



**Stadt Backnang  
Sitzungsvorlage**

**N r .            107/17/GR**

<b>Federführendes Amt</b>	Stadtplanungsamt		
<b>Behandlung</b>	<b>Gremium</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
zur Vorberatung	Ausschuss für Technik und Umwelt	08.06.2017	öffentlich
zur Beschlussfassung	Gemeinderat	22.06.2017	öffentlich

**Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb "Mobilitätsdrehzscheibe Bahnhof Backnang"**

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Gemeinderat beauftragt die Stadtverwaltung, den städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerb „Mobilitätsdrehzscheibe Bahnhof Backnang“ auf der Grundlage der vorliegenden Auslobung (Stand: 23.05.2017) durchzuführen.
2. Der Gemeinderat beschließt, sieben Mitglieder als Sachpreisrichterinnen bzw. Sachpreisrichter in das Preisgericht zu entsenden.

<b>Haushaltsrechtliche Deckung</b>	<b>HHSt.:</b>	
Haushaltsansatz:	EUR	EUR
Haushaltsrest:	EUR	EUR
Verpflichtungsermächtigung für Ausgaben im folgenden Jahr:	EUR	EUR
Für Vergaben zur Verfügung:	EUR	EUR
Aufträge erteilt (einschl.vorst.Vergabe):	EUR	EUR
Noch freie Mittel/über bzw. außerplanmäßige Ausgaben:	EUR	EUR

<b>Amtsleiter:</b>	<b>Sichtvermerke:</b>					
	I	II	10	20	60	61
23.05.2017 _____ Datum/Unterschrift	Kurzzeichen Datum					

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

Der Bahnhof Backnang hat durch die Inbetriebnahme der S 4 sowohl für die Stadt selbst als auch für die Umlandgemeinden einen weiteren Bedeutungszuwachs erfahren: als Endpunkt zweier S-Bahn-Linien, RegionalExpress-Halt an der Strecke Stuttgart – Nürnberg, Umsteigestation zum regionalen und städtischen ÖPNV sowie Verknüpfungspunkt mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr (Pkw/Taxi, Rad, Fuß) nutzen derzeit rund 18.000 Fahrgäste täglich den Bahnhof – mit steigender Tendenz!

Der heutige Zustand der Verkehrsstation, der Verknüpfungsanlagen (Bus, Park+Ride, Bike+Ride) und des Bahnhofsumfelds wird dieser Bedeutung weder funktional noch gestalterisch gerecht. Die Bahnsteige und ihre Zugänge sowie der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) sind nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. Der ZOB stößt zudem durch Taktverdichtungen sowie den verstärkten Einsatz von Gelenkbussen an Kapazitätsgrenzen bzw. hat diese im Tagesverlauf bereits mehrfach überschritten, woraus teilweise erhebliche Einschränkungen im Betriebsablauf des ÖPNV sowie Sicherheitsdefizite für die Fahrgäste entstehen.

Der Bahnhofsvorplatz ist geprägt durch ungeordnete Verkehrsabläufe und erhebliche gestalterische Mängel. Die Kapazitäten der Park+Ride-Anlagen sind nicht ausreichend, Stellplätze bzw. Vorfahrten für Taxen, Abholer sowie Kiss+Ride sind nicht eindeutig definiert. Dies führt zu Konflikten zwischen den verschiedenen auf dem Vorplatz zusammentreffenden Funktionen.

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs stammt aus den 1970er-Jahren und ist ein zeittypischer Zweckbau ohne repräsentative Wirkung. Im Untergeschoss des Gebäudes befinden sich zudem viele Funktionsräume, die bahnbetrieblich nicht mehr erforderlich sind.

Auch die Betonarchitektur des gut ein Jahrzehnt jüngeren Park+Ride-Parkhauses wird heutigen gestalterischen Ansprüchen an eine zeitgemäße Verkehrsschnittstelle nicht mehr gerecht.

Im Bahnhofsumfeld überlagert sich die Stellplatznachfrage aus verschiedenen Quellen. Neben Park+Ride-Plätzen für Kunden des öffentlichen Verkehrs sind rund um den Bahnhof deshalb auch für das benachbarte Bürgerhaus, für die angrenzende Innenstadt sowie für die südlich der Bahn gelegenen Schulen und Sportstätten Parkplätze in großer Zahl ausgewiesen. Dennoch stößt das Angebot regelmäßig an seine Grenzen, insbesondere dann, wenn sich mehrere (Groß)Veranstaltungen mit dem üblichen Werktagsaufkommen überlagern.

Das Empfangsgebäude sowie der Vorplatz zwischen dem ZOB/Park+Ride-Parkhaus und dem historischen Güterschuppen befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG und sind für Bahnbetriebszwecke gewidmet. Das ZOB-/Park+Ride-Gebäude sowie der Güterschuppen und die östlich daran anschließende Stellplatzanlage sind dagegen Eigentum der Stadt Backnang. Die Einbeziehung der Eigentumsflächen der DB AG in das Wettbewerbsgebiet wurde im Vorfeld abgestimmt. Eine Anpassung des bestehenden Gestattungsvertrags zwischen der DB AG und der Stadt Backnang ist erst im Zuge der baulichen Umsetzung erforderlich.

### **2. Handlungsempfehlungen**

Die Stadtverwaltung strebt mit Blick auf die funktionalen und gestalterischen Mängel am Bahnhof und in seinem Umfeld an, ein Gesamtkonzept umzusetzen, das den Bahnhof Backnang

städtebaulich besser in das Siedlungsgefüge integriert, die Funktionalität der Verkehrsverknüpfungsanlagen deutlich erhöht und den Bahnhof damit wieder zu einem attraktiven, zeitgemäßen „Tor zur Stadt“ macht. Inhaltliche Grundlage für den Wettbewerb ist die Variante 3 der Machbarkeitsstudie zur verkehrlich-funktionalen Konzeption „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Backnang“, die der Gemeinderat am 19.05.2016 beschlossen hat.

### **Wettbewerbsverfahren**

Um diese, vom Fachbüro StadtLandBahn erarbeitete Konzeption in eine auch städtebaulich und gestalterisch qualitätvolle, der Bedeutung des Ortes adäquate Gesamtlösung einzubinden, schlägt die Stadtverwaltung die Durchführung eines nichtoffenen anonymen städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbs gemäß den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) vor. Mit der Betreuung und Organisation des Wettbewerbsverfahrens ist das Büro Wick + Partner Architekten Stadtplaner (Stuttgart) beauftragt.

Im Ergebnis dieses Verfahrens können verschiedene grundsätzliche Konzeptansätze vergleichend bewertet und so die für die Planungsaufgabe optimale Lösung gefunden werden. Das Wettbewerbsverfahren gliedert sich in einen Realisierungs- und einen Ideenteil.

### **Realisierungsteil**

Der Realisierungsteil des Wettbewerbs zielt auf eine konkrete bauliche Umsetzung ab und ist mit einem Auftragsversprechen an einen der Preisträger verbunden. Hier sind von den Teilnehmern drei Teilbereiche zu bearbeiten:

1. **Nachnutzung des heutigen ZOB** zur Optimierung der Verknüpfungsanlagen sowie Umsetzung des durch den Verband Region Stuttgart geförderten Projekts „Regionaler Mobilitätspunkt“. Diese Teilmaßnahme umfasst neben Kurzzeit- und Kiss+Ride-Stellplätzen, einem Car-Sharing-Standort, einer Schnellladestation für E-Fahrzeuge, einer Radstation bzw. Bike+Ride-Anlage, einer Verleihstation für das geplante interkommunale Fahrradverleihsystem „RegioRad Stuttgart“ sowie Bussteigen für Reisebusse und Sonderverkehre auch das mögliche zusätzliche Park+Ride-Deck mit ca. 60 Stellplätzen.
2. **Neugestaltung des gesamten Vorplatzbereichs** zwischen heutigem Güterschuppen (künftiger ZOB), DB-Empfangsgebäude und Park+Ride-Parkhaus sowie des Stadtbalkons an der Hangkante zur Murr einschließlich der abschnittsweisen Einbeziehung der Bahnhofstraße und der Erneuerung der Überdachung des Zugangs zur Unterführung vom Vorplatz. Im Zusammenhang mit der Neuordnung der Verkehrsführung soll die Chance genutzt werden, einen großzügigen Platzcharakter mit entsprechend hochwertigen Ausstattungselementen zu schaffen.
3. **Errichtung eines überdachten neuen ZOB** mit 12 unabhängig an- und abfahrbaren Haltepositionen auf dem Areal des heutigen Güterschuppens. Die in diesem Zusammenhang erforderliche Neuordnung der Verkehrsführung (u.a. Kreisverkehr als Zufahrt zum ZOB), die Sägezahnanordnung der Haltepositionen sowie die Anlage eines Kombibahnsteigs Bahn/Bus am Gleis 1 sind als Ergebnis der Machbarkeitsstudie Wettbewerbsgrundlage für alle Teilnehmer.

### **Ideenteil**

Mit dem Ideenteil sollen von den Teilnehmern für drei weitere zentrale Planungsaufgaben im Bahnhofsumfeld unverbindliche städtebaulich-architektonische Gestaltungsvorschläge als Diskussionsgrundlage für künftige Überlegungen aufgezeigt werden:

4. **Schlüssiges Gesamtkonzept für das im Eigentum der DB Station & Service AG verbleibende Empfangsgebäude** unter Beibehaltung aller mit der Bahnhofsfunktion in Verbindung stehenden Nutzungen mindestens entsprechend den heutigen Flächengrößen (u.a. Reisezentrum, Wartehalle, Unterführungszugang, Gastronomie, Bäcker/Café, Kiosk, Buchhandlung). Denkbar sind sowohl eine Modernisierung im Bestand als auch ein Neubau

an gleicher Stelle.

5. Gestalterisches Konzept für die **Fassade des Park+Ride-Parkhauses**.
6. Gestalterisches Konzept für ein mögliches **neues Parkdeck im östlichen Bereich des Bahnhofsgeländes** entlang der Oberen Bahnhofstraße (heutiger Parkplatz Bürgerhaus).

Die Modernisierung der Verkehrsstation der DB Station & Service AG erfolgt im Rahmen des von der DB und dem Land Baden-Württemberg aufgelegten Bahnstahnsmodernisierungsprogramms und ist nicht Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe. Die geplante Erhöhung des Bahnsteigs an den Gleisen 2 und 3, die Herstellung barrierefreier Zugänge zu allen Bahnsteigen sowie die Aufwertung der bestehenden Personenunterführung sind vielmehr als Wettbewerbsvorgabe von allen Teilnehmern zu beachten.

Ebenfalls nicht Bestandteil des Wettbewerbs ist der Neubau der Stadtbrücke, die künftig den Süden der Backnanger Kernstadt barrierefrei mit dem Bahnhof und der Innenstadt verbinden soll. Die neue Brücke ersetzt den östlichen Fußgängersteg und stellt mittels vier Aufzügen den barrierefreien Zugang zu allen Gleisen her. Aufgrund des weitreichenden zeitlichen Vorlaufs der Stadtbrücke wird diese in einem separaten Gestaltungsprozess entwickelt.

### **Wettbewerbsaufgabe**

Zielsetzung des Wettbewerbs ist es, das Bahnhofsareal als zukunftsfähige, multimodale Mobilitätsdrehzscheibe zu entwickeln, die alle hieraus resultierenden Funktionen und Anforderungen in städtebaulicher, funktionaler, verkehrlicher und gestalterischer Hinsicht erfüllt. Ein zentrales Augenmerk liegt hierbei u.a. auf der Herstellung der durchgängigen Barrierefreiheit sowie auf der Steigerung des Sicherheitsempfindens. Der Verkehrsknoten Bahnhof Backnang soll als qualitätsvolles „Tor zur Stadt“ erlebbar gemacht und inszeniert werden.

In den einzelnen Teilbereichen sind die folgenden Nutzungen und Funktionen vorzusehen.

- **Erdgeschossenebene P+R-Parkhaus:** Kurzzeit-, Kiss+Ride-, Behinderten- und Car-Sharing-Stellplätze; reservierte Stellplätze für E-Pkw mit Schnellademöglichkeit; Bike+Ride-Anlage mit geschlossener Fahrradstation und offenen Abstellplätzen; Verleihstation RegioRad Stuttgart; Haltepositionen für Reisebusse und Bussonderverkehre; zusätzliches Park+Ride-Deck, Digitale-Fahrgastinformations-Anzeige (DFI), barrierefreie Anbindung Gleis 1.
- **Fassade P+R-Parkhaus:** zeitgemäße Präsentation der Mobilitätsdrehzscheibe und Unterstützung der repräsentativen Wirkung des gesamten Bahnhofsareals.
- **Vorplatz und Stadtbalkon:** repräsentativer Stadteingang mit hoher Aufenthaltsqualität; klare Orientierung und Wegeführung; kurze Umsteigewege zwischen den Verkehrsträgern; gestalterisch hochwertige Überdachung des Unterführungszugangs; Taxistände.
- **Empfangsgebäude:** barrierefreie Zugänge vom Vorplatz und vom Hausbahnsteig; Bahnhofshalle mit witterungsgeschütztem Warteraum und Zugang zur Unterführung; Reisezentrum; Infostele VRS-Mobilitätspunkt; öffentliche WC-Anlage mit Zugangsmöglichkeit von außen; Gastronomie; Einzelhandelsflächen für Bäcker/Stehcafé und Presse/Buch; bahnbetrieblich erforderliche Funktions- und Technikräume sowie Lastenaufzug.
- **Neubau ZOB:** unabhängig an- und abfahrbare Haltepositionen; städtebaulich wirksame und gestalterisch hochwertige Überdachung; Fahrgastinformationssystem mit DFI-Anzeigern; qualitätvolle Aufenthalts- und Wartebereiche mit hochwertiger Ausstattung; gestalterisch wirksame Beleuchtung.

- **Parkdeck Ost:** mindestens 150 zusätzliche Pkw-Stellplätze; mehrgeschossige Anlage mit Auf- und Abfahrtsspindeln an der West- und Ostseite; attraktive, in das städtebauliche Umfeld eingefügte Architektur; optional Integration von Dienstleistungsnutzungen o.ä. in den Kopfbereichen des Gebäudes.

**Teilnehmer**

Für den Wettbewerb wird die Gesamtteilnehmerzahl auf 20 begrenzt. Folgende sieben von der Stadtverwaltung vorausgewählte Planungsbüros bzw. Bürokooperationen sind als Teilnehmer gesetzt:

- BHM Planungsgesellschaft mbH, Bruchsal mit motorplan Architektur + Stadtplanung, Mannheim
- Birk Heilmeyer und Frenzel Gesellschaft von Architekten mbH, Stuttgart mit Glück Landschaftsarchitektur BDLA, Stuttgart
- Deckert mester architekten gbr, Erfurt mit clubL94 Landschaftsarchitekten GmbH, Köln und Bollinger + Grohmann Ingenieure, Frankfurt am Main
- METARAUM Architekten BDA, Stuttgart
- MORPHO-LOGIC Architektur und Stadtplanung, München
- Ritter Schumacher AG, Zürich
- Zechner & Zechner ZT GmbH, Wien

Bei allen gesetzten Teilnehmern handelt es sich um erfahrene Büros, die vergleichbare Planungsaufgaben an der Schnittstelle von Verkehrsplanung, Gestaltung des öffentlichen Raums und Architektur bereits im gesamten deutschen Sprachraum in städtebaulich, architektonisch, funktional und gestalterisch überdurchschnittlicher Qualität umgesetzt haben.

**Bewerbungsverfahren**

Dem eigentlichen Wettbewerb wird ein Bewerbungsverfahren vorgeschaltet, über das die 13 weiteren Teilnehmer ermittelt werden. Die Auswahl erfolgt auf der Basis eindeutiger, diskriminierungsfreier und formal nachprüfbarer Eignungs- und Auswahlkriterien, mit denen die Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Erfahrung der Bewerber überprüft wird. Neben dem Nachweis der geforderten beruflichen Qualifikation sind u.a. auch ausgeführte Referenzprojekte, Auszeichnungen bzw. die erfolgreiche Teilnahme an Realisierungswettbewerben für vergleichbare Planungsaufgaben darzulegen.

Entsprechen mehr als 13 Bewerber den geforderten Kriterien, werden aus allen qualifizierten Bewerbungen 13 Teilnehmer sowie fünf Nachrücker durch das Los ermittelt.

**Wettbewerbsleistungen**

Von den Teilnehmern werden folgende Wettbewerbsleistungen gefordert:

- Maximal drei Pläne im Querformat (Übersichts- und Lagepläne, Ansichten und Schnitte, konstruktive und gestalterische Details, Funktionsnachweise der Verkehrsanlagen)
- Erläuterungsbericht (max. 2 Seiten DIN A4)
- Städtebauliches Modell im Maßstab 1:500

**Preisgericht**

Die Stadtverwaltung schlägt vor, das Preisgericht entsprechend den RPW mit folgenden Personen zu besetzen:

- 8 stimmberechtigte Sachpreisrichter, davon 7 Gemeinderäte und Herr Oberbürgermeister Dr. Nopper
- 9 stimmberechtigte Fachpreisrichter (die die für Wettbewerbsteilnehmer geforderte berufliche Qualifikation aufweisen müssen)

Für alle stimmberechtigten Mitglieder des Preisgerichts sind jeweils in derselben Anzahl Vertreterinnen bzw. Vertreter zu benennen. Diese sind nicht stimmberechtigt und müssen bei der Preisgerichtssitzung nicht ständig anwesend sein.

Zudem wird vorgeschlagen, das Preisgericht um vier weitere, nicht stimmberechtigte Sachverständige zu ergänzen. Hierbei handelt es sich um Vertreter von Institutionen, die die Situation vor Ort kennen und mit den technischen, organisatorischen sowie gestalterischen Anforderungen der Wettbewerbsaufgabe vertraut sind. Vorgeschlagen wird jeweils ein Sachverständiger von der DB AG, von der Stadtverwaltung sowie von einem Verkehrsplanungs- und einem Verkehrsingenieurbüro.

### **3. Kosten und Umsetzung**

Gemäß den zugrunde liegenden Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW) ergibt sich eine auszulobende Preissumme von insgesamt 90.000 Euro zzgl. gesetzlicher Mehrwertsteuer. Diese verteilt sich auf drei Preise mit insgesamt 72.000 Euro und drei Anerkennungen (Ankäufe) mit zusammen 18.000 Euro. Der Betrag ist im Haushaltsplan 2017 berücksichtigt.

Der Rahmenterminplan für das Wettbewerbsverfahren sieht vor, dass die Veröffentlichung der Auslobung im Juli 2017 erfolgt. Die vollständigen Wettbewerbsunterlagen (Pläne und Modell) sind bis Anfang 2018 einzureichen. Die Preisgerichtssitzung wird nach heutigem Stand im Februar 2018 stattfinden.

### **4. Weiteres Vorgehen**

Aus der Durchführung des Wettbewerbsverfahrens entsteht der Stadt Backnang keine Umsetzungspflicht. Im Falle der Realisierung ist die Stadtverwaltung gemäß RPW jedoch verpflichtet, unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichts einen oder mehrere Preisträger mit weiteren Planungsleistungen (voraussichtlich bis zur Genehmigungsplanung) zu beauftragen, sofern der Beauftragung kein wichtiger Grund entgegen steht.

Die Stadtverwaltung wird deshalb im Anschluss an das eigentliche Wettbewerbsverfahren mit allen Preisträgern in ein Verhandlungsverfahren gemäß § 17 der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung - VgV) eintreten. Die Verhandlungsgespräche werden im Falle einer Bürokooperation mit dem gesamten Planerteam geführt, nicht mit Einzelbüros. So ist gewährleistet, dass auch für die spätere Umsetzung zentrale Gewerke des Wettbewerbsentwurfs – wie die Tragwerksplanung oder die Verkehrsplanung – Bestandteil des Planungsauftrags werden. Ein Tragwerksplaner ist, falls nicht bereits beteiligt, spätestens zum VgV-Verfahren verpflichtend hinzuzuziehen.

Als Gesprächsgrundlage hierfür ist das Wettbewerbsergebnis von den Preisträgern mit dem Konkretisierungsgrad eines städtebaulichen Entwurfs bzw. Rahmenplans zu überarbeiten. Zudem sind nach den Teilbereichen der Wettbewerbsaufgabe unter Berücksichtigung der vorliegenden Entwurfstiefe differenzierte Realisierungskostenansätze sowie ein Honorarangebot für die weiteren Planungsleistungen vorzulegen. Der Entwurf ist von den Bearbeitern im Verhandlungsgespräch zu erläutern.

Die Verhandlungsgespräche dienen dazu, den zu beauftragenden Bewerber (bzw. Bewerbergemeinschaft) in einem transparenten Verfahren unter Anwendung folgender Zuschlagskriterien und Gewichtungen zu ermitteln:

- Wettbewerbsergebnis (50%)
- Weiterentwicklung des Wettbewerbsergebnisses (20%)
- Wirtschaftlichkeit/Baukosten (10%)
- Projektteam (Projektleiter/–bearbeiter) und Gesamteindruck der Vorstellung (10%)
- Umsetzungsziele: Umsetzbarkeit, Umwelteigenschaften, Kosten- und Terminplanung (5%)
- Honorarangebot und Nebenkosten (5%)

Den Zuschlag erhält derjenige Bewerber (bzw. diejenige Bewerbergemeinschaft), der in der Gesamtschau aller Zuschlagskriterien die bestmögliche Leistung erwarten lässt.

Parallel zum Wettbewerbsverfahren sind die Planungen der DB AG im Rahmen des Bahnstationsmodernisierungsprogramms sowie der Stadt Backnang für die neue Stadtbrücke voranzutreiben. Da die Bauarbeiten am Bahnsteig und an der Stadtbrücke „unter rollendem Rad“ erfolgen müssen, sind hier neben dem erforderlichen Planfeststellungsverfahren auch zeitliche Vorläufe für Sperrpausen etc. zu berücksichtigen. Ziel ist es, diese Planungen bis zum Herbst 2017 abzuschließen.

**Anlagen:**

- Endbericht Machbarkeitsstudie „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Backnang“ vom Februar 2017 mit Grobkostenschätzung und Finanzierungsübersicht vom Mai 2017
- Entwurf Auslobungstext (Stand: 23.05.2017)
- Abgrenzungspläne Wettbewerbsgebiet, Realisierungs- und Ideenteil (Stand: 23.05.2017)