

## Auftaktworkshop am 3. März 2021, 18.00

Mobilitätskonzept – Kommunales Zentrum Althengstett  
Gr. 4: Verbindungen Bahnhof

### Problemlagen:

- Anbindung ÖPNV Bahnhof
- Gesicherter Parkraum für Fahrräder am Bahnhof
- Parkplatzsuchverkehr im Kommunalen Zentrum
- Ungeklärte Radwegeanbindung
- Ungeklärte Fußgängerwege
- Querung Simmozheimer Straße
- Straßenverbindungen historisch Ost West
- Wie funktionieren die Anschlüsse?
- Neue Entwicklungen Bedarf Nord-Süd
- Fußwege von Kern zum Bahnhof
- Überquerung der Simmozheimer Straße zur Rush Hour

### Herausforderungen

- Fußläufige Erreichbarkeit aus den Ortsteilen
- Große Ausdehnung des Ortes
- Optimierung der Schulwegen
- Topographie am Bahnhof unattraktiv für Radfahrer
- Fußweg an der Hangkante
- Entflechtung der Verkehrswege
- Räumlicher Konflikt mit Bushaltestelle

### Hemmnisse

- Ungeklärte Finanzierung
- Bekannte Schleichwege (Bahnhofstraße)
- Zuwege zum Bahnhof von der Nordseite
- Fehlende Nord Süd Querung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Bahnhofs
- Erhebliche Höhendifferenz zwischen Haltestelle und IBM-Weg
- Staplerverkehr und parkende LKWs in der Industriestraße
- Ideen bisher nicht befriedigend umsetzbar
- Industrie und Schwerverkehr verhindert Lösungen, Infrastruktur nicht auf den entsprechenden Verkehr ausgelegt
- Wenig Flächen zum Parken

### Ideen zur Bewältigung

- Entlastung des Zentrums
- Einbindung der Industriestraße
- Verkehr von Norden vorher ableiten

### Lösungsvorschläge:

- Doppelbahnsteig - Entzerrung
- Eventuell Einbahnstraßen Regelung (Bahnstraße – Industriestraße)
- Industriestraße zum Ausgleich ertüchtigen – wieviel Verkehr kann diese aufnehmen?
- Verlagerung von Verkehr ins Gewerbegebiet
- Parkraumbewirtschaftung
- Verkehr von Norden vor dem Bahndurchlass nach links in die Industriestraße lenken
- Verkehr von Süden in der Simmozheimer Straße durch den Bahndurchlass und dann rechts in die Industriestraße und von dort über den neuen Kreisverkehr beim Bahnübergang zum Parkplatz am Bahnhof lenken
- Parken entlang des Bahndamms (Nordseite)  
Der Parkplatz nördlich des Bahndamms würde die Verkehrsbelastung insgesamt reduzieren.
- Rad/Gehwegrampe vom Bahnhof auf das IBM-Wegle Richtung Rathaus
- Zusätzlicher Bahnsteig auf der Nordseite des Bahngleises
- Einbahnstraßenregelung (Richtung Rathaus) in der Bahnstraße schafft Platz für Fußgänger und Radfahrer, aufwendige Baumaßnahmen (Rampe) entfallen
- Verkehr aus Norden und Süden ableiten
- Übergang Haltepunkt „am Rathaus“ neue Fußwegeverbindung
- Zusätzlicher Weg über Treppe oder Rampe
- Fußweg parallel Bahnstraße ergänzend ertüchtigen
- Barrierefreie Lösungen
- Infrastrukturen überarbeiten - Neugestaltung der Straßenräume durch Förderprogramme
- Restriktionen bei Auto – Stellplätzen, Typologien von Stellplätzen – Zugang?
- Ausreichend und qualitativ gute und sichere Fahrrad-Abstellanlagen
- Rad-Abstellanlagen unten (z.B. in der Industriestraße)
- Abschließbare Fahrrad-Garagen
- ÖPNV neu denken – Ortsbus
- Unterführung Haltestelle

### Wer ist unerlässlich?:

- Gemeinde
- Gewerbetreibende
- RP

### Kommentare / zusätzliche Ideen

Die Beiträge aus Gruppe 4 thematisieren die Fragen der Zugänge zum neuen Haltepunkt, nicht nur aus dem Ortszentrum, sondern auch aus den anderen Ortsteilen

In diesem Zusammenhang kommt die Frage auf, ob eine Einbahnstraßenlösung über Bahnstraße und Industriestraße in entgegengesetzten Richtungen im Zusammenhang mit einem beidseitigen Zugang zum Haltepunkt, den Verkehr am Bahnhof entzerren könnte.

Dies könnte einigen Verkehr von der Bahnstraße ins Industriegebiet auf der anderen Seite des Bahndamms verlagern, und die Notwendigkeit für Zufahrten ins Zentrum aus anderen Ortsteilen verringern. Wichtig in diesem Zusammenhang sind auch die Organisation, Typologien und Zugangsbeschränkungen der PKW-Parkplätze, die am neuen Haltepunkt entstehen werden, und die Frage, wie Zu- und Abfahrten des ÖPNV zum neuen Haltepunkt organisiert werden. In diesem Zusammenhang wird unter anderem auch gefordert, den örtlichen ÖPNV, zum Beispiel mithilfe eines Ortsbusses, neu zu denken. Ein Parkplatz nördlich des Bahndammes, könnte nach Auffassung der MoKA-Arbeitsgruppe den Verkehr im Ortszentrum insgesamt reduzieren.

Darüber hinaus wird den fußläufigen barrierefreien Verbindungen vom Bahnhof ins Ortszentrum und zu den Schulen eine große Bedeutung zugemessen, vorgeschlagen wird die Ertüchtigung des Fußwegs entlang der Bahnstraße und eine direkte Verbindung vom neuen Haltepunkt durch die Straße Am Rathaus in die Ortsmitte. Auch eine Unterführung für Fußgänger bzw. Radfahrer ist zu diskutieren. Zu den Radwegeverbindungen wird angemerkt, dass der Bahnhof selbst durch seine topographische Lage und die aus diesem Grunde bei der Zufahrt zu überwindende Steigung, für Radfahrer nicht sonderlich attraktiv ist. Fahrrad-Abstellanlagen an der unteren Kante des Bahndammes (zum Beispiel in der Industriestraße) könnten dieses Defizit aufheben. Für Pendler wäre es auch wichtig, dass eine ausreichende Anzahl an abschließbaren“ Fahrradgaragen“ zur Verfügung steht.