

# Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofumfeldes Backnang

**Stadt Backnang**



**Bearbeitet im Auftrag der Stadt Backnang**

Stand: Februar 2017

**Auftraggeber:**

Stadt Backnang  
Am Rathaus 1  
71522 Backnang

**Auftragnehmer:**

StadtLandBahn, Hachenberg & Roll GbR  
Heerstraße 177  
56154 Boppard  
Tel.: +49(6742)8063-0  
[www.stadtlandbahn.de](http://www.stadtlandbahn.de)  
[zentrale@stadtlandbahn.de](mailto:zentrale@stadtlandbahn.de)

**Projektleitung: Andreas Roll, Dipl.-Ing. Beratender Ingenieur, Geschäftsführer**  
**Bearbeitung: Lydia Krebil, M.Sc. Raumplanung**

Aus sprachlichen Gründen, insbesondere zur besseren Lesbarkeit, wurde auf die Formulierung in weiblicher und männlicher Form verzichtet. Die Bezeichnungen von Personen mit bestimmten Funktionen beziehen sich grundsätzlich auf beide Geschlechter.

## Inhaltsverzeichnis

### Abbildungsverzeichnis

<b>1 Anlass und Ziel der Planung</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Geschichte und heutige Betriebssituation</b> .....	<b>3</b>
<b>3 Bestandsaufnahme</b> .....	<b>4</b>
3.1 Barrierefreiheit.....	4
3.2 Zentraler Omnibusbahnhof Backnang .....	7
3.3 Bahnhofsumfeld.....	9
3.4 Güterschuppen .....	10
<b>4 Konzeptentwicklung</b> .....	<b>10</b>
4.1 Variante „Erhalt Güterschuppen“ .....	11
4.2 Variante „Abbruch Güterschuppen“ .....	13
4.3 Variante „Verlagerung ZOB“ .....	15
<b>5 Zusammenfassung</b> .....	<b>18</b>

### Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Plangebiet .....	1
Abbildung 2 Barriere Fußgängerbrücke am Parkdeck.....	5
Abbildung 3 Barriere Fußgängerbrücke .....	5
Abbildung 4 Fehlender Zugang über Brücke zu Mittelbahnsteig.....	5
Abbildung 5 Fußgängerbrücke Richtung südliches Wohn- und Schulgebiet.....	5
Abbildung 6 Schlechte Sichtbeziehung zum Fahrstuhl im Parkdeck .....	5
Abbildung 7 Zugang PU über Erbstetter Straße .....	6
Abbildung 8 Zugang Empfangsgebäude .....	6
Abbildung 9 Zugang PU über Vorplatz .....	6
Abbildung 10 Umbaumaßnahmen Gleis 1.....	7
Abbildung 11 Keine vollständige Barrierefreiheit Gleis 1.....	7
Abbildung 12 Lageplan Bahnhof Backnang .....	7
Abbildung 13 ZOB während des Betriebsablaufs .....	8
Abbildung 14 Vorplatz Bahnhof Backnang .....	9
Abbildung 15 Parken zwischen Empfangsgebäude und Güterschuppen.....	9
Abbildung 16 Variante „Erhalt Güterschuppen“ .....	12
Abbildung 17 Alter ZOB mit Sägezahnform und barrierefrei .....	12
Abbildung 18 Alter ZOB mit möglicher Sägezahnordnung.....	12
Abbildung 19 Variante "Abbruch Güterschuppen" .....	14
Abbildung 20 Neues Parkdeck.....	15
Abbildung 21 Neues Parkdeck integriert.....	16
Abbildung 22 Variante "Verlagerung ZOB" .....	17

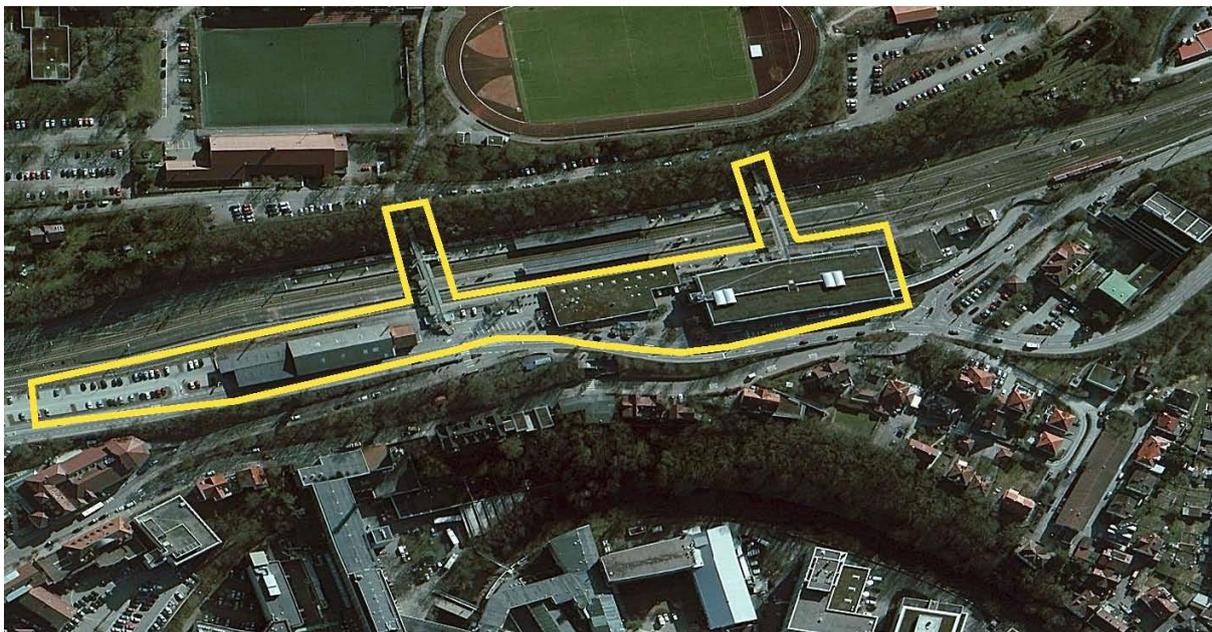
## 1 Anlass und Ziel der Planung

Die Stadt Backnang beabsichtigt, in Verbindung mit dem Bahnstationsmodernisierungsprogramm der DB und des Landes Baden-Württemberg die Umgebung des Bahnhofes städtebaulich und verkehrlich den veränderten Mobilitätsansprüchen entsprechend zu entwickeln und aufzuwerten. Das Bahnhofsumfeld weist heute strukturelle, funktionale und gestalterische Defizite auf. Insbesondere die Umfeld- und Aufenthaltsqualität wird der intermodalen Verkehrsstation und der Eingangssituation in die Stadt Backnang nicht gerecht.

Vor diesem Hintergrund wurde ein Entwicklungsgebiet zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie abgegrenzt. Das Entwicklungsgebiet mit einer Größe von ca. 11,5 Hektar grenzt im Norden an die Erbstetter Straße, im Nordosten an die Bahnhofstraße, Obere Bahnhofstraße und im Süden über die beiden Bahnüberquerungen an die Straße Büttenefeld mit Schulzentrum und Sportgelände.

### Abbildung 1 Plangebietsabgrenzung

Grundlage GoogleMaps



Das zentrale Ziel der Machbarkeitsstudie ist die Optimierung der Verkehrsträgerverknüpfungen. Die vorhandenen Funktionen Bahnanbindung, Parken, Busbahnhof, Wegebeziehungen und Repräsentations- und Verweilbereiche sind neu zu strukturieren und städtebaulich zu fassen. Die Aufgabe dabei ist, in Abstimmung mit dem Auftraggeber eine städtebauliche Gesamtkonzeption zu erarbeiten. Erste Priorität hat die Frage, ob der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in seiner heutigen

Situation am Bahnhof Backnang zukunftsfähig ist. Die Machbarkeitsstudie soll eine qualitativ hochwertige Entwicklung des Areals ermöglichen und auf bereits entwickelte Konzeptionen wie die Kulturmeile antworten. Die von der Stadt geplante Kulturmeile verläuft entlang der Bahnhofstraße. Diese soll mit einem Platzraum vor dem Bahnhof einen gestalterischen End- und Umlenkpunkt finden. Eine attraktive Fußgängerführung zwischen Innenstadt und Bahnhof spielt bei dieser Betrachtung eine wichtige Rolle.

Ein besonderes Augenmerk ist auf die verkehrsfunktionale Entwicklung des Areals zu legen sowie darauf, eine vollständige Barrierefreiheit im Plangebiet gewährleisten zu können. Hierzu gehören, neben der künftigen Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)/ZOB, Parkmöglichkeiten für Langzeitparker und Kurzzeitparker, die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus, eine entsprechende Anzahl von wettergeschützten, diebstahl- und vandalismussicheren B+R- Plätzen sowie eine E-Bike-Station.

## 2. Geschichte und heutige Betriebsituation

Der Bahnhof ist ein Eisenbahnknoten, an dem die Bahnstrecke Backnang – Ludwigsburg von der Bahnstrecke Waiblingen – Schwäbisch Hall-Hessental abzweigt. Auf Gleis 1 starten und enden die S-Bahnen Richtung Ludwigsburg (S4). Gleis 2 dient zumeist den durchfahrenden Güterzügen Richtung Ludwigsburg. Auf Gleis 3 halten die Regional-Express-Züge nach Stuttgart, am Gleis 4 die Züge Richtung Schwäbisch Hall-Hessental. Auf Gleis 5 starten und enden die S-Bahnen zum Flughafen bzw. nach Vaihingen (S3). Der Bahnhof Backnang entspricht laut der Deutschen Bahn AG der Bahnhofskategorie 3\*<sup>1</sup>.

Seit Beginn der Planungen einer S-Bahn für Stuttgart und das Umland in den 1960er Jahren war Backnang als Endbahnhof vorgesehen. Von 1962 bis 1965 baute die Deutsche Bundesbahn den Streckenabschnitt Waiblingen – Backnang zweigleisig aus und elektrifizierte ihn. Am 27. September 1981 wurde die S-Bahn-Linie S 3 Backnang – Schwabstraße eröffnet. Zum 31. Mai 1996 wurden schließlich die Strecken nach Marbach und Crailsheim elektrifiziert. Damit endete in Backnang der Dieselmotortrieb. Am 8. Dezember 2012 wurde die Verlängerung der S-Bahn-Linie S 4 zwischen Marbach und Backnang eröffnet. Zu diesem Zweck baute die Deutsche Bahn AG von Dezember 2005 bis Dezember 2012 die Bahnstrecke Backnang – Ludwigsburg sowie die Bahnhöfe zwischen Marbach und Backnang um.

Am 20. März 1973 begann der Abbruch des fast hundert Jahre alten Empfangsgebäudes und es entstand ein Neubau. Das neue einstöckige Gebäude wurde am 20. August 1975 der Öffentlichkeit übergeben. Vom historischen Bahnhofsensemble ist damit heute nur noch der benachbarte Güterschuppen übriggeblieben.

Am Bahnhof Backnang sind heute ein Hausbahnsteig und zwei Mittelbahnsteige vorhanden. Diese haben jedoch alle unterschiedliche Bahnsteighöhen (Hausbahnsteig: 96 cm, Mittelbahnsteig (Gleis 2/3): 40 cm und Mittelbahnsteig (Gleis 4/5): 76 cm).

---

\*<sup>1</sup> Bahnhofskategorien 1 bis 7. Bahnhofskategorie 3: „Bahnhöfe der Kategorie 3 sind häufig Hauptbahnhöfe kleiner bis mittelgroßer Städte. Die verkehrliche Bedeutung bzw. die Anzahl der Reisenden an den 239 Bahnhöfen dieser Kategorie ist in der Regel dementsprechend groß. Die Ausstattung orientiert sich daran: moderne Fahrgastinformationsanlagen, Aufzüge und Fahrtreppen sind an solchen Bahnhöfen vorzufinden. Viele dieser Bahnhöfe verfügen über ein Empfangsgebäude mit verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten.“ (Quelle: [http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/stationsnutzung/11878066/bahnhofs\\_kategorien.html](http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/stationsnutzung/11878066/bahnhofs_kategorien.html))

### 3. Bestandsaufnahme

Jedem Prozess städtebaulichen Entwerfens liegt die Absicht zugrunde, in bestehende Zustände einzugreifen, einen Entwicklungsprozess anzustoßen, der zukünftigen Bedürfnissen und Forderungen bestmöglich dienen kann. Fundierte Kenntnisse und eine intensive Auseinandersetzung mit dem Planungsraum sowie seinen Problemen und Möglichkeiten sind wichtige Voraussetzungen für dessen Entwicklung.

Ziel dieser Bestandsaufnahme ist es, die örtlich spezifischen Gegebenheiten, Problem- und Handlungsschwerpunkte zu erkennen und diese mit angemessenem Tiefgang zu erheben und zu bewerten. Um den Ist-Zustand des Bahnhofs Backnang für den Vergleich mit dem später geplanten Soll-Zustand festzuhalten, wurde eine Vor-Ort-Begehung durchgeführt. Hierbei wurde auf städtebauliche, verkehrliche und funktionale Mängel geachtet.

Für ein zukunftsfähiges Konzept sind während der Bestandsaufnahme folgende Fragen zu klären:

- Wie kann man die Verkehrsträger am besten vernetzen, sodass kurze, barrierefreie Wege zwischen den Verkehrsträgern entstehen?
- Funktioniert der ZOB am jetzigen Standort auch barrierefrei?
- Benötigt man einen neuen ZOB?
- Erhalt oder Abbruch des Güterschuppens?
- Welcher Verkehrsträger hat welche Priorität, wenn es um die Standortfestlegung geht?

#### 3.1 Barrierefreiheit

Als Fußgänger fiel die Problematik der fehlenden Barrierefreiheit als erstes auf. Aufgrund der sehr stark geprägten Topografie im Bereich des Bahnhofs können Fußgänger oder Radfahrer aus südlicher Richtung (Maubacher Straße/ Büttenefeld) nur über zwei Treppenzugänge und zwei Fußgängerbrücken zu den Gleisen gelangen. Ein Fahrstuhl für Gleis 4 und 5 (S-Bahnsteig) ist zwar vorhanden, jedoch zeitweise aus technischen Gründen nicht in Betrieb. Des Weiteren entspricht der Aufzug nicht mehr den anerkannten Regeln der Technik. Die enge Bemaßung erlaubt keinen Transport von Fahrrädern. Personen mit einer Gehbehinderung, einem Kinderwagen oder Reisende mit Koffern sowie Radfahrer haben bereits beim Zugang zum Bahnhof erste Hindernisse zu überwinden. Die Gleise 2 und 3 (Regionalverkehr) sind nur über die nicht barrierefreie und nicht auf

die Südseite durchgebundene Personenunterführung erreichbar. Teilweise sind diese Zugänge für Personen mit einer Gehbehinderung nicht ohne fremde Hilfe zu bewerkstelligen.

**Abbildung 2** Barriere Fußgängerbrücke am Parkdeck



StadtLandBahn

**Abbildung 3** Barriere Fußgängerbrücke



StadtLandBahn

**Abbildung 4** Fußgängerbrücke Richtung südliches Wohn- und Schulgebiet



StadtLandBahn

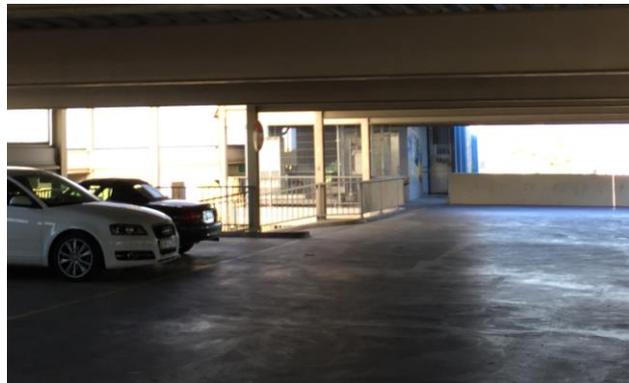
**Abbildung 5** Fehlender Zugang über Brücke zum Mittelbahnsteig



StadtLandBahn

Gleis 1 (S-Bahnsteig) kann über das Parkdeck ebenfalls mit einem Fahrstuhl erreicht werden. Dieser ist jedoch nicht direkt auffindbar. Beide Fahrstühle entsprechen nicht mehr den allgemeinen anerkannten Regeln der Technik.

**Abbildung 6** Schlechte Sichtbeziehung zum Fahrstuhl im Parkdeck



StadtLandBahn

**Abbildung 7 Zugang PU über Erbstetter Straße**



Der Zugang über die Erbstetter Straße in die Personenunterführung ist nicht barrierefrei. Nur ein Treppenaufgang ermöglicht den Zugang zur Personenunterführung oder zum Bahnhofsvorplatz.

StadtLandBahn

**Abbildung 8 Zugang Empfangsgebäude**



Auch das Empfangsgebäude mit DB Reisezentrum, einer Bäckerei, einem Kiosk und einer Gaststätte ist vom Vorplatz nur über eine Treppe zugänglich.

StadtLandBahn

**Abbildung 9 Zugang PU über Vorplatz**



Der Zugang vom Vorplatz zur Personenunterführung ist ebenfalls nicht barrierefrei.

StadtLandBahn

Lediglich an Gleis 1 wurden, im Zuge des Ausbaus für die Verlängerung der S4 teils Umbaumaßnahmen zur Barrierefreiheit umgesetzt. Der Umbau erfolgte jedoch nicht durchgängig, sondern punktuell.

**Abbildung 10 Umbaumaßnahmen Gleis 1**



StadtLandBahn

**Abbildung 11 Keine vollständige Barrierefreiheit Gleis 1**

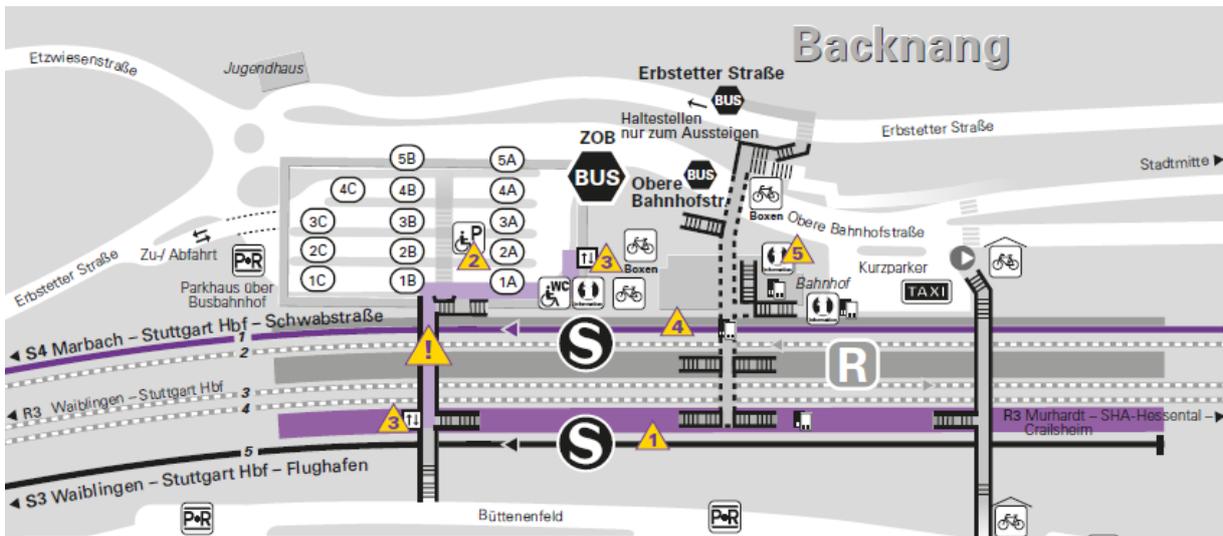


StadtLandBahn

### 3.2 Zentraler Omnibusbahnhof Backnang

Der ZOB mit seinen insgesamt 14 Haltepunkten (vgl. Abb. 12) befindet sich an der Oberen Bahnhofstraße unter den Parkdecks an Gleis 1. Weitere Haltepunkte befinden sich in der Oberen Bahnhofstraße und in der Erbstetter Straße.

**Abbildung 12 Lageplan Bahnhof Backnang**



Quelle: Plan VVS „Barrierefreie oder -minimierte Wegeführung“

Bei Beobachtung des Betriebsablaufs am ZOB waren erhebliche Probleme festzustellen. Die Analyse der Belegung der Bushaltestellen ergab, dass sich zu Spitzenzeiten, mit Einberechnung der Pausenzeiten, gleichzeitig 12 bis 13 Busse im ZOB befinden. Im regulären Taktfahrplan sind einmal stündlich ca. zehn Busse gleichzeitig im ZOB. Es ist kein unabhängiges Ein- und Abfahren möglich, was bei Spitzenbelegung zu regelmäßigen Verspätungen führen kann.

**Abbildung 13 ZOB während des Betriebsablaufs**



Die bestehenden Bordkanten an den Haltepunkten ermöglichen es nachkommenden Bussen, besonders Gelenkbussen, nicht, parallel zur Bordsteinkante zu halten. Bereits haltende Busse erschweren das Einlenken des nachkommenden Busses. Dieser muss demnach teilweise auf der Fahrbahn stehen (siehe Abb. 13 unten links). Somit blockieren die nachkommenden Busse die Fahrbahn und ankommenden oder abfahrenden Bussen ist es nicht mehr möglich, vorbei zu fahren. Problematisch sind nicht nur der Betriebsablauf, sondern auch die Wartebereiche zu betrachten. Aufgrund des Platzmangels sind dort keine Sitzgelegenheiten installiert. Die Bussteige sind nur sehr schmal und bieten wenig Platz für wartende Fahrgäste. Zu Spitzenzeiten (Schülerverkehr) stehen die Fahrgäste auch auf den Fahrgassen. Der gesamte ZOB ist nicht barrierefrei.

### 3.3 Bahnhofsumfeld

Der Vorplatz des Backnanger Bahnhofs bietet nur wenig Aufenthaltsqualität. Im Bereich des Zugangs zur Personenunterführung sind Sitzbänke und eine Litfaßsäule die einzigen Ausstattungselemente. Die Fläche zwischen dem Empfangsgebäude und dem alten Güterschuppen wird derzeit in erster Linie zum Parken und als Taxistandort genutzt. Zwischen dem alten Güterschuppen und dem Empfangsgebäude befinden sich zudem Abstellbügel für Fahrräder sowie Fahrradboxen. Weitere Fahrradboxen sind zwischen dem Empfangsgebäude und dem ZOB / Parkdeck installiert sowie an der Oberen Bahnhofstraße gegenüber dem Empfangsgebäude (vgl. Abb. 12).

**Abbildung 14 Vorplatz Bahnhof Backnang**



StadtLandBahn

**Abbildung 15 Parken zwischen Empfangsgebäude und Güterschuppen**



StadtLandBahn

### **3.4 Güterschuppen**

Der leerstehende Güterschuppen neben dem Empfangsgebäude ist in einem maroden Zustand. Über die Frage Erhalt oder Abriss gingen die Meinungen in der Vergangenheit weit auseinander. Viele Nachnutzungsideen wurden zwar vorgeschlagen, bisher jedoch insbesondere aus ökonomischen Gründen nicht umgesetzt.

## **4 Konzeptentwicklung**

Durch den Verlust des repräsentativen Empfangsgebäudes von 1877, welches durch einen Beton-Zweckbau ersetzt wurde, verlor der Backnanger Bahnhof an städtebaulicher Bedeutung. Durch die Renaissance des öffentlichen Verkehrs und die Einführung des S-Bahnverkehrs gewann Backnang allerdings gleichzeitig an verkehrlicher Bedeutung. Derzeit nutzen täglich ca. 18.000 Reisende den Bahnhof, sei es mit Bus oder Bahn. Mit Eröffnung der S4 ist eine weiter steigende Tendenz zu beobachten. Vor diesem Hintergrund gilt es, den Bahnhof den Mobilitätsbedürfnissen der Reisenden anzupassen und eine neue Mobilitätsdrehscheibe entstehen zu lassen, welche auch als Eingangstor zur Stadt fungieren soll und dem Stadtbild gerecht wird.

Die aus der Bestandsaufnahme identifizierten Mängel gilt es nun städtebaulich, verkehrlich und funktional aufzugreifen und zu beseitigen. Hierfür sind die folgenden Ziele tragend für das Konzept:

1. Vernetzung aller Verkehrsträger (Bahn, Bus, Taxi, Radfahrer, Fußgänger, E-Mobilität, (E-) Carsharing und Auto)
2. Vollständige Barrierefreiheit im und um den Bahnhof
3. Städtebauliche Qualität des Vorplatzes

Zunächst wurden drei unterschiedliche Konzeptvorschläge für die Mobilitätsdrehscheibe Backnang entwickelt. Die Schwerpunkte dieser Varianten lauten wie folgt:

1. Erhalt Güterschuppen
2. Abbruch Güterschuppen
3. Verlagerung ZOB

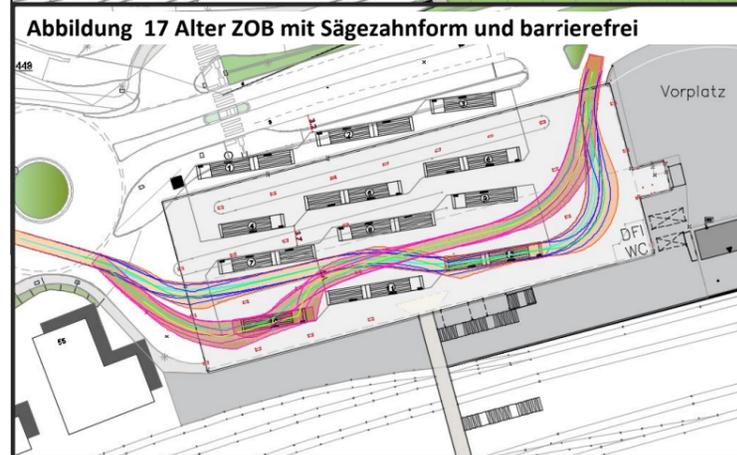
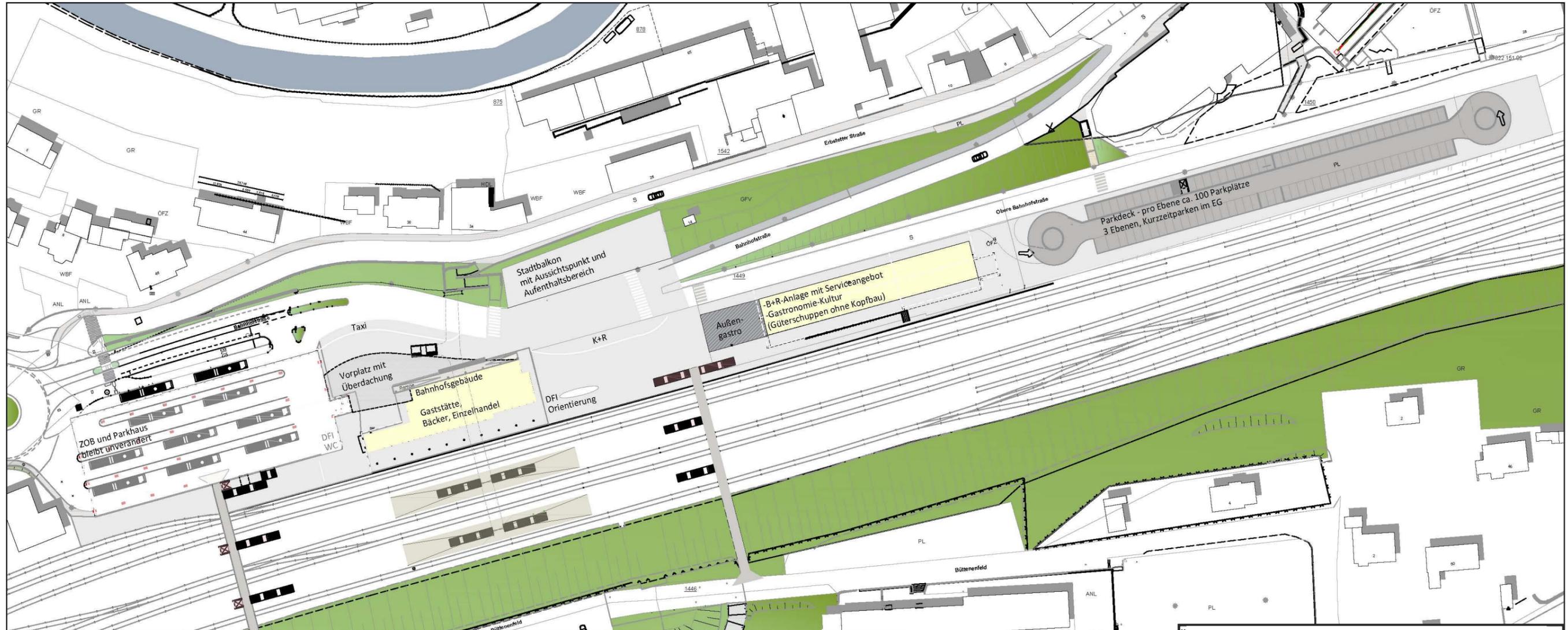
#### **4.1 Variante „Erhalt Güterschuppen“**

In dieser Variante bekommt der alte Güterschuppen eine neue Funktion (vgl. Abb. 16). Diese besteht aus einer B+R-Station mit Serviceangeboten und Gastronomie mit kulturellen Veranstaltungen und Außergastronomie. Die heutigen Stellplätze zwischen dem Güterschuppen und dem Empfangsgebäude entfallen, die frei gewordene Fläche trägt zur neuen Platzgestaltung bei. Durch den Bau eines neuen Parkdecks auf dem bestehenden Parkplatz neben dem Güterschuppen würden 40 Stellplätze für die Spindeln entfallen und insgesamt 300 neue entstehen. Somit würde man in dieser Variante 260 zusätzliche Parkplätze erhalten. Der Taxistandort wird seitlich an der Oberen Bahnhofstraße vor dem Empfangsgebäude mit Haltebuchten positioniert. Eine Kiss+Ride-Fläche (K+R) wird zwischen den beiden Gebäuden ebenfalls mit seitlichen Haltebuchten angeordnet. Die Fußgängerbrücke am alten Güterschuppen erhält einen neuen Treppenaufgang jeweils in östlicher und westlicher Richtung. Der mittlere Bahnsteig wird über einen neu zu errichteten Treppenaufgang zugänglich. Die zweite Fußgängerbrücke am Parkdeck / ZOB verfügt über einen teilweise barrierefreien Zugang über zwei Aufzüge. Der bereits vorhandene Fahrstuhl wird gemäß den allgemeinen anerkannten Regeln der Technik erneuert. Zudem werden zwei weitere Fahrstühle am mittleren Bahnsteig sowie an Gleis 1 am Parkdeck / ZOB errichtet. Somit ist die Barrierefreiheit über die westliche Fußgängerbrücke gewährleistet.

Der ZOB bleibt unverändert. Ein barrierefreier Ausbau und ungehindertes An- und Abfahren der Busse ist an dieser Stelle nicht umsetzbar. Bei Anordnung der Haltestellen in Sägezahnform würden die bestehenden tragenden Säulen das unabhängige Ein- und Ausfahren behindern. Die zur Verfügung stehende Fläche lässt die Errichtung von acht Haltestellen zu. Für einen reibungslosen Busbetriebsablauf werden jedoch mindestens zwölf Haltestellen benötigt.

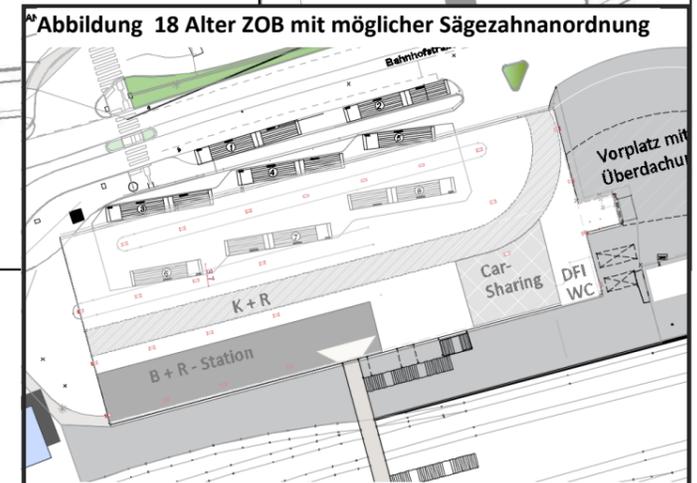
Der Vorplatzbereich nördlich der Oberen Bahnhofstraße wird als Stadtbalkon aufgewertet und bietet einen neuen Verweilbereich mit Aussichtspunkt auf die Innenstadt Backnang. Der Stadtbalkon ist über die Straße bis hin zum Vorplatz mit gleichem Oberflächenmaterial auszustatten. Bevorzugt wird an dieser Stelle eine Pflasterung die den Vorplatzcharakter stärkt und dazu beiträgt, dass allein schon die optische Gestaltung zum langsam Fahren anhält.

Abbildung 16 Variante „Erhalt Güterschuppen“



Zwölf Haltepositionen in Sägezahnform und Barrierefreiheit aufgrund der tragenden Säulen nicht umsetzbar.

8 Haltepositionen im ZOB, wenn Sägezahnform und barrierefrei mit B+R, K+R, (E-)Carsharing.



#### **4.2 Variante „Abbruch Güterschuppen“**

Das Gebäude des alten Güterschuppens wird abgerissen. Durch den Bau eines Parkhauses mit drei Ebenen entstehen zusätzliche 138 Parkplätze. Hierbei entfallen zwölf Plätze im Bestand und 150 (50 pro Ebene) Stellplätze entstehen insgesamt.

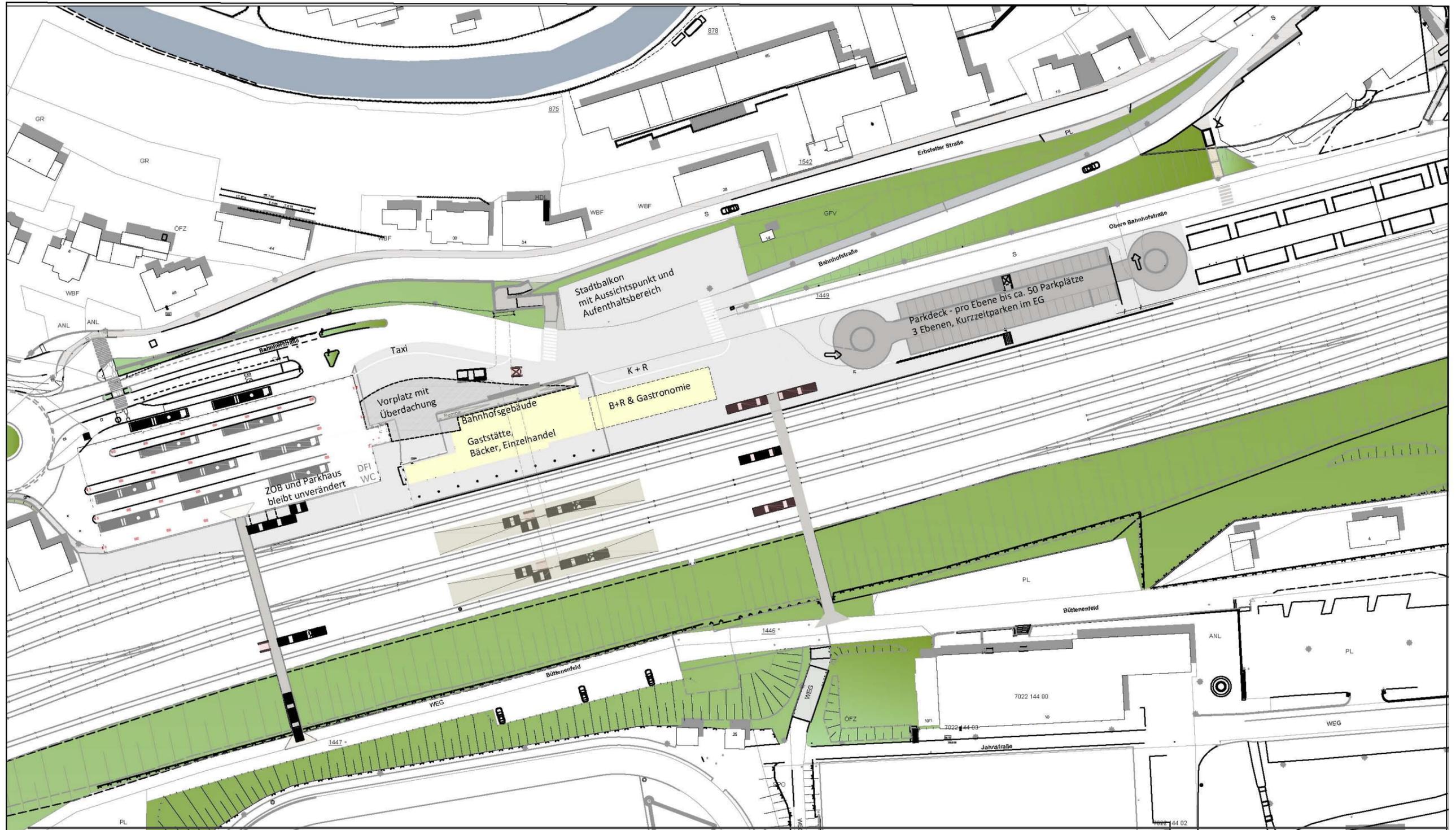
In dieser Variante wird die Barrierefreiheit innerhalb des Bahnhofs über die Personenunterführung gewährleistet. Diese soll mit Fahrstühlen alle Bahnsteige für Jedermann barrierefrei erreichbar machen. Im Vergleich zur vorherigen Variante ist diese hinsichtlich der Kosten und der bautechnischen Umsetzung aufwändiger zu bewerkstelligen.

Die Fläche zwischen dem neuen Parkdeck und dem Empfangsgebäude bietet ausreichend Fläche für eine B+R-Anlage und Gastronomie.

Der ZOB bleibt auch in dieser Variante unverändert. Somit kann er analog zu Variante 1 nicht barrierefrei und mit ungehinderten An- und Abfahren umgebaut werden, da die Standortvoraussetzungen dies nicht zulassen (siehe Abb. 17 und 18).

Auch in dieser Variante ist der Stadtbalkon – Teilbereich Obere Bahnhofstraße und Vorplatz – mit gleichem Oberflächenmaterial auszustatten.

Abbildung 19 Variante "Abbruch Güterschuppen"



### 4.3 Variante „Verlagerung ZOB“

Die identifizierten Mängel im heutigen ZOB, wie die fehlende Barrierefreiheit und kein ungehindertes Ein- und Ausfahren der Busse, können in den ersten beiden Varianten nicht gelöst werden. Der Lösungsansatz ist der Standort des alten ZOB. Zunächst gilt es also, einen passenden neuen Standort zu bestimmen, welcher ausreichend Fläche für das unabhängige Ein- und Ausfahren von bis zu zwölf Bussen sowie zur Herstellung der Barrierefreiheit bietet. Die topografische Situation vor Ort erschwert dies zusätzlich.

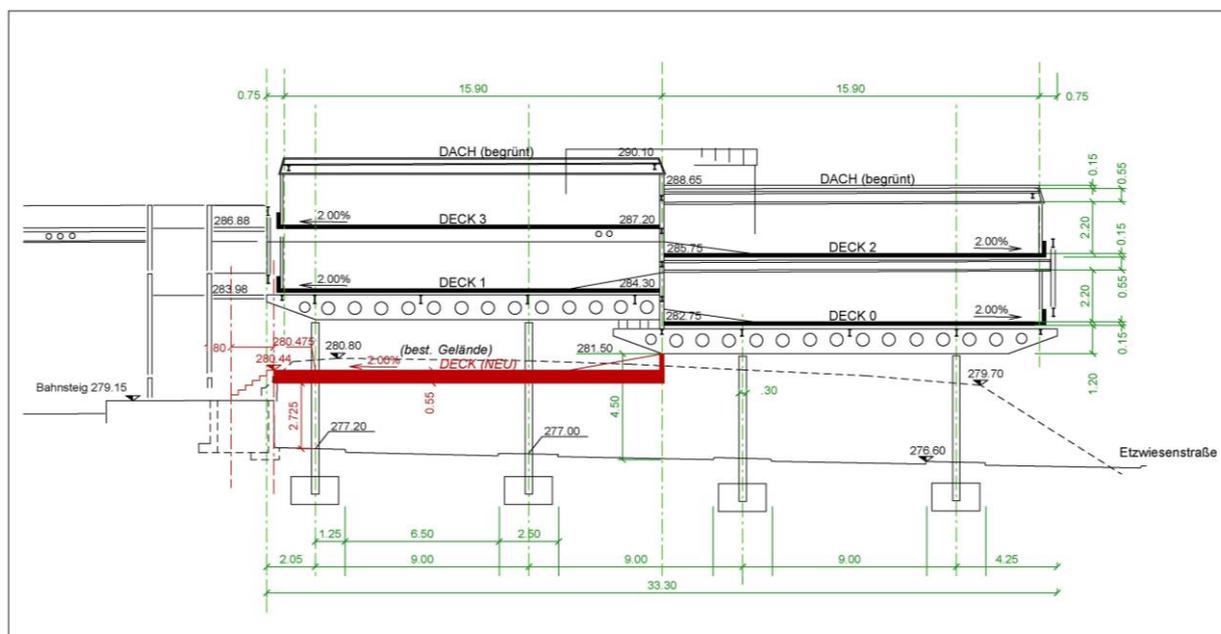
Nach genauer Betrachtung der Standortbedingungen ergibt sich nur ein potenzieller Standort. Durch den Abbruch des alten Güterschuppens wird eine Fläche in der Größe frei, die es ermöglicht, einen ZOB barrierefrei mit ausreichend Haltestellen in Sägezahnform zu bauen. Am bestehenden Parkplatz entfallen 32 Stellplätze. Der ZOB ist mit zwei Längsbussteigen parallel zur Oberen Bahnhofstraße zu positionieren. Bis zu zwölf Haltepositionen mit unabhängigem Ein- und Ausfahren sind an dieser Stelle umsetzbar. Gleis 1 kann mit dem ZOB einen gemeinsamen Kombibahnsteig nutzen. Aufgrund eines Oberleitungsmastes sind die Haltepositionen am Kombibahnsteig in östliche Richtung versetzt. Ein Minikreisell ermöglicht den Bussen die Ein- und Ausfahrt sowie problemloses Wenden. Auch in dieser Variante ist eine einheitliche Gestaltung des Straßenraumes zwischen Stadtbalkon und Vorplatz anzustreben. Eine entsprechende Pflasterung hält Pkw-Fahrer von schnellem Fahren ab und gewährleistet damit für Fußgänger mehr Sicherheit. Der frei gewordene Platz unterhalb der Parkdecks kann mit neuen Funktionen zur Mobilitätsdrehscheibe Backnang beitragen. Die 32 für den neuen ZOB entfallenen Stellplätze können durch eine neu eingehängte Parkebene im südlichen Bereich des ZOB ersetzt und um weitere 116 neue Stellplätze aufgestockt werden. Somit würde es in dieser Variante insgesamt 84 zusätzliche Parkplätze geben.

**Abbildung 20 Neues Parkdeck**



Für Sonderfahrten und Reisebusse werden die beiden nördlichen Bussteige mit bis zu fünf Halteplätzen für Gelenkbusse erhalten. Der bisherige ZOB ermöglicht zudem erstmals die Errichtung einer großzügigen, wettergeschützten B+R-Anlage.

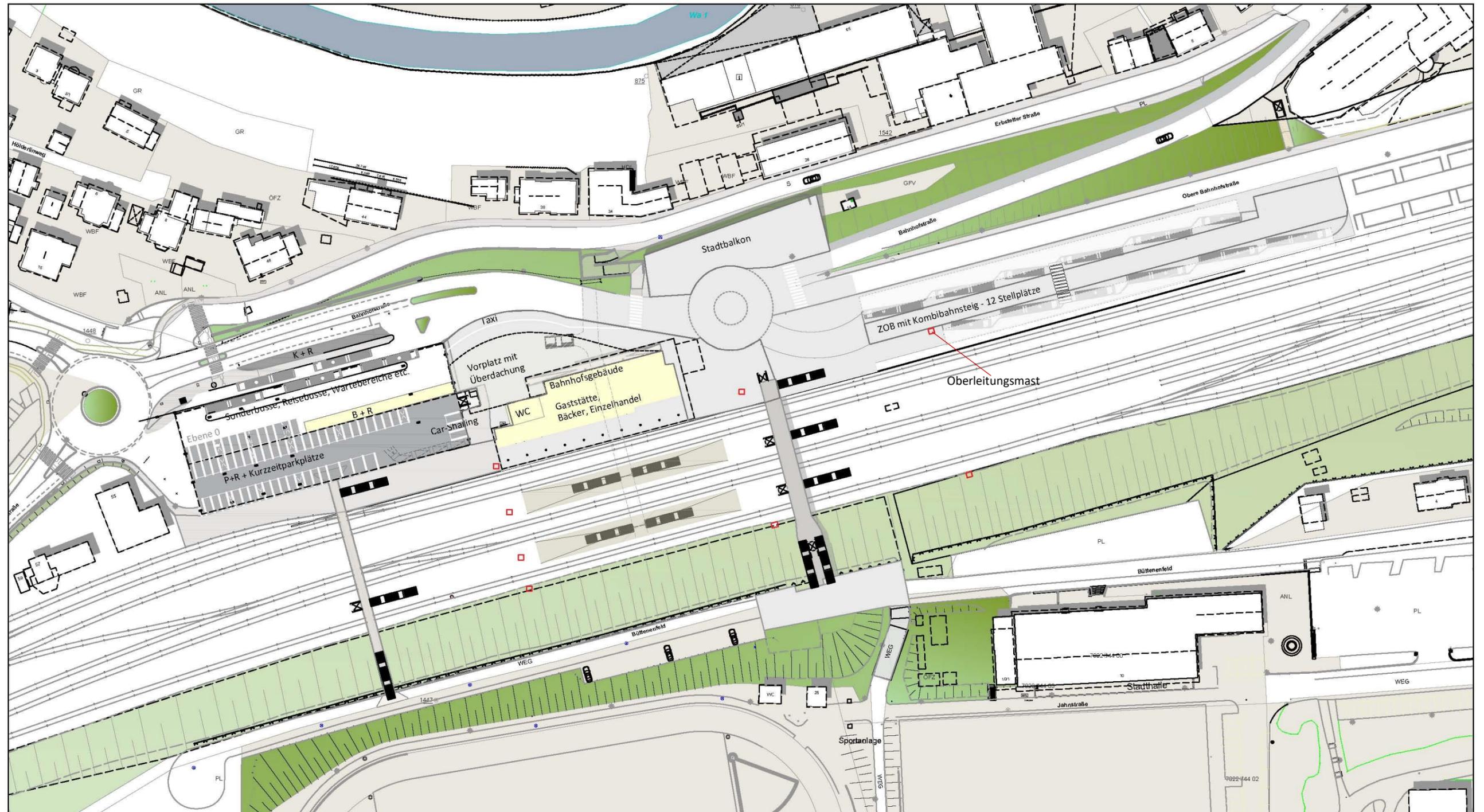
**Abbildung 21 Neues Parkdeck integriert**



StadtLandBahn

Die Position der Brücke am Parkdeck bleibt. Die östliche Fußgängerbrücke wird abgebrochen und um 23 Meter nach Westen versetzt neu gebaut. Südlich des Bahnhofs befinden sich Schulen, Sportstätten und Wohngebiete. Die neue Fußgängerbrücke hat eine Breite von fünf Metern. Somit ist es Personen mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrrad, Schülern usw. möglich, die Brücke trotz Begegnungsverkehr problemlos zu überqueren. Vollständige Barrierefreiheit, auch im südlich gelegenen Gebiet, wird durch vier neue Fahrstühle zu den Bahnsteigen, zum Vorplatz und zum Büttenefeld gewährleistet. Jedes Gleis erhält zudem einen Treppenzugang. Über die neue Fußgängerbrücke wird man direkt auf den Vorplatz gelenkt. Der ZOB, das Empfangsgebäude sowie der Stadtbalkon sind in direkter Nähe.

Abbildung 22 Variante "Verlagerung ZOB"



## 5 Zusammenfassung und gutachterliche Stellungnahme

Ein Bahnhof ist Schnittpunkt unterschiedlicher Verkehrsarten und Reisedistanzen (Fußgänger, Pkw- und ÖPNV-Nutzer, Nah- und Fernreisende, Pendler). Er bündelt individuelle Wege und lenkt die Reisenden zu ihren Zieldestinationen. Zudem ist er ein Ort für Kommunikation, Austausch und ein zentraler Treffpunkt. Ein besonders wichtiger Aspekt bei der Betrachtung von barrierefreiem Reisen ist die Sicherstellung ununterbrochener Reise- und Transportketten, die die Reisenden ohne Einschränkungen und Hindernisse von der Haustür bis zum Zielort leiten. Besonders körperlich und sensorisch eingeschränkte Personen stoßen hierbei häufig auf Barrieren, die nicht nur mechanischer (z. B. Stufen), sondern auch sensorischer und kognitiver Art sind. So muss z. B. das Wegeleit- und Informationssystem ebenfalls barrierefrei gestaltet sein. Es ist ein unabdingliches Erfordernis, dass auf dem Bahnhof zügig und problemlos umgestiegen werden kann, die Wege schnell auffindbar, also eindeutig ausgewiesen sind, und technische Hilfsmittel, wie Aufzüge oder Rollbänder, jederzeit funktionsfähig zur Verfügung stehen.

Im Hinblick auf die Entwicklung der „Mobilitätsdrehscheibe Backnang“ und in Anbetracht der identifizierten Mängel am Bahnhof Backnang und in dessen Umfeld bietet die Variante 4.3 „Verlegung ZOB“ eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung für das Plangebiet.

Das Wohn- und Schulgebiet südlich des Bahnhofs ist derzeit nur über zwei Fußgängerbrücken mit Treppen erschlossen, der Mittelbahnsteig nur über die Personenunterführung erreichbar. Das bedeutet, dass Reisende die aus südlicher Richtung den mittleren Bahnsteig erreichen möchten, große und nicht barrierefreie Umwege gehen müssen. Ein Aufzug bietet den barrierefreien Weg zu Gleis 4 und 5, jedoch entspricht dieser nicht mehr den allgemeinen anerkannten Regeln der Technik. Auch aus der Erbstetter Straße und auf dem Vorplatz ist die Personenunterführung nur über Treppen zugänglich.

Neben dem Problem der mangelhaften Barrierefreiheit hat der heutige ZOB am Bahnhof Backnang Schwierigkeiten im Betriebsablauf. Zu den Stoßzeiten sind bis zu 13 Busse gleichzeitig im ZOB. Durch gerade Bussteigkanten und schmale Fahrgassen ist ein ungehindertes An- und Abfahren nicht mehr möglich. Auch die Wartebereiche für Fahrgäste sind sehr eng und ohne Sitzgelegenheiten ausgestattet. Diese Probleme können zu Verspätungen im Fahrplan führen. Es ist darauf zu achten, dass innerhalb der Mobilitätsdrehscheibe ein reibungsloser Wechsel von einem Verkehrsmittel zum anderen bewerkstelligt werden kann. Der Trend geht zur Multimodalität. Der ÖPNV bietet allein

18

keine umfassende Mobilitätsgarantie mehr. Die Mobilitätsdreh Scheibe Backnang soll zukünftig diese Multimodalität barrierefrei und zukunftsfähig anbieten können.

Durch den Abbruch des alten Güterschuppens sind diese Anforderungen realisierbar. Über eine neue Fußgängerbrücke ist es möglich, alle Gleise sowie die Nord- und die Südseite des Bahnhofs vollständig barrierefrei zu erreichen. Die Verlegung des ZOB verbessert nicht nur den Betriebsablauf, sondern bietet zudem mit Gleis 1 einen Kombibahnsteig. Somit wird eine schnelle und bequeme Umsteigemöglichkeit von Bus zu Zug und umgekehrt angeboten. Überdachte Wartebereiche mit Sitzgelegenheiten sind an den Haltepositionen ebenfalls zu installieren.

Durch den neugewonnenen Platz im alten ZOB ist es möglich, das Angebot der Mobilitätsdreh Scheibe Backnang zu erweitern. Nicht nur die Pkw-Stellplatzanzahl wird aufgestockt, auch (E-) Carsharing und eine B+R-Anlage bieten Flexibilität innerhalb der Verkehrsmittelwahl.

Der Stadtbalkon und der Vorplatz sind einheitlich zu entwerfen. Empfehlenswert ist eine Pflasterung als Straßenoberfläche. Der Bereich der Oberen Bahnhofstraße zwischen Stadtbalkon und Vorplatz ist gestalterisch anzupassen. Durch die einheitliche Oberflächengestaltung wird nicht nur die Platzsituation verbessert, auch sind die Autofahrer durch die Pflasterung gehalten den Bereich langsam zu durchfahren. Ein Minikreisel trägt dazu bei, dass Busse in alle Fahrtrichtungen problemlos abbiegen und wenden können. Mit gestalterischen Elementen im Straßenraum kann an dieser Stelle der Verkehrsfluss für Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer und Busfahrer untereinander problemlos abgewickelt werden.

Das Gesamtkonzept für die Mobilitätsdreh Scheibe Backnang integriert den Bahnhof städtebaulich besser, erhöht deutlich die Funktionalität der Verkehrsverknüpfungsanlagen und macht den Bahnhof wieder zu einem attraktiven und zeitgemäßen „Eingangstor zur Stadt“.