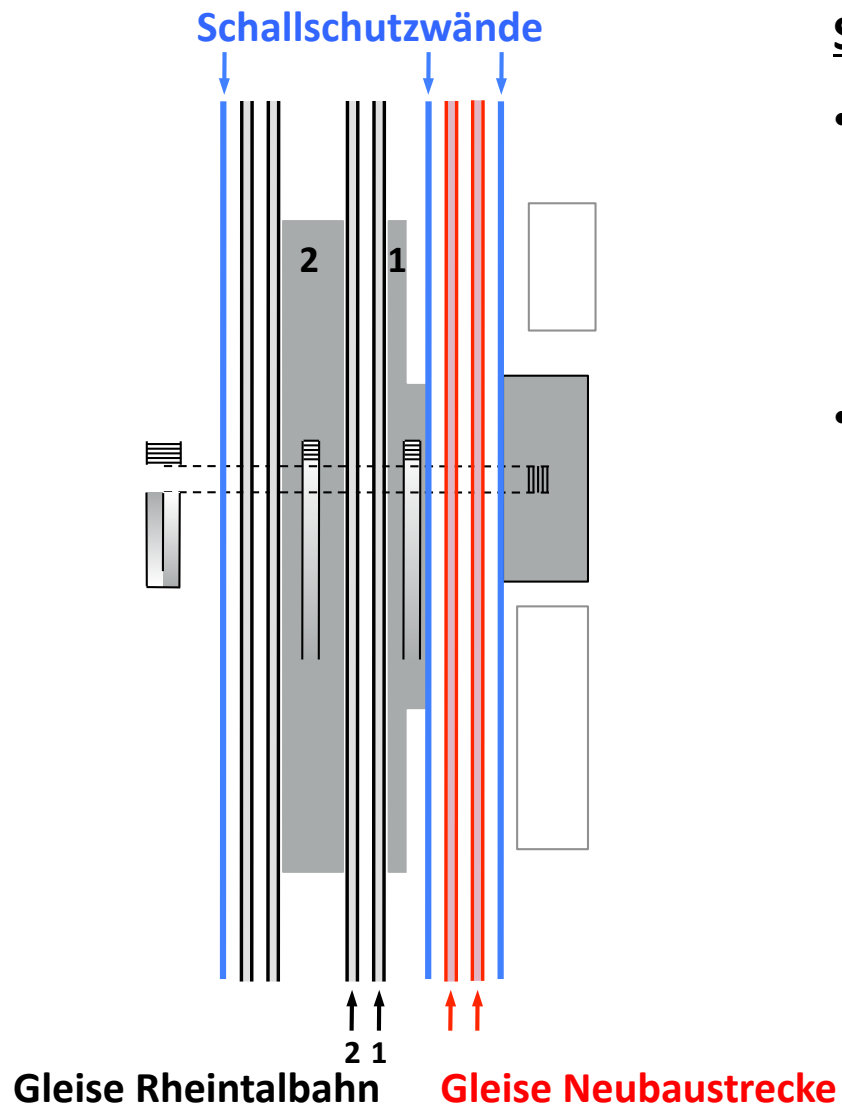
- Ideale Rad-/Fußgängerverbindung Müllheim-Neuenburg bzw. Industriegebiet
- Entkopplung von Kfz- und Radverkehr
- Notabgänge zu/von Gleisen

**Weitere Verbesserungsvorschläge
aus dem Dialog-/Planungsworkshop
der DB Netz AG**

1. Bahnunterführung:
 - a. Südliche Kfz-Bahnunterführung
 - b. Erhalt der Radfahrer/Fußgänger-Unterführung inkl. Gleiszugänge
2. Bahnsteigdesign: „Hausbahnsteig“
3. Verkehrsführung: Bahnhof mit Einbahnstraße bedienen
4. Fahrradstellplätze: Kapazität und Design
5. Zugang zur Personenunterführung: Zusätzliche Rampe auf der Ostseite
6. Park & Ride Anlage West: Erhalt der Baumreihe



Schmaler Bahnsteig 1 nach Freiburg

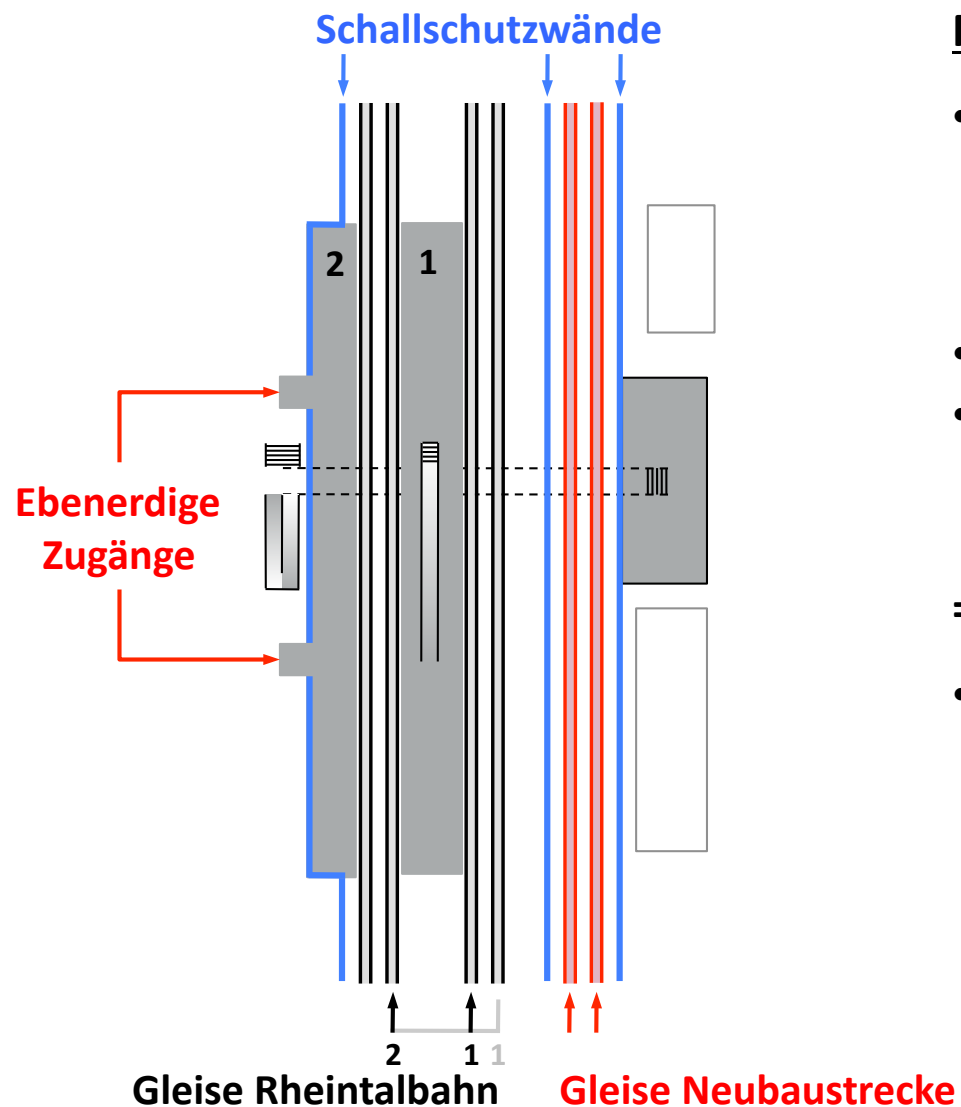


Schwachpunkte:

- **Bahnsteig 1:**
 - Enden und Bereich Treppe/Rampe extrem schmal
 - Fahrgäste Regen, Wind und Sonne der Wetterseite ausgesetzt
- **Alle Bahnsteige nur durch Unterführung mit Treppe oder Rampe erreichbar**

AGUS-Alternative 1:

„Hausbahnsteig“



Maßnahmen:

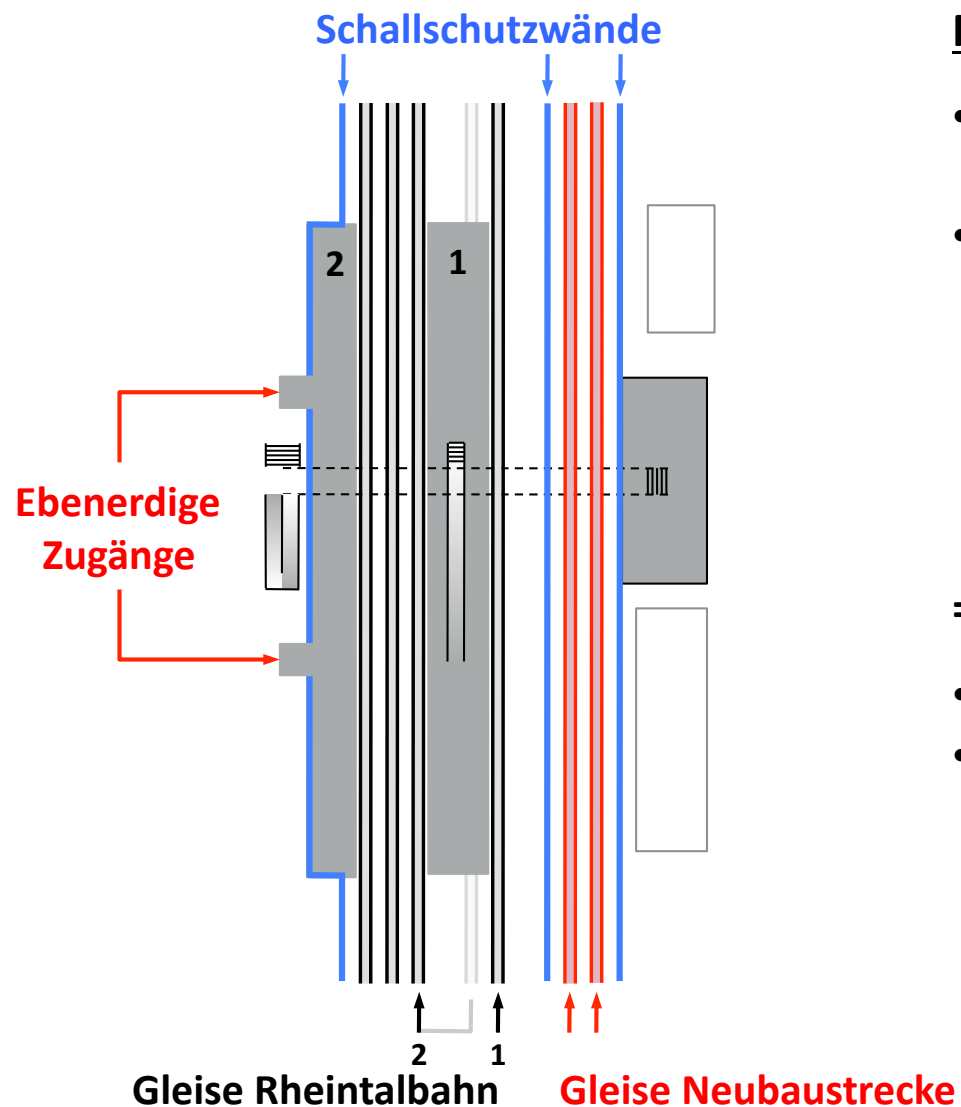
- „Hausbahnsteig“ 2:
 - westlich bauen
 - Direkte Zugänge von Parkplätzen einrichten
- Westliche Schallschutzwand anpassen
- Rheintalbahngleise 1 und 2 umwidmen

=> Vorteile:

- „Hausbahnsteig“ 2:
 - Wesentlich breiter als ursprünglich
 - Ebenerdige Zugänge
 - Witterungsschutz von Westen durch Schallschutzwand

AGUS-Alternative 2:

„Hausbahnsteig“



Maßnahmen (zusätzlich zu Alternative 1):

- Rheintalbahngleis 2 nach Westen verschwenken
- Bahnsteig 1 zwischen Rheintalbahngleise versetzen

=> Vorteile:

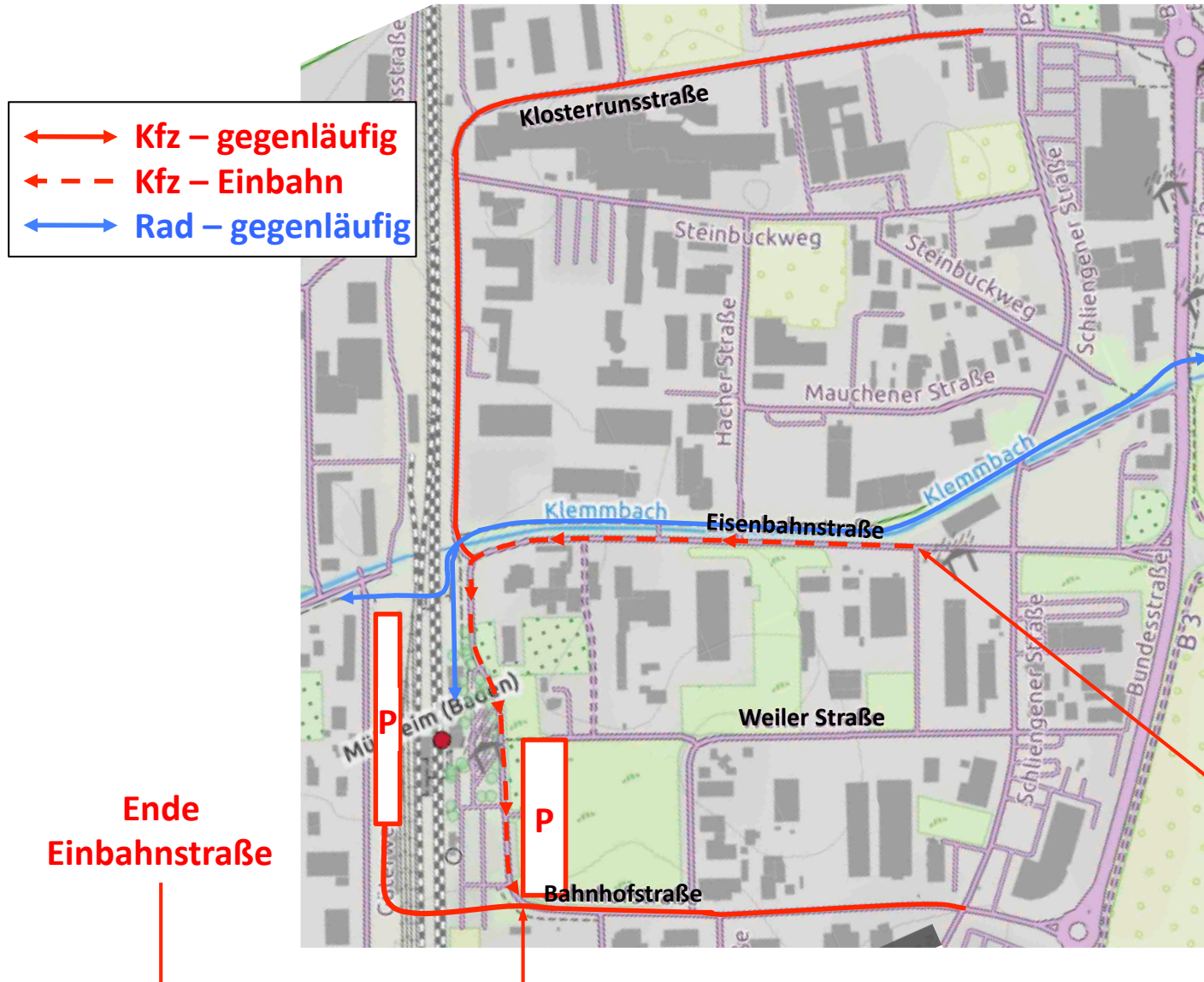
- „Hausbahnsteig“ 2: wie für Alternative 1
- Keine Umwidmung der Rheintalbahngleise 1 und 2 nötig

**Weitere Verbesserungsvorschläge
aus dem Dialog-/Planungsworkshop
der DB Netz AG**

1. Bahnunterführung:
 - a. Südliche Kfz-Bahnunterführung
 - b. Erhalt der Radfahrer/Fußgänger-Unterführung inkl. Gleiszugänge
2. Bahnsteigdesign: „Hausbahnsteig“
3. **Verkehrsführung: Bahnhof mit Einbahnstraße bedienen**
4. Fahrradstellplätze: Kapazität und Design
5. Zugang zur Personenunterführung: Zusätzliche Rampe auf der Ostseite
6. Park & Ride Anlage West: Erhalt der Baumreihe

Alternative:

Bahnhof mit Einbahnstraße bedienen



Vorteile:

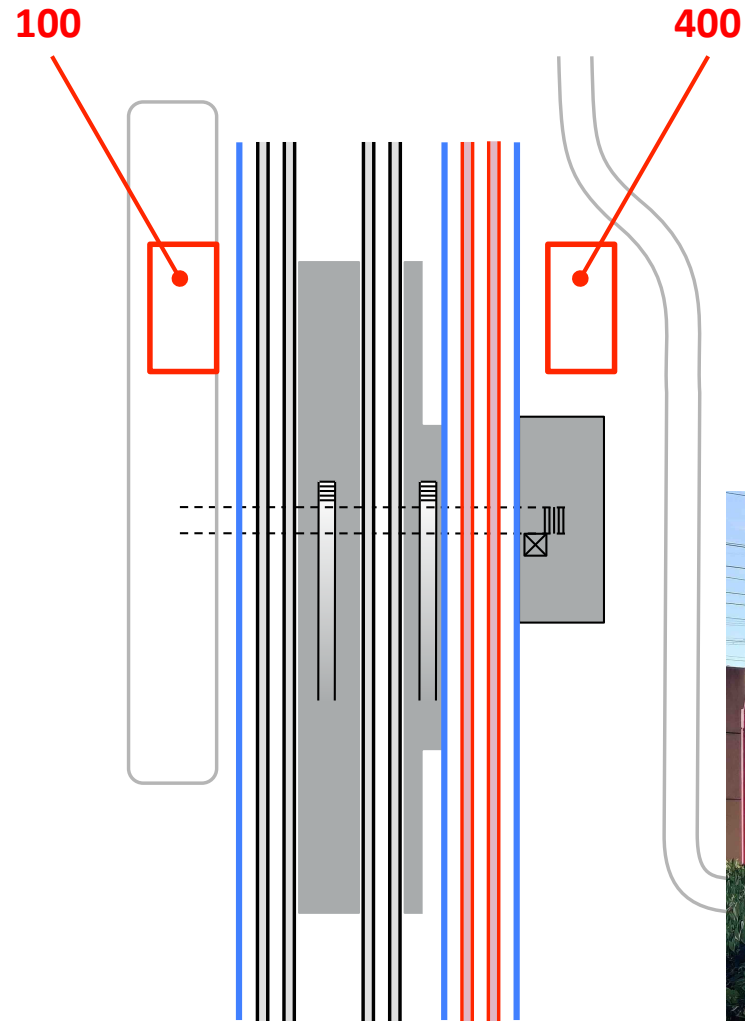
- Mehr Raum für
 - K&R,
 - Taxis
 - Behindertenparkplätze
 - Busspuren auf Bahnhofsvorplatz
- Definierte Verkehrsrichtung auf Bahnhofsvorplatz

**Weitere Verbesserungsvorschläge
aus dem Dialog-/Planungsworkshop
der DB Netz AG**

1. Bahnunterführung:
 - a. Südliche Kfz-Bahnunterführung
 - b. Erhalt der Radfahrer/Fußgänger-Unterführung inkl. Gleiszugänge
2. Bahnsteigdesign: „Hausbahnsteig“
3. Verkehrsführung: Bahnhof mit Einbahnstraße bedienen
4. **Fahrradstellplätze: Kapazität und Design**
5. Zugang zur Personenunterführung: Zusätzliche Rampe auf der Ostseite
6. Park & Ride Anlage West: Erhalt der Baumreihe

Kapazität:

Heute: 300 – Zukünftig: 500



Vorteile:

- Zukünftiger Anstieg der Fahrgastzahlen berücksichtigt
- Einfaches und robustes Design

Design „Bahnhof Schliengen“

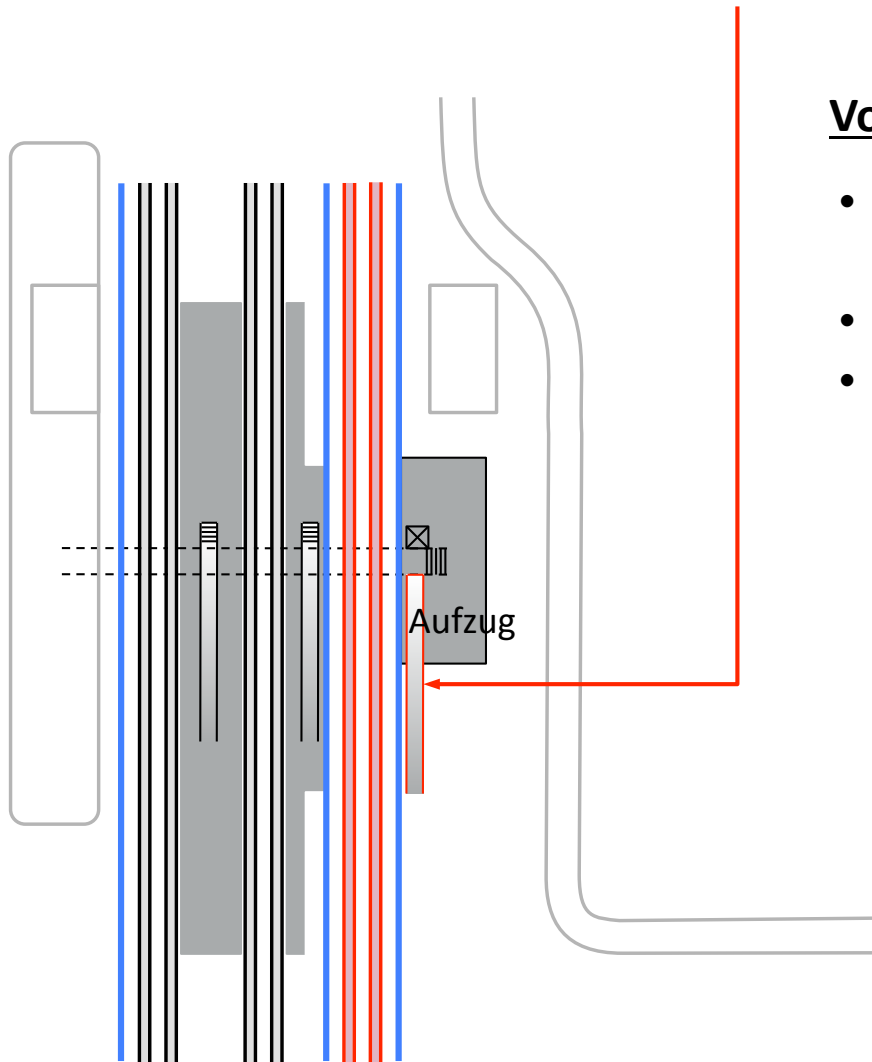


**Weitere Verbesserungsvorschläge
aus dem Dialog-/Planungsworkshop
der DB Netz AG**

1. Bahnunterführung:
 - a. Südliche Kfz-Bahnunterführung
 - b. Erhalt der Radfahrer/Fußgänger-Unterführung inkl. Gleiszugänge
2. Bahnsteigdesign: „Hausbahnsteig“
3. Verkehrsführung: Bahnhof mit Einbahnstraße bedienen
4. Fahrradstellplätze: Kapazität und Design
5. **Zugang zur Personenunterführung: Zusätzliche Rampe auf der Ostseite**
6. Park & Ride Anlage West: Erhalt der Baumreihe

Zusätzlich:

Rampe auf der Ostseite



Vorteile:

- **Barrierefreier Zugang am Hauptausgang**
- **Redundanz bei Aufzugausfall**
- **Zusatzkapazität in Spitzenzeiten**

**Weitere Verbesserungsvorschläge
aus dem Dialog-/Planungsworkshop
der DB Netz AG**

1. Bahnunterführung:
 - a. Südliche Kfz-Bahnunterführung
 - b. Erhalt der Radfahrer/Fußgänger-Unterführung inkl. Gleiszugänge
2. Bahnsteigdesign: „Hausbahnsteig“
3. Verkehrsführung: Bahnhof mit Einbahnstraße bedienen
4. Fahrradstellplätze: Kapazität und Design
5. Zugang zur Personenunterführung: Zusätzliche Rampe auf der Ostseite
6. **Park & Ride Anlage West: Erhalt der Baumreihe**

Erhalt der Baumreihe

Jahrzehnte alte Kastanienbaumreihe wird für PKW-Parkplätze verplant!

Quelle: DB Netze Bauphasenplanung Stand 09/2020

