

Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb „**Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Backnang**“

ENTWURF

Auslobung

Stand: 29.05.2017



Inhalt

Teil A – Auslobungsbedingungen

1.	Allgemeines	5
2.	Ausloberin, Koordination, Betreuung	5
3.	Anlass, Gegenstand und Ziel	6
4.	Art des Wettbewerbs, Zulassungsbereich, Sprache	8
5.	Teilnehmer und Teilnahmebedingungen	8
6.	Auswahlverfahren, Bewerbungsunterlagen	10
6.1	Bewerber und Nachweise	10
6.2	Ausgabe der Bewerbungsunterlagen	12
6.3	Abgabe der Bewerbungsunterlagen	12
6.4	Auswahlverfahren	12
6.5	Nachrücker	13
6.6	Absagen	13
6.7	Ergebnis des Losverfahrens	13
7.	Wettbewerbsunterlagen	13
8.	Wettbewerbsleistungen	13
8.1	Schwarz-Grün-Plan	14
8.2	Übersichtsplan	14
8.3	Entwurfsplan	14
8.3.1	Lageplan Fußgängerebene Darstellung des Endzustandes	14
8.3.2	Lageplan Fußgängerebene Darstellung des Interimszustandes	15
8.3.3	Schnitte / Ansichten	15
8.4	Konstruktive Skizzen zum Dach ZOB, Stadtbalkon	15
8.5	Erläuternde Skizzen, Piktogramme, Leitdetails	15
8.6	Erläuterungsbericht	16
8.7	Modell	16
8.8	Verfassererklärung	16
8.9	Für die Vorprüfung	16
8.10	Kennzeichnung	16
9.	Rückfragen	16
10.	Preisrichter, Sachverständige, Vorprüfer	17
10.1	Preisrichter	17
10.2	Sachverständige (nicht stimmberechtigt):	18
10.3	Vorprüfung	18
11.	Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten	18
11.1	Zulassung der Wettbewerbsarbeiten	18
11.2	Beurteilungskriterien	19
12.	Prämierung	19
13.	Weitere Bearbeitung	19

14.	Abschluss des Wettbewerbs	20
14.1	Bekanntgabe des Wettbewerbsergebnisses	20
14.2	Eigentum, Nutzung	21
14.3	Wettbewerbsausstellung	21
14.4	Nachprüfung	21
15.	Termine	21
15.1	Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen	22
15.2	Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	22
15.3	Preisgerichtssitzung	23

Teil B – Wettbewerbsaufgabe

16.	Lage im Raum	25
16.1	Historische Entwicklung	26
16.2	Historische Entwicklung und heutige Betriebssituation des Bahnhofs	28
17.	Rahmenbedingungen	29
17.1	Stadtgrundriss und Einordnung des Wettbewerbsgebiets	29
17.2	Wettbewerbsgebiet	30
17.2.1	P+R-Parkhaus	30
17.2.2	Empfangsgebäude	31
17.2.3	Freianlagen Vorplätze und Stadtbalkon	32
17.2.4	Güterschuppen	33
17.2.5	Parkdeck Ost	33
17.3	Wettbewerbsaufgabe	34
17.3.1	Übergeordnete Zielsetzungen, Herausforderungen	34
17.3.2	P+R-Parkhaus	35
17.3.3	Empfangsgebäude	36
17.3.4	Freianlagen Vorplätze und Stadtbalkon	37
17.3.5	Güterschuppen bzw. Zentraler Omnibusbahnhof	39
17.3.6	Parkdeck Ost	41
17.3.7	Kostenrahmen	41

Teil C – Wettbewerbsunterlagen

18.	Wettbewerbsunterlagen	43
-----	-----------------------	----

Hinweis: Die Formulierungen des Textes berücksichtigen, in Anlehnung an das Merkblatt M 19 des Bundesverwaltungsamtes die sprachliche Gleichbehandlung von Frauen und Männern. Dem dort formulierten Grundsatz folgend, dass eine sprachliche Gleichbehandlung nicht zu Lasten der Verständlichkeit und Lesbarkeit von Texten gehen darf, ist, wenn notwendig, die Form des generischen Maskulins (maskuline Personenbezeichnung, die weibliche und männliche Personen in der Bedeutung vereinen) geschlechtsneutral verwendet.

Teil A Auslobungsbedingungen



1. Allgemeines

Der Durchführung dieses Wettbewerbs liegen die Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) in der Fassung vom 31.01.2013 mit der gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Landes Baden-Württembergs vom 27.03.2013 zugrunde, soweit in der Auslobung nicht ausdrücklich Anderes festgelegt ist.

Die Auslobung ist für die Ausloberin, die Teilnehmer sowie alle anderen am Wettbewerb Beteiligten verbindlich.

An der Vorbereitung und Auslobung dieses Wettbewerbs hat die Architektenkammer Baden-Württemberg beratend mitgewirkt.

Die Auslobung wurde dort unter der Nummer xxxx-x-xx registriert.

2. Ausloberin, Koordination, Betreuung

Ausloberin:

Stadt Backnang

vertreten durch:

Herrn Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper

Koordination:

Stadt Backnang

Stadtplanungsamt

Herr Stefan Setzer

Stiftshof 16

71522 Backnang

Wettbewerbsbetreuung:

Wick + Partner

Architekten Stadtplaner

Gähkopf 18

70192 Stuttgart

Tel. 0711 / 2550955 - 0

info@wick-partner.de

3. Anlass, Gegenstand und Ziel

Die Stadt Backnang führt diesen Wettbewerb durch, um Konzeptvorschläge zur Neuordnung der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Backnang zu erlangen.

Die Stadt Backnang hat rund 37.000 Einwohner und stellt ein prosperierendes Mittelzentrum in der Region Stuttgart dar. Sie ist eine attraktive Stadt durch ihre besondere Lage an der Murr, eingebettet in eine hügelige Landschaft am Rande des Naturparks Schwäbisch-Fränkischer Wald. Der steil zur Murr abfallende Burgberg mit seinem bemerkenswerten Ensemble historischer Architektur ist die Keimzelle der im Jahr 1067 erstmals urkundlich erwähnten Stadt. Die historische und gleichzeitig kulturelle Mitte um den Stiftshof besteht aus der Stiftskirche, dem Bandhaus, dem Stadtturm mit seinem restaurierten Gotischen Chor, dem Turmschulhaus und dem Helferhaus.

Neben den historischen Wurzeln bietet die Stadt Backnang durch zahlreiche Angebote an Bildungseinrichtungen, einem intakten Vereinsleben, sowie modernen Sportstätten ein attraktives Umfeld zum Wohnen und Arbeiten.

Die historische Altstadt und viele der genannten Angebote befinden sich im nahen Umkreis des Bahnhofs. Die Gestaltung des Bahnhofs und seines Umfelds sollen die besondere Qualität der Innenstadt bestärken. Der Bahnhof Backnang soll im Sinne eines bedeutenden Stadteingangs und attraktiven Aufenthalts- und Durchgangsbereichs für Pendler, touristische Besucher und Geschäftsreisende aufgewertet werden.

Der Bahnhof und seine Umgebung werden in ihrer heutigen Ausprägung der Aufgabe als Tor zur Stadt und als intermodale Drehscheibe der individualen und öffentlichen Verkehre nicht gerecht. Es mangelt an einer ablesbaren Identität des wichtigen Stadtraumes. Der erste Eindruck, den Reisende vom Bahnhofsareal heute bekommen, kann in keinsten Weise die Bedeutung des Bahnhofs und die Qualität der Stadt wieder spiegeln. Beispielsweise ist der Bahnhof Backnang innerhalb des Netzes der S-Bahn Stuttgart der einzige Bahnhof mit zwei S-Bahn-Endpunkten außerhalb des Stadtgebiets Stuttgart (Linien S3 und S4 aus Richtung Stuttgart kommend). Der Bahnhof Backnang wird an Werktagen von rund 18.000 Fahrgästen frequentiert. Rund 20 Stadt- und Regionalbuslinien verkehren hier. Funktionale Mängel und Einschränkungen der Betriebsabläufe, sowie mangelnde Barrierefreiheit auf den Bahnsteigen, ihren Zugängen und im zentralen Omnibusbahnhof, sind weitere Anlässe, die Neuordnung des Bahnhofareals und seines Umfelds einer gesamtplanerischen Betrachtung zu unterziehen.

Mit der Neugestaltung des Bahnhofs sollen die Verkehrsfunktionen am Bahnhof vereinfacht und entflochten werden, insbesondere sollen die Umsteigebeziehungen und die Verknüpfung der Verkehrsströme optimiert und somit die Situation für alle Verkehrsteilnehmer wesent-

lich verbessert werden. Der Bahnhof soll zukünftig alle Anforderungen einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe erfüllen. Die Stadt Backnang ist im Zusammenhang mit der Modellregion für nachhaltige Mobilität in das regionale Förderprogramm zur Co-Finanzierung von innovativen Projektvorhaben für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität in der Region Stuttgart aufgenommen worden und wird mit Unterstützung des Verbands Region Stuttgart das Projekt „Mobilitätspunkt Bahnhof Backnang“ umsetzen. Mit der Neugestaltung des Bahnhofs möchte die Stadt Backnang darüber hinaus einen weiteren Beitrag zur Förderung der Elektromobilität leisten. Im Hinblick auf eine verbesserte Bahnanbindung bemüht sich die Stadt Backnang, Fernverkehrshalt zu werden. Deshalb strebt die Stadt eine Stadtqualität im Bahnhofsumfeld an, die dieser Fernverkehrsbedeutung entspricht. Somit soll auch das direkte Umfeld in Zukunft von einem modernen Bahnhof profitieren.

Im Ideenteil soll ein schlüssiges Gesamtkonzept für das Empfangsgebäude des Bahnhofs Backnang mit allen mit der Bahnhofsfunktion in Verbindung stehenden Nutzungen erarbeitet werden. Zudem sollen gestalterische Konzepte für ein mögliches neues Parkdeck im östlichen Bereich (heutige Parkplätze) und die Fassade des bestehenden P+R-Parkhauses im Westen erarbeitet werden.

Der Realisierungsteil zielt auf eine konkrete bauliche Umsetzung ab. Dieser Teil beinhaltet die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes um das Empfangsgebäude und den Stadtbalkon, den Neubau eines Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) auf dem Gelände des heutigen Güterschuppens sowie die Umnutzung des heutigen ZOB (Ebene 0 des P+R-Parkhauses).

Der ZOB wird an einen neuen Standort östlich des Empfangsgebäudes verlegt. Die Verkehrsführung im ZOB, die Zu- und Abfahrten des ZOB sowie der geplante Kreisverkehr an der Bahnhofsstraße werden zugrunde gelegt.

Die gestalterische Aufgabe besteht für den neuen ZOB darin, einerseits die Überdachung der Bussteige zu planen. Zudem soll am Gleis 1 (Hausbahnsteig) ein Kombibahnsteig für direktes Umsteigen zwischen Bus und Bahn gestalterisch umgesetzt werden. Des Weiteren sind alle Oberflächen sowie Komfortelemente wie z.B. Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz, Beleuchtung und Informationselemente (incl. dynamische Fahrgastinformationsanzeiger) gestalterisch zu integrieren.

Für das bestehende P+R-Parkhaus im Westen soll das Erdgeschoss (Ebene 0, heutiger ZOB) mit allen erforderlichen Funktionen der Verkehrsträgerverknüpfung neu organisiert werden. Außerdem kann durch den Wegfall der ZOB-Funktion die vorhandene lichte Höhe genutzt werden, um eine zusätzliche P+R-Ebene einzufügen. Diese ist ebenfalls zu planen.

Des Weiteren ist im Bereich des Vorplatzes der Ausgang der Unterführung gestalterisch aufzuwerten. Insbesondere ist hier eine neue

Überdachung vorzusehen, die sich in das gestalterische Gesamtkonzept einfügt.

Die Stadt Backnang erwartet für den Bahnhof und sein Umfeld innovative gestalterische Konzepte, die sowohl den besonderen Anforderungen einer zukunftsorientierten Mobilitätsdrehscheibe als auch der exponierten Lage als Stadteingang gerecht werden.

4. Art des Wettbewerbs, Zulassungsbereich, Sprache

Der Wettbewerb ist als nichtoffener Ideen- und Realisierungswettbewerb mit einer Bearbeitungsphase nach RPW 2013 ausgelobt.

Der Ideenteil des Wettbewerbes zielt auf eine Vielfalt von Lösungsvorschlägen für das Empfangsgebäude, das Parkdeck Ost und die Fassade des P+R-Parkhauses ab.

Im Realisierungsteil werden Vorschläge für die bauliche Gestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) und seiner Überdachung sowie die bauliche Gestaltung und funktionale Neuorganisation der Ebene 0 des P+R-Parkhauses erwartet. Zudem werden im Realisierungsteil Vorschläge für die bauliche Gestaltung der Vorplatzflächen des Empfangsgebäudes einschließlich des auf der anderen Straßenseite gelegenen Stadtbalkones erwartet. In diesem Zusammenhang ist auch ein Vorschlag für die Überdachung des Ausgangs aus der Unterführung zu erarbeiten.

Der Realisierungsteil des Wettbewerbes zielt auf die Vergabe eines Planungsauftrages.

Dem Wettbewerb wird ein Bewerbungsverfahren vorgeschaltet. Von der Ausloberin werden 7 Teilnehmer als vorausgewählte Teilnehmer gesetzt. Die gesamte Teilnehmerzahl beträgt 20. Das Verfahren ist anonym.

Der Zulassungsbereich ist nicht begrenzt. Interessierte von außerhalb der Bundesrepublik Deutschland können am Auswahlverfahren nach Ziffer 6 teilnehmen, wenn sie als Bürger in den Staaten des europäischen Wirtschaftsraums (EWR) oder in den Staaten der Vertragsparteien des „World-Trade-Organization-Übereinkommens“ (WTO) über das öffentliche Beschaffungswesen „Government Procurement Agreement“ (GPA) die Teilnahmebedingungen erfüllen.

Die Wettbewerbssprache ist deutsch.

5. Teilnehmer und Teilnahmebedingungen

Teilnahmeberechtigt sind natürliche und juristische Personen, welche die geforderten fachlichen Anforderungen erfüllen. Bei natürlichen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn sie gemäß

Rechtsvorschrift ihres Herkunftsstaates berechtigt sind, am Tag der Bekanntmachung die Berufsbezeichnung Architekt/-in oder Landschaftsarchitekt/-in zu führen.

Zudem sind Ingenieure teilnahmeberechtigt, die auf dem Gebiet der Tragwerksplanung tätig sind.

Ist im Herkunftsstaat des Bewerbers die Berufsbezeichnung nicht gesetzlich geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung gemäß der Richtlinie 2005/36/EG (Berufsanerkenntnisrichtlinie) gewährleistet ist.

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn zu ihrem satzungsgemäßen Geschäftszweck Planungsleistungen gehören, die der anstehenden Planungsaufgabe entsprechen, und wenn der bevollmächtigte Vertreter der juristischen Person und der Verfasser der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen erfüllen, die an natürliche Personen gestellt werden. Alle Teilnehmer haben die Teilnahmeberechtigung nachzuweisen.

Die Teilnehmer müssen Bewerbergemeinschaften aus Architekten und Landschaftsarchitekten bilden. Dies gilt auch für vorab ausgewählte Teilnehmer. Tragwerksplaner können als Teilnehmer ergänzend Teil der Bewerbergemeinschaft sein. Dies ist jedoch nicht zwingend. Büros, die über eigene Architekten und Landschaftsarchitekten (gemäß Anforderungen nach 6.1) verfügen, müssen keine Bewerbergemeinschaft bilden.

Bei Bewerbergemeinschaften muss jedes Mitglied der Bewerbergemeinschaft teilnahmeberechtigt sein. Tragwerksplaner müssen nicht zwingend teilnahmeberechtigt sein. Sie können auch Fachberater sein. Außerdem ist bei Bewerbergemeinschaften von den Teilnehmern das federführende Büro zu benennen (Verfassererklärung).

Den Teilnehmern wird das Hinzuziehen von Fachberatern - der Stadtplanung, der Tragwerksplanung, der Verkehrsplanung und des Verkehrsingenieurwesens – empfohlen.

Mehrfachteilnahme natürlicher und juristischer Personen oder von Mitgliedern von Bewerbergemeinschaften führen zum Ausschluss aller Beteiligten.

Teilnahmehindernisse sind in § 4 (2) RPW beschrieben.

Sachverständige, Fachplanerinnen und Fachplaner oder andere Berater müssen nicht teilnahmeberechtigt sein, wenn sie keine Planungsleistungen erbringen, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen und wenn sie überwiegend und ständig auf ihrem Fachgebiet tätig sind.

6. Auswahlverfahren, Bewerbungsunterlagen

6.1 Bewerber und Nachweise

Die Gesamtzahl der Teilnehmer wird auf 20 begrenzt. Davon werden von der Ausloberin vorab die folgenden 7 Planungsbüros ausgewählt: (Auflistung in alphabetischer Reihenfolge)

- 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 mit Bollinger + Grohmann Ingenieure, Frankfurt am Main
- METARAUM Architekten BDA, Stuttgart
- MORPHO-LOGIC Architektur und Stadtplanung, München
- Ritter Schuhmacher AG, Zürich
- Zechner & Zechner ZT GmbH, Wien

Die vorab ausgewählten Planungsbüros müssen nach § 3 (3) RPW 2013 die Nachweise der Planungsqualität in gleicher Weise wie die Bewerber erfüllen.

13 weitere Teilnehmer werden im Rahmen des nachfolgend beschriebenen Bewerbungsverfahrens ausgewählt.

Zur Überprüfung der Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Erfahrung der Bewerber, insbesondere ihrer Eignung und Kompetenz für die Wettbewerbsaufgabe, werden eindeutige, nicht diskriminierende und formal prüfbare Kriterien festgelegt. Die Kriterien sind differenziert nach Eignungskriterien zum Auswahlverfahren und Auswahlkriterien zur Beurteilung der fachlichen Eignung im Auswahlverfahren. Zur Gewährleistung von Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Nachprüfbarkeit wird das Auswahlverfahren dokumentiert.

Zum Auswahlverfahren wird nur zugelassen, wer die Eignungs- und Auswahlkriterien vollständig und fristgerecht eingereicht hat. Bewerbungsunterlagen, die über den geforderten Umfang hinausgehen, werden nicht berücksichtigt. Die Bewerbungsunterlagen werden nicht zurückgegeben.

Zwingende Eignungs- und Auswahlkriterien sind (Ausschluss bei Nichterfüllung):

- Fristgerechte Bewerbung,
- Nachweis der geforderten beruflichen Qualifikation:
 - bei Architekten und Landschaftsarchitekten z.B. durch Kopie der Eintragungsurkunde in die Architektenliste

- bei Tragwerksplanern entweder durch Nachweis der Mitgliedschaft in der Ingenieurkammer und entsprechenden Fachlisteneintrag oder durch Kopie des Diploms bzw. vergleichbaren Abschlüssen und tabellarischer Auflistung von ausgewählten Referenzprojekten mit Angaben zu Art der Planung, Planungszeitraum / Realisierungszeitraum, Auftraggeber und ggf. Plangebietsgröße und Baukosten auf max. 1 DIN A4-Seite
- Einreichung der vorgegebenen Bewerbererklärung mit eigenhändiger Unterschrift des Bewerbers (bei Bürgergemeinschaften des federführenden Bewerbers, bei juristischen Personen des bevollmächtigten Vertreters) inkl. Erklärung, dass die Ausschlussgründe nach § 123 (1) und (4) sowie § 124 (1) GWB nicht zutreffen und
- Nachweis der fachlichen Eignung wie nachfolgend dargestellt.

Folgender Nachweis ist zur Prüfung der fachlichen Eignung zu erbringen:

- 2 Referenzprojekte je Bewerber oder Bürgergemeinschaft zum Nachweis der fachlichen Eignung aus den folgenden Kategorien:

(Nachweis Referenzprojekt durch je 1 Blatt DIN A3 mit Angaben zu: Name des Bewerbers / der Bürgergemeinschaft, Nennung der Ausloberin, Art des Erfolges und Jahr der Bearbeitung / Fertigstellung)

- a) Erfolgreiche Teilnahme an einem städtebaulichen Ideen- und / oder Realisierungswettbewerb (Nachweis durch Preis, Erfolge in VOF-Verfahren oder Mehrfachbeauftragungen werden nicht akzeptiert)

Wettbewerbsaufgabe: Gestaltung eines öffentlichen Raumes im städtischen Umfeld (Straße oder Platz)

Wettbewerbserfolg nach dem 01.01.2007

oder

Nachweis durch Auszeichnung eines realisierten öffentlichen Raumes im städtischen Umfeld (Straße oder Platz)

Nachweis durch Auszeichnung und Publikation durch Fachöffentlichkeit; z.B. Auszeichnung Beispielhaftes Bauen, Hugo-Häring-Preis, sonstige Architekturpreise

Realisierung des Projektes nach dem 01.01.2001

Und

- b) Erfolgreiche Teilnahme an einem Realisierungswettbewerb (Nachweis durch Preis, Erfolge in VOF-Verfahren oder Mehrfachbeauftragungen werden nicht akzeptiert)

Wettbewerbsaufgabe: Innerstädtisches Verkehrsbauwerk / Verkehrsanlage (ZOB oder Ingenieurbauwerk vergleichbar zur Aufgabenstellung) oder Bauwerk, das den öffentlichen Raum prägt

Wettbewerbserfolg nach dem 01.01.2007

oder

Nachweis durch Auszeichnung eines realisierten innerstädtischen Verkehrsbauwerks / Verkehrsanlage (ZOB oder Ingenieurbauwerk vergleichbar zur Aufgabenstellung) oder Bauwerk, das den öffentlichen Raum prägt

Nachweis durch Auszeichnung und Publikation durch Fachöffentlichkeit; z.B. Deutscher Verkehrsplanungspreis (SRL), Beispielhaftes Bauen, Hugo-Häring-Preis, sonstige Architekturpreise

Realisierung des Projektes nach dem 01.01.2001

6.2 Ausgabe der Bewerbungsunterlagen

Die Bewerbungsunterlagen können unter folgender Adresse heruntergeladen werden:

www.wick-partner.de im Downloadbereich.

6.3 Abgabe der Bewerbungsunterlagen

Die Bewerbungsunterlagen müssen bis spätestens Freitag, 11.08.2017 um 17.00 Uhr beim Wettbewerbsbetreuer (Wick + Partner) eingegangen sein.

Einlieferungsadresse: Wick + Partner
Gähkopf 18
70192 Stuttgart

Zusätzlich ist die Darstellung des Referenzprojektes (1 Blatt DIN A3) digital im Format JPG oder PDF an info@wick-partner.de mit dem Betreff „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Backnang“ zu senden. Hier gilt ebenfalls die oben genannte Frist.

6.4 Auswahlverfahren

Die formale Prüfung der Zulassungskriterien sowie die Feststellung der fachlichen Eignung erfolgt durch den Wettbewerbsbetreuer. Zur Gewährleistung von Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Nachprüfbarkeit wird das Auswahlverfahren dokumentiert.

Entsprechen mehr als 13 Bewerber den geforderten Eignungs- und Auswahlkriterien zur fachlichen Eignung, werden aus allen qualifizierten Bewerbungen 13 Teilnehmer zzgl. 5 Nachrücker (in geloster Rangfolge) durch Los ermittelt.

Die Auslosung erfolgt unter Aufsicht einer mit dem Wettbewerb nicht betrauten Dienststelle der Ausloberin oder eines Notars.

Die Vorbereitung des Auswahlverfahrens erfolgt durch den Wettbewerbsbetreuer.

6.5 Nachrücker

Für den Fall, dass Teilnehmer von der Teilnahme schriftlich Abstand nehmen, rücken die Nachrücker entsprechend der gelosten Reihenfolge nach.

6.6 Absagen

Sind festgestellte oder ausgeloste Teilnehmer an der Teilnahme am Wettbewerb gehindert, so müssen sie bis zum 06.09.2017 ihre Teilnahme absagen, so dass für Nachrücker die Chance zur Teilnahme am Rückfragenkolloquium besteht.

6.7 Ergebnis des Losverfahrens

Im Losverfahren am 28.08.2017 wurden folgende 13 Bewerber zur Teilnahme ausgelost:
(Auflistung in alphabetischer Reihenfolge)

-
-
-

7. Wettbewerbsunterlagen

Die Wettbewerbsunterlagen bestehen aus:

- den Auslobungsbedingungen (Teil A der Auslobung)
- der Beschreibung der Wettbewerbsaufgabe (Teil B der Auslobung)
- den Wettbewerbsunterlagen (Teil C der Auslobung)

8. Wettbewerbsleistungen

Jeder Teilnehmer bzw. jede Bergergemeinschaft darf nur einen Entwurf einreichen. Varianten sind nicht zulässig. Überplanungen angrenzender Randbereiche des Plangebiets zur Unterstützung des jeweiligen stadträumlichen Entwurfskonzepts sind zugelassen.

Im Einzelnen werden von den Teilnehmern folgende Leistungen gefordert:

Insgesamt sind maximal 3 Pläne (Querformat) gedruckt abzugeben. Die maximale Plangröße beträgt: 120 cm x 90 cm (Breite x Höhe).

Dabei wird folgende Verteilung der nachfolgend aufgelisteten Darstellungen auf den Plänen empfohlen:

Plan 1: Darstellungen zum Gesamtgebiet; **rechts oben Schwarz-Grün-Plan**

Plan 2 und 3: Darstellungen zu den einzelnen Bausteinen (ZOB, Stadtbalkon, etc.)

Plandarstellungen sind, soweit nicht anders angegeben, zu norden und die Pläne sind zu rollen.

Die eingereichten Pläne werden bei der Sitzung des Preisgerichts nebeneinander aufgehängt.

8.1 **Schwarz-Grün-Plan**

im Maßstab 1:5000 mit Darstellung der Gebäudestrukturen, Grünräume / Grünvolumen sowie Freiräume und Stadträume

Das Planlayout ist für diese Plandarstellung vorgegeben und ist auf dem ersten Plan oben rechts anzuordnen.

8.2 **Übersichtsplan**

im Maßstab 1:500 mit Darstellung der städtebaulichen Gesamtidee als Dachaufsichtsplan mit

- Bebauungskonzept inkl. Geschosshöhen und Dachformen
- Nutzungsangaben
- Gestaltung der städtischen öffentlichen Räume, Freiflächengestaltung
- Konzeption der Schutzdächer
- Erschließung der baulichen Anlagen und Schutzdächer
- Straßen- und Wegenetz
- Parkierungsflächen privat und öffentlich

8.3 **Entwurfsplan**

8.3.1 **Lageplan Fußgängerebene Darstellung des Endzustandes**

im Maßstab 1:200 (nicht zu norden) mit Darstellung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) neu; Bahnhofsvorplatz und Stadtbalkon; Areal des Empfangsgebäudes: Funktionsgrundriss Erdgeschoss, Erschließungsprinzip; P+R-Parkhaus: Ebene 0 ; Parkdeck Ost: **nur Kopfausbildung zum ZOB mit**

- baulichem Gestaltungskonzept
- funktionalen Zusammenhängen
- Materialangaben im öffentlichen Raum
- Arten der Vegetation
- Möblierungselementen
- Beleuchtungskonzept

8.3.2 Lageplan Fußgängerebene Darstellung des Interimszustandes im M 1:200 als Ausschnitt Bereich Empfangsgebäude mit Darstellung

- der Übergänge und Anschlüsse zwischen heutigem Empfangsgebäude und neu gestalteter Umgebung

8.3.3 Schnitte / Ansichten

1 Längsschnitt / Ansicht im Maßstab 1:200 durch

- das P+R-Parkhaus
- das Empfangsgebäude, Bestand eingestrichelt
- den Vorplatz/Stadtbalkon
- den neuen ZOB mit Überdachung
- das Parkdeck Ost

1 Querschnitt / Ansicht im Maßstab 1:200

- im Bereich des Stadtbalkons bzw. von der Bahn bis zur Erbstetter Straße

1 Querschnitt / Ansicht im Maßstab 1:200 durch

- das P+R-Parkhaus

1 Querschnitt / Ansicht im Maßstab 1:200 durch

- das Empfangsgebäude, Bestand eingestrichelt

zur Erläuterung der topografischen Situation und der Maßstäblichkeit der Bebauung, der öffentlichen Räume, des Konstruktionsprinzips der Schutzdächer des ZOB und des Vorplatzes.

Die aufgeführten Einzeldarstellungen können als kombinierte Darstellungen (Schnitt Stadtbalkon und Ansicht Empfangsgebäude gezeigt werden).

8.4 Konstruktive Skizzen zum Dach ZOB, Stadtbalkon

Je 1 Schnitt / Ansicht im Maßstab 1:50 mit Darstellung

- Dach ZOB
- Stadtbalkon

zur Erläuterung des Konstruktionsprinzips und des baulichen Gestaltungskonzepts.

8.5 Erläuternde Skizzen, Piktogramme, Leitdetails

zum städtebaulichen Entwurf, zu den Bebauungskonzepten und Stadträumen sind erwünscht (auch perspektivische Skizzen).

Eine Perspektivische Darstellung / Visualisierung ist bis zu einer Breite von max. 40 cm zulässig.

- 8.6 Erläuterungsbericht
maximal 2 DIN A4-Seiten, auch auf den Plänen abzudrucken
- 8.7 Modell
Modell im Maßstab 1:500
auf dem zur Verfügung gestellten Gipsmodell (Größe: 130 cm x 60 cm).
- 8.8 Verfassererklärung
Abgabe der Versicherung der Urheberschaft (Verfassererklärung) gemäß Anlage 11 in einem mit Kennzahl versehenen, undurchsichtigen und verschlossenen Umschlag. Neben der Verfassererklärung geben die Teilnehmer ihre Anschrift, Mitarbeiter, Sachverständigen und Fachplaner an, juristische Personen, Partnerschaften und Arbeitsgemeinschaften außerdem den bevollmächtigten Vertreter.
Für die öffentliche Ausstellung wird zusätzlich eine Karte DIN A5 (im verschlossenen Umschlag) mit den Namen der Verfasser sowie aller Beteiligten verlangt.
- 8.9 Für die Vorprüfung
- Verzeichnis aller eingereichter Unterlagen
 - sämtliche Pläne in digitaler Form, Dateiformat DWG / DXF (AutoCad bis Version 2015) oder VWX (bis Version 2016)
 - die Abgabepläne im Format JPG / PDF (im Original und als Verkleinerungen im Format DIN A3, 300 ppi)
 - eine zweite Fassung der Wettbewerbspläne (Papierausdrucke im Original), gefaltet auf DIN A4 und Papierausdrucke auf DIN A3
 - Erläuterungsbericht im Format DOC / DOCX oder PDF
 - wesentliche Einzelinhalte der Pläne wie Übersichtsplan, Lagepläne, Schnitte, Ansichten, graphische Erläuterungen etc. für die anschließende Dokumentation (300 dpi, Originalgröße) als jpg-Dateien
- 8.10 Kennzeichnung
Die Teilnehmer haben ihre Wettbewerbsarbeiten in allen Teilen in der rechten oberen Ecke mit einer sechsstelligen arabischen Kennzahl (max. 1 cm hoch und max. 6 cm breit) zu versehen.

Auf den digitalen Unterlagen sind alle Hinweise auf die Verfasser zu löschen.
9. Rückfragen
Die Ausloberin veranstaltet ein Rückfragenkolloquium.
Rückfragen zum Wettbewerb können schriftlich bis einschließlich 06.09.2017 über den Wettbewerbsbetreuer unter der Email-Adresse

info@wick-partner.de

an die Ausloberin gerichtet werden.

Fristgerecht eingegangene schriftliche Rückfragen werden nach Möglichkeit im Rahmen des Rückfragenkolloquiums von der Ausloberin bzw. vom Wettbewerbsbetreuer in Abstimmung mit dem Preisgericht beantwortet.

Sämtliche Rückfragen und deren Beantwortung werden Bestandteil des Protokolls. Das Protokoll des Kolloquiums wird allen Beteiligten des Wettbewerbs bis 18.09.2017 zugesandt und ist verbindlicher Bestandteil der Auslobung.

Termin Rückfragenkolloquium:

Datum: 12.09.2017

Uhrzeit: 14:00 bis 17:00 Uhr

Veranstaltungsort: Fritz-Schweizer-Saal im Backnanger Bürgerhaus

10. Preisrichter, Sachverständige, Vorprüfer

Die Ausloberin hat das Preisgericht wie folgt bestimmt und hat es vor der endgültigen Abfassung der Auslobung gehört.

10.1 Preisrichter

Sachpreisrichter (stimmberechtigt):

7 Sachpreisrichter

N.N.

(Verwaltung und Gemeinderat)

- Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper

- 2 CDU

- 2 SPD

- 1 Bündnis 90 / Die Grünen

- 1 BFB

- 1 CIB

Stellvertretende Sachpreisrichter

(nicht stimmberechtigt, nicht ständig anwesend):

N.N.

Fachpreisrichter (stimmberechtigt):

1. Dipl.-Ing. Martin Bez, Architekt, Stuttgart

2. Prof. Klaus Fäth, Sachverständiger Tragwerksplanung, Frankfurt am Main

3. Dipl.-Ing. (FH) Stephan Lenzen, Landschaftsarchitekt, Bonn

4. Prof. Dr.-Ing. Franz Pesch, Architekt, Stadtplaner, Stuttgart

5. Dr.-Ing. Eckart Rosenberger, Architekt, Stadtplaner, Gerlingen

6. Dipl.-Ing. (FH) Johann Senner, Landschaftsarchitekt, Überlingen

7. Dipl.-Ing. (FH) Thomas Steimle, Architekt, Stuttgart
8. Prof. Klaus Trojan, Architekt, Stadtplaner, Darmstadt
9. Dipl.-Ing. Elke Ukas, Landschaftsarchitektin, Karlsruhe

Stellvertretende Fachpreisrichter (nicht stimmberechtigt):

1. Dipl.-Ing. Siegfried Aeckerle, Bereich Tragwerksplanung, Stuttgart
2. Dr.-Ing. Thorsten Erl, Architekt, Stadtplaner, Heidelberg
3. Dipl.-Ing. Ursula Hüfftlein-Otto, Architektin, Stuttgart
4. Dipl.-Ing. Michael Hink, Landschaftsarchitekt, Schwaigern

10.2

Sachverständige (nicht stimmberechtigt):

1. Michael Groh, Sachverständiger Deutsche Bahn, Stuttgart
2. Ulrich Noßwitz, Sachverständiger Verkehrsplanung, Aalen
3. Stefan Setzer, Amtsleiter Stadtplanungsamt, Stadt Backnang
4. Ulrich Zwink, Sachverständiger Verkehrsingenieurwesen, Backnang

10.3

Vorprüfung

Die Vorprüfung der eingereichten Wettbewerbsarbeiten ist gemäß den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) geregelt und folgt dem Grundsatz, dass alle eingereichten Arbeiten nach denselben Gesichtspunkten zu prüfen sind. Die Ergebnisse der Vorprüfung werden in einem Bericht in wertungsfreier Form zusammengefasst und ausschließlich dem Preisgericht zur Verfügung gestellt.

Die Vorprüfung erfolgt durch:

1. Dipl.-Ing. Karl Haag, Wick + Partner, Stuttgart
2. Dipl.-Ing. (FH) Michael Schröder, Wick + Partner, Stuttgart
3. Dipl.-Ing. Alexandra Beyl, Wick + Partner, Stuttgart

Die Ausloberin behält sich vor, weitere Sachverständige zu benennen.

11.

Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten

11.1

Zulassung der Wettbewerbsarbeiten

Das Preisgericht lässt alle Wettbewerbsarbeiten zur Beurteilung zu, die:

- termingemäß eingegangen sind,
- den formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen,
- keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen und
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen.

Inhaltlich bindende Vorgaben gemäß § 5 Abs. 1 RPW bestehen nicht. Die Teilnehmer bleiben bis zum Abschluss des Wettbewerbs anonym.

11.2 Beurteilungskriterien

Das Preisgericht wird bei der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten die folgenden Kriterien anwenden: (die Reihenfolge dieser Auflistung stellt keine Rangfolge der Kriterien dar)

- Qualität des städtebaulichen Gesamtkonzeptes
- städtebauliche, architektonische sowie gestalterische Qualität
- Freiraumqualitäten
- verkehrliche Funktionalität
- Verknüpfung der Stadtbereiche
- Wirtschaftlichkeit
- Logik der Konstruktionen

12. Prämierung

Die Ausloberin stellt für Preise und Anerkennungen einen Betrag von 90.000,-- € zzgl. gesetzlicher MwSt. zur Verfügung.

Zur Ermittlung der Preissumme wurden Honoraranteile für die Leistungen des städtebaulichen Entwurfes, der Freiflächen- bzw. Verkehrsanlagenplanung, der Verkehrsbauwerks- sowie Ingenieurbauwerksplanung berücksichtigt.

Die Aufteilung der Wettbewerbssumme ist wie folgt vorgesehen:

3 Preise:

1. Preis 36.000,-- €

2. Preis 22.500,-- €

3. Preis 13.500,-- €

Anerkennungen: 18.000,-- €

Das Preisgericht kann, wenn es dies einstimmig beschließt, vor Auflösung der Anonymität, die Wettbewerbssumme anders aufteilen.

13. Weitere Bearbeitung

Die Ausloberin wird unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichtes unter den in § 8 (2) RPW genannten Voraussetzungen einen oder mehrere Preisträger mit weiteren Planungsleistungen beauftragen:

Realisierungsteil:

- Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses zum städtebaulichen Entwurf / Rahmenplan

- Weitere Bearbeitung mit den Leistungen nach § 34 HOAI (Gebäude), § 39 HOAI (Freianlagen) und § 47 HOAI (Verkehrsanlage) mindestens bis zur abgeschlossenen Ausführungsplanung.
- Weitere Bearbeitung mit den Leistungen nach § 49 HOAI (Tragwerksplanung) mindestens bis zur abgeschlossenen Ausführungsplanung, sofern die fachliche Eignung der Verfasser vorliegt.

Die Ausloberin wird im Anwendungsbereich der Vergabeverordnung (VgV) mit allen Preisträgern über den Auftrag verhandeln.

Die Verhandlungspartner sind die Mitglieder des Verfasserteams. Verfasserteams ohne Tragwerksplaner haben einen Tragwerksplaner zur Verhandlung hinzuziehen.

Die dabei anzuwendenden Zuschlagskriterien und ihre Gewichtung werden wie folgt festgelegt:

- | | |
|---|------|
| ▪ Wettbewerbsergebnis | 50 % |
| ▪ Weiterentwicklung des Wettbewerbsergebnisses | 20 % |
| ▪ Wirtschaftlichkeit (Baukosten) | 10 % |
| ▪ Team (Projektleiter, Projektbearbeiter), | 10 % |
| ▪ Umsetzungsziele (Umsetzbarkeit, Umwelteigenschaften, Kosten- und Terminplanung) | 5 % |
| Gesamteindruck der Vorstellung | |
| ▪ Honorarangebot, Nebenkosten | 5 % |

Die Preisträger verpflichten sich im Fall einer Beauftragung, die weitere Bearbeitung zu übernehmen. Im Falle der Beauftragung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen des Preisträgers bis zur Höhe des Preises nicht erneut vergütet, wenn der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Umfang und Anrechnung der Preissumme auf die Vergütung regelt im Übrigen § 8 (2) RPW.

Siehe auch Punkt 17.3.7 Kostenrahmen

14. Abschluss des Wettbewerbs

14.1 Bekanntgabe des Wettbewerbsergebnisses

Die Ausloberin teilt den Wettbewerbsteilnehmern das Ergebnis des Wettbewerbs, unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung, unverzüglich mit und macht es sobald wie möglich öffentlich bekannt. Jeder Teilnehmer bzw. jede Bergewerbergemeinschaft erhält das Protokoll der Preisgerichtssitzung.

- 14.2 **Eigentum, Nutzung**
Die Unterlagen der mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichneten Wettbewerbsarbeiten werden Eigentum der Ausloberin.
Veröffentlichungs- und Nutzungsrecht regelt § 8 (3) RPW.
- Nicht prämierte Wettbewerbsarbeiten werden ausschließlich auf schriftliche Anforderung durch die Teilnehmer bis zum 09.03.2017 an info@wick-partner.de zurückgesandt.
- Die Rücksendung der Pläne erfolgt kostenfrei, soweit eine versandfähige Verpackung (Planrolle o.ä.) mitgeliefert wurde. Modelle werden, soweit eine versandfähige Verpackung (Modellkiste) mitgeliefert wurde, per Nachnahme zurückgesandt.
- Pläne und Modelle, die bis zum 09.03.2017 nicht rückgefordert wurden, müssen nach Fristablauf entsorgt werden.
- 14.3 **Wettbewerbsausstellung**
Ort und Zeit der Ausstellung werden noch bekannt gegeben.
- 14.4 **Nachprüfung**
Wettbewerbsteilnehmer können von ihnen vermutete Verstöße gegen das in der Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren bei der Ausloberin rügen. Die Rüge muss innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Preisgerichtsprotokolls bei der Ausloberin eingehen. Die Ausloberin trifft ihre Feststellungen im Benehmen mit der Architektenkammer.
- Im Anwendungsbereich der VgV können sich Wettbewerbsteilnehmer zur Nachprüfung vermuteter Verstöße an die zuständige Vergabekammer wenden, nachdem bei der Ausloberin fristgerecht Einspruch eingelegt wurde.
- Regierungspräsidium Karlsruhe
Vergabekammer Baden-Württemberg
Kapellenstraße 17
76131 Karlsruhe
Tel.: 0721 926 - 4049
Fax: 0721 926 - 3985
E-Mail: poststelle@rpk.bwl.de
15. **Termine**
Folgender Terminablauf ist vorgesehen:
Preisrichtervorbesprechung Fr 19.05.17

Bekanntmachung des Wettbewerbs	Mo 10.07.17
Bewerbung der Teilnehmer	bis Fr 11.08.17
Auswahl der Teilnehmer	bis Mo 28.08.17
Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen	Mi 30.08.17
Schriftliche Rückfragen	Fr 06.09.17
Rückfragenkolloquium	Di 12.09.17
Abgabe Pläne	Fr 22.12.17
Abgabe Modell	Mo 08.01.18
Preisgerichtssitzung	Fr 23.02.18
Ausstellung	Ort Zeit werden bekannt gegeben

15.1

Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen

Die Wettbewerbsunterlagen werden den Teilnehmern per Download in KW 35 ab dem 30.08.2017 zur Verfügung gestellt.

Die Wettbewerbsunterlagen können unter folgender Adresse heruntergeladen werden:

http://www.wick-partner.de/BK_Bahnhofsareal.zip

Das Modell wird den Teilnehmern voraussichtlich in KW 35 zugesandt.

15.2

Abgabe der Wettbewerbsarbeiten

Abgabetermin für die Planunterlagen (alle Leistungen außer Modell) ist der 22.12.2017.

Abgabetermin für das Modell in der ausgegebenen Modellkiste ist der 08.01.2018.

Einlieferungsadresse: Wick + Partner
Gähkopf 18
70192 Stuttgart

Als Zeitpunkt der Ablieferung gilt im Falle der Einlieferung bei Post, Kurierdienst oder einem anderen Transportunternehmen das auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum unabhängig von der Uhrzeit.

Pläne und Modelle können aber auch am jeweiligen Abgabetermin bis 17.00 Uhr persönlich beim Wettbewerbsbetreuer abgegeben werden.

Bei persönlicher Ablieferung beim Wettbewerbsbetreuer gilt als Einlieferungszeitpunkt die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Zeitangabe.

Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers zu verwenden.

Verspätet eingelieferte / abgegebene Wettbewerbsarbeiten (dies gilt auch für Teile der Wettbewerbsarbeiten) werden unabhängig von den Gründen, die zur verspäteten Einlieferung geführt haben, nicht zum Wettbewerb zugelassen.

Der Teilnehmer hat dafür zu sorgen, dass er den Nachweis über die rechtzeitige Einlieferung führen kann. Da der Tagesstempel / das Datum auf dem Versandgut ein späteres Datum aufweisen kann, ist der Einlieferungsschein maßgebend. Einlieferungsbelege sind daher bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren und auf Anforderung vorzulegen.

15.3

Preisgerichtssitzung

Das Preisgericht wird am 23.02.2018 tagen.

Teil B Wettbewerbsaufgabe



Quelle Wikipedia

16. Lage im Raum

Die Stadt Backnang liegt nordöstlich der baden-württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart.



Abbildung: Backnang, Lage im Raum

S-Bahnlinien blau; weitere Bahnstrecken hellblau

Backnang bildet gemäß Regionalplan Region Stuttgart 2009 ein Mittelzentrum und ist dem Verdichtungsraum in der Region Stuttgart zugeordnet. Das Oberzentrum Stuttgart liegt ca. 27 km entfernt.

Im Nordosten des Landkreises Rems-Murr gelegen, befindet sich die Große Kreisstadt auf der Landesentwicklungsachse Stuttgart – Waiblingen / Fellbach - Backnang (-Schwäbisch Hall).

Die Stadt ist über die B14 Stuttgart – Nürnberg und weiteren Landes- und Kreisstraßen sehr gut an das regionale Verkehrsnetz eingebunden. Die nächste Anschlussstelle zur A81 ist Mundelsheim an der Strecke Stuttgart – Heilbronn.

Backnang verfügt zudem über einen Bahnanschluss im Zuge der Murrbahn Stuttgart – Bad Cannstatt – Waiblingen – Backnang – Schwäbisch Hall-Hessental (– Crailsheim – Ansbach – Nürnberg). Im Bahnhof Backnang zweigt zudem die Strecke Richtung Ludwigsburg („Kleine Murrbahn“) ab. Backnang ist in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) eingebunden, der Bahnhof ist Endpunkt der S-Bahn-Linien S3 (Backnang – Waiblingen – Stuttgart Hbf – Flughafen)

fen/Messe) und S4 (Backnang – Marbach - Ludwigsburg – Stuttgart Hbf – Schwabstraße). Ein weiterer Haltepunkt der Linie S3 im Backnanger Stadtgebiet ist Maubach.

Backnang liegt am östlichen Rand des Neckarbeckens in der Backnanger Bucht, die von der Murr durchflossen wird. Die Murr durchquert von Nordosten kommend die Stadt in mehreren Windungen. Die Altstadt Backnangs liegt südlich davon in einem der Murr-Bögen.

Backnang ist die größte und wirtschaftlich herausragende Stadt im Norden des Rems-Murr-Kreises. Die Stadt ist als Wirtschaftsstandort durch ihre Lage im Nordosten der wirtschaftsstarke Region Stuttgart wirtschaftlich eng verflochten mit zahlreichen Unternehmen aus den Leitbranchen der Region, dem Automobil- und Fahrzeugbau sowie dem Maschinenbau. Zugleich blickt die Stadt an der Murr als „Tor zum schwäbischen Wald“ auf eine stolze, eigenständige Wirtschaftsgeschichte zurück. Auch heute zeigt sich ihre eigene wirtschaftliche Identität an der einzigartigen Konzentration von Arbeitsplätzen in der Satellitenkommunikationstechnik oder auch am starken Einzelhandel vor Ort.

16.1

Historische Entwicklung

Wie keine andere Stadt im „Ländle“ verbindet Backnang die Historie der beiden Landesteile Baden und Württemberg. 1067 erstmals urkundlich erwähnt, ging Backnang um 1070 in den Besitz der Markgrafen von Baden über und blieb über 200 Jahre badisch. Um 1300 fiel Backnang durch Heirat an das Haus Württemberg und blieb bis 1945 württembergisch. Seit 1952 ist Backnang nun Bestandteil des Bundeslandes Baden-Württemberg.

Die Markgrafen von Baden gründeten im frühen 12. Jahrhundert in Backnang ein Augustiner-Chorherrenstift, das mit einem umfangreichen Landbesitz ausgestattet wurde und bis zur Reformation im 16. Jahrhundert Bestand hatte. Backnang war damit das Machtzentrum einer der bedeutendsten Hochadelsfamilien der damaligen Zeit, was noch dadurch unterstrichen wurde, dass die Stiftskirche bis Mitte des 13. Jahrhunderts als Grablege der Badener diente. Zwischen 1220 und 1230 erfolgte unter badischer Herrschaft der Ausbau Backnangs zur Stadt. Teile der Stadtmauer zeugen noch heute von dieser Zeit. Auch der beeindruckende frühgotische Chor der ehemaligen Pfarrkirche St. Michael mit seinem polygonalen Grundriss, den höchst originellen Kapitellen und dem neunteiligen Kreuzrippengewölbe stammt noch aus badischer Zeit.

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts wurden in Backnang einige bemerkenswerte Großbauprojekte verwirklicht: Zunächst errichtete man

zwischen 1599 und 1601 nach den Plänen des württembergischen Landesbaumeisters Georg Beer ein neues Rathaus. Kurze Zeit später begann dessen Nachfolger Heinrich Schickhardt mit seiner Tätigkeit in Backnang und ließ im Auftrag der württembergischen Herzöge ab 1606 ein Schloss neben der Stiftskirche bauen, von dem allerdings nur ein Flügel verwirklicht wurde. Das Gebäude ist heute Sitz des Amtsgerichts. Außerdem erneuerte und erhöhte Schickhardt 1614 den Turm der ehemaligen Michaelskirche, heute der Stadtturm, die seit der Reformation nicht mehr als Kirche genutzt wurde.

Im Jahr 1693 fand die finale Tragödie des für Backnang an Katastrophen ohnehin nicht armen 17. Jahrhunderts statt, als durchziehende französische Truppen die Stadt in Brand setzten und sie fast vollständig zerstörten. Über 200 Gebäude und damit fast alle Häuser und Scheuern innerhalb der Stadtmauer fielen dem verheerenden Brand zum Opfer – darunter auch die beiden Kirchen, das Schloss und das Rathaus. Der Wiederaufbau der Stadt zog sich bis weit ins 18. Jahrhundert hinein.

Das Jahr 1832 markiert mit der Gründung der „Oberen Spinnerei“ (später: Spinnerei J. F. Adolff) den Beginn der Frühindustrialisierung in Backnang. Im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts entwickelte sich ein Teil der zahlreich vorhandenen Gerbereibetriebe zu florierenden Lederfabriken und prägte so den Namen „Süddeutsche Gerberstadt“, der bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts hinein seine Berechtigung hatte. Der allgemeine Strukturwandel und schärfere Umweltauflagen ließen diesen Wirtschaftszweig bis heute jedoch vollständig verschwinden. Auch vom einstmals bedeutenden Maschinenbau, für den vor allem der Name Carl Kaelble steht, ist heute nichts mehr vorhanden. Der industrielle Schwerpunkt verlagerte sich nach dem Zweiten Weltkrieg zunehmend in Richtung Elektro- und Nachrichtentechnik. Historische Ausstellungsstücke aus den vier Bereichen Spinnerei, Lederindustrie, Maschinenbau und Nachrichtentechnik können im Technik-Forum Backnang besichtigt werden.

Seit 1806 war in Backnang der Sitz des gleichnamigen Oberamts, das 1938 in den Landkreis Backnang umgewandelt wurde. 1973 ging der überwiegende Teil des Landkreises im Zuge der Kreisreform im neu gebildeten Rems-Murr-Kreis auf. Von der ersten reichsweiten Volkszählung 1871 bis heute hat sich die Bevölkerung von Backnang nahezu verachtfacht. Vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg erhöhte sich die Einwohnerzahl durch die Aufnahme von Heimatvertriebenen und Flüchtlingen erheblich. Aufgrund dieser Bevölkerungszunahme wurde Backnang 1956 zur Großen Kreisstadt. Weitere Steigerungen der Einwohnerzahl erfolgten durch die Eingliederung der heutigen Stadtteile Anfang der 1970er Jahre sowie durch forcierte Baulanderschließungen seit Ende der 1980er Jahre. Heute leben in der „Murr-Metropole“ Backnang rund 37.000 Einwohner.

16.2

Historische Entwicklung und heutige Betriebssituation des Bahnhofs

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 ist seitens der Deutschen Bahn AG in die Bahnhofskategorie 3 eingeordnet.

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)

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 S3 Backnang – Schwabstraße eröffnet. Zum 31. Mai 1996 wurden schließlich die Strecken nach Marbach und Crailsheim elektrifiziert. Damit endete in Backnang der Dieselbetrieb. Am 8. Dezember 2012 wurde die Verlängerung der S-Bahn-Linie S4 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): ca. 40 cm und Mittelbahnsteig (Gleis 4/5): 76 cm).

17. Rahmenbedingungen

17.1 Stadtgrundriss und Einordnung des Wettbewerbsgebiets

Die historische Altstadt befindet sich südlich der Murr in einer prägnanten Flussschleife. Wohngebiete befinden sich nördlich und südlich der Murr. Der Bahnhof bildet die Nahtstelle zwischen historischer Innenstadt mit ihren zentralen Einkaufslagen, den weiter murrabwärts gelegenen Gewerbeflächen und den Schulen, Sportanlagen sowie Wohngebieten südlich des Bahnhofs.

Unmittelbar nördlich des Bahnhofs befinden sich direkt an der Murr großmaßstäbliche innerstädtische Gewerbeeinheiten.

Die direkte fußläufige Verbindung vom Bahnhof zur Innenstadt verläuft über die Bahnhofstraße. Entlang der Bahnhofstraße befinden sich verschiedene öffentliche Gebäude wie das Backnanger Bürgerhaus, das Bildungshaus sowie die Schillerschule und die Pestalozzischule. Die Bahnhofstraße führt direkt auf die Stiftskirche zu. Für die dieser zentralen Bedeutung entsprechende funktionale und gestalterische Aufwertung dieses Straßenzugs hat die Stadt Backnang das Konzept „Kulturmeile“ erarbeitet, das abschnittsweise umgesetzt werden soll.

Westlich des Bahnhofs am Stadteingang aus Richtung unteres Murratal befindet sich an der Erbstetter Straße der markante Neubau des Landratsamts aus den 1970er-Jahren.

Das Wettbewerbsgebiet liegt als Plateau auf einer Höhe von rund 278 Metern über NN oberhalb der tiefeingeschnittenen Murr (ca. 240 m ü NN). Zwischen der unterhalb des Bahnhofs verlaufenden Erbstetter Straße und dem Bahnhof besteht ein Höhenunterschied von bis zu mehr als zehn Metern, der durch eine steile Böschung bzw. Mauer überwunden wird. Diese künstliche Anlage des Geländes stellt durchaus eine Qualität des Standorts dar, da ein Aussichtsbalkon bzw. Stadtbalkon entsteht mit Blicken auf die Altstadt, nach unten zur Murr und auf die gegenüber liegenden Hanglagen.

Die Altstadt zwischen Stiftshof und Rathaus liegt deutlich tiefer als der Bahnhof und weist selbst ebenfalls eine ausgeprägte Topografie mit Höhenlagen zwischen etwa 242 und 270 m ü NN auf. Vom Wettbewerbsgebiet bietet sich ein Blick auf die höheren Gebäude der Altstadt, Stiftskirche und Stadtturm sowie im Vordergrund die St. Johanneskirche und im Norden auf die Wohnlagen der Stadt.

Südlich des Wettbewerbsgebiets befinden sich mit der Stadthalle, der Karl-Euerle-Halle, großen Sportanlagen und drei Schulen stark frequentierte Einrichtungen, deren Nutzer und Besucher eine hohe Affinität zum öffentlichen Verkehr aufweisen. Zudem liegen entlang des Büttenefelds weitere P+R-Anlagen mit insgesamt rund 270 Stellplätzen.

Südlich der Gleisanlagen wird der Höhenunterschied von rund 13 Metern zwischen dem Bahnhof und der Straße Büttenefeld durch eine steile, Baum bestandene Böschung überwunden. Von der Treppenanlage sowie den beiden Fußgängerbrücken über die Gleisanlagen bieten sich interessante Blicke über die Stadt und auf den Bahnhof.

Durch die Plateaulage des Wettbewerbsgebiets kann sich das Gebiet auch nach außen hin präsentieren. Von den umliegenden Hanglagen ist ein guter Blick auf das Wettbewerbsgebiet gegeben. Die Aufsicht auf das Wettbewerbsgebiet wirkt somit immer zusammen mit dem Blick auf die historische Stadt.

17.2

Wettbewerbsgebiet

Das ca. 1,8 ha große Wettbewerbsgebiet liegt südwestlich der Altstadt. Das Wettbewerbsgebiet setzt sich aus folgenden Teilbereichen zusammen, siehe Anlage 03:

A Ideenteil

A1 – Areal Empfangsgebäude

A2 – Fassaden P+R-Parkhaus (Zum Realisierungsteil wird noch im Gremium diskutiert)

A3 – Areal Parkdeck Ost (heute Parkplatz)

B Realisierungsteil

B1 – P+R-Parkhaus (Ebene 0, neue Zwischenebene)

B2 – Stadtbalkon und Bahnhofsvorplätze

B3 – Neubau ZOB: Bussteige, Schutzdach, Freianlagen

Die Entwicklungs- und Teilbereiche sind heute wie folgt charakterisiert:

17.2.1

P+R-Parkhaus

Das P+R-Parkhaus befindet sich im Westen des Bahnhofsgeländes. Im Parkhaus befindet sich der heutige ZOB im Erdgeschoss (Ebene 0). Er wird an Werktagen von über 8.000 Fahrgästen frequentiert. Aufgrund problematischer Betriebs- und Verkehrsverhältnisse, gestalterischer Defizite sowie schlechter Belichtung und Belüftung soll der ZOB an den neuen Standort im Bereich des Güterschuppens verlegt werden. Der Güterschuppen wird hierfür abgebrochen. Für die Ebene 0 im P+R-Parkhaus ergibt sich in diesem Zuge die Chance einer grundlegenden Umgestaltung mit dem Ziel, neue Funktionen der Verkehrsträgerverknüpfung anzubieten.

Heute befinden sich zu Spitzenzeiten 12 Busse gleichzeitig am ZOB. Rechnerisch existieren zwar 14 Haltepositionen für Standardbusse, in

der Praxis sind jedoch lediglich 7 - 8 Positionen unabhängig nutzbar. Der ZOB stößt zudem durch zusätzliche Linien, weitere 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. So sind auf den Bussteigen die Warteflächen zu eng. 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. Auch beim Ein- und Aussteigen ist die Barrierefreiheit nicht gegeben. Auf Grund der beengten Platzverhältnisse sind die Fahrgassen zwischen den Bussteigen relativ schmal, so dass sich bei unsauber haltenden Bussen häufig Behinderungen für vorbei fahrende Busse ergeben. Dies ist insbesondere bei Gelenkbussen der Fall, die wegen ihrer größeren Länge die Haltekanten oft nicht sauber anfahren können. Ein unabhängiges An- und Abfahren der Busse ist nicht möglich. Trotz einer lichten Raumhöhe von mindestens 4,5 Metern bis zu fast 6 Metern wirkt der Raum des Busbahnhofs düster. Die Belichtung und Belüftung wird zusätzlich erschwert durch die einseitig vorhandene hohe Mauer mit einer Höhe von ca. 2 Metern die den Höhenunterschied zwischen Busbahnhof und Hausbahnsteig überwindet.

In den Obergeschossen befinden sich heute zwei P+R-Parkdecks in Split-Level-Bauweise. Das Parkdeck bietet auf vier Halbebenen insgesamt Platz für 230 Stellplätze. Von den Parkdecks führt ein Fußgängersteg zu den Bahnsteigen und zum Büttenefeld. Von der Brücke kann man das gesamte Bahnhofsgelände überblicken. In der Ferne sieht man die Sankt Johanneskirche und die Altstadt Backnangs. Das Treppenhaus mit Aufzug befindet sich an der Ostseite des Gebäudes und verbindet die Parkdecks mit dem ZOB im Erdgeschoss und dem Bahnhofvorplatz. Es bestehen schlechte Sichtbeziehungen zu den verschiedenen Ausgängen, Treppenhaus und Fußgängersteg. Die Zufahrt zum Parkdeck erfolgt von der Erbstetter Straße über eine Rampe. Von außen betrachtet tritt das Parkhaus als wuchtiges Betonbauwerk in Erscheinung. Die Fassade des Parkhauses ist einfach gehalten.

17.2.2 Empfangsgebäude

Das Empfangsgebäude verbindet den Bahnhofvorplatz mit den Bahnsteigen und ihren Zugängen. Das eingeschossige Gebäude verfügt über zwei Zugänge, einer vom Bahnhofvorplatz und einer vom Hausbahnsteig (Gleis 1). Der zentrale Zugang vom Bahnhofvorplatz wird durch einen breiten Treppenaufgang betont. Vom Bahnhofvorplatz aus betrachtet steht das Gebäude dennoch zurückhaltend im Hintergrund.

Zwischen dem Bahnsteig am Gleis 1 und dem Zugang zum Empfangsgebäude befindet sich ein Höhenunterschied, der mit Hilfe einer Treppenanlage überwunden wird. Diese Differenz ist durch die Erhöhung des Bahnsteigs im Zuge des S-Bahn-Ausbaus entstanden. Die Barrierefreiheit ist in diesem Bereich nicht vollständig gegeben bzw. nur provisorisch gelöst. Rampenanlagen befinden sich auf Höhe des P+R-Parkhauses und auf Höhe des Bahnhofvorplatzes.

Eine große und wuchtig wirkende Überdachung überdeckt den Bereich zwischen Gleis 1 und Empfangsgebäude. In der Überdachung sind Oberlichter integriert, die mehr Tageslicht in diesen dunklen Bereich bringen. In diesem Bereich befindet sich auch der Treppenabgang zur Unterführung zu den Gleisen 2 bis 5. Im Untergeschoss des Empfangsgebäudes befindet sich, etwas versteckt, eine Buchhandlung, die ihren Zugang über die Unterführung hat.

Im Erdgeschoss des Gebäudes befinden sich eine Bäckerei, eine Gaststätte, ein Kiosk mit Zeitschriften und verschiedene Büroräume. Außerdem befindet sich im Erdgeschoss das Reisezentrum der Deutschen Bahn. Die Nutzungen sind um einen großen zentralen Wartebereich mit Sitzgelegenheiten angeordnet. In dessen Mitte führt der Treppenabgang zur Unterführung und zu den Zugängen der Gleise 2 bis 5 hinab.

17.2.3 Freianlagen Vorplätze und Stadtbalkon

Der Bahnhofvorplatz liegt zwischen dem heutigen ZOB und dem P+R-Parkhaus, dem Empfangsgebäude und dem Standort des zukünftigen ZOB, auf dem sich heute der Güterschuppen befindet. Auf dem Bahnhofvorplatz befindet sich eine Ansammlung unterschiedlicher Nutzungen, die gestalterisch keine Einheit bilden. Die Barrierefreiheit ist nicht vollständig gegeben. Zudem ist der Vorplatz geprägt durch ungeordnete Verkehrsabläufe. 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 Bahnhofvorplatz zusammentreffenden Funktionen.

Direkt vor dem Empfangsgebäude befindet sich zentral der Treppenabgang zur Unterführung zu den Zugängen der Gleise 2 bis 5. Mehrere Sitzgelegenheiten befinden sich verstreut auf dem Bahnhofvorplatz. Der Übergangsbereich zum ZOB ist unscheinbar angelegt. Im rückwärtigen Bereich befinden sich hier überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, die von der Bahnhofstraße und dem ZOB kaum einsehbar sind und versteckt liegen. Die Fahrradabstellmöglichkeiten werden durch abschließbare Fahrradboxen ergänzt.

Östlich des Empfangsgebäudes schließt sich, gestalterisch losgelöst vom Vorplatz, ein Parkplatz mit ca. 20 Stellplätzen und 6 Taxistellplätzen an. Die heutige Fußgängerbrücke zu den Gleisen 4 und 5 sowie dem Sport- und Schulgelände auf der anderen Seite des Bahnhofs befindet sich direkt angrenzend an diesen Parkplatz. Für diese Brücke ist die Barrierefreiheit nicht gegeben, weder die Bahngleise noch die gegenüberliegende Seite der Bahngleise können mithilfe eines Aufzugs erreicht werden. Deswegen wird bereits eine neue Fußgängerbrücke als barrierefreie innerstädtische Verbindung und Zugang zu allen Bahnsteigen geplant. Der vorliegende Entwurf zur neuen Fußgängerbrücke ist Wettbewerbsvorgabe. Noch weiter im Osten liegt der Güterschuppen. Ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) über die obere Bahnhofstraße stellt die fußläufige Verbindung zur Bahnhofstraße und weiter zur Innenstadt Backnangs her.

Auf der anderen Seite der oberen Bahnhofstraße liegt durch ein paar Treppenstufen abgesenkt, unscheinbar zwischen Bäumen versteckt, ein kleiner Platz mit Sitzgelegenheiten und weiteren Fahrradboxen. Dies ist der Bereich des Stadtbalkons. Von diesem Platz fällt das Gelände steil ab zur Erbstetter Straße. Westlich angrenzend an diesen Platzbereich führt eine Treppenanlage durch den steilen Hang direkt zur Erbstetter Straße hinunter. Auf halber Höhe schließt die Fußgängerunterführung an, die zum Empfangsgebäude und den Gleisen führt.

Zwischen der Gebüschzone hat man Sicht auf die nahen Gewerbebauten und auch ein wenig auf die tief unten liegende Murr. Von hier aus startet der Wweg zur Innenstadt. Der Stadtbalkon bildet Auftakt bzw. Zielpunkt des Konzepts „Kulturmeile“ (s.o.). Die nahen großen öffentlichen Bauten, wie das Backnanger Bürgerhaus entlang der unteren Bahnhofstraße, kündigen die Innenstadt an.

17.2.4 Güterschuppen

Der Güterschuppen befindet sich gestalterisch abgesetzt im Osten des Bahnhofsvorfelds. Der 1878 erbaute historische Güterschuppen wurde nach Einstellung der Güterverladung am Bahnhof Backnang von der Stadt Backnang erworben und viele Jahre an Dritte zur Nutzung als Lagerraum vermietet. Im Zuge der aktuellen Nachnutzungsdebatte wurden diese Mietverhältnisse gekündigt, seither steht das Gebäude weitestgehend leer. Das Gebäude soll für die Errichtung des überdachten neuen ZOB abgebrochen werden.

17.2.5 Parkdeck Ost

Das Gelände für das zukünftige Parkdeck Ost befindet sich angrenzend an die Obere Bahnhofstraße nordöstlich des Güterschuppens.

Heute befindet sich hier ein Parkplatz mit 160 Stellplätzen. Die vorhandenen Stellplätze im Bahnhofsumfeld reichen nicht aus und sollen an dieser Stelle durch ein Parkdeck erweitert werden. Insgesamt befinden sich heute ca. 750 Stellplätze für verschiedene Funktionen dezentral im Umfeld des Bahnhofs bzw. nördlich und südlich der Bahntrasse.

Hintergrund ist, dass die südlich der Gleise liegende Karl-Euerle-Halle (Sport- und Veranstaltungshalle) abgerissen und durch einen größeren Neubau – am bisherigen Standort ersetzt werden soll. Auf Grund der schwierigen Erschließungssituation im Umfeld soll der zusätzliche Parkraumbedarf nördlich der Gleise organisiert werden, wo auch das Bürgerhaus und die Innenstadt von einem zusätzlichen Angebot profitieren.

17.3 Wettbewerbsaufgabe

17.3.1 Übergeordnete Zielsetzungen, Herausforderungen

Das Bahnhofsareal in Backnang soll als zukunftsfähige multimodale Verkehrsdrehscheibe alle daraus resultierenden Funktionen und Anforderungen erfüllen. Das Bahnhofsareal soll als „Tor zur Stadt“ diesen Verkehrsknoten qualitativvoll und erlebbar inszenieren.

Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf:

- Etablierung von zukunftsgerechten Mobilitätsangeboten auf dem Bahnhofsareal
- Optimierung und Entflechtung der Verkehrsströme – verbunden mit einer attraktiven Gestaltung der öffentlichen Räume und Verkehrsflächen
- Gestalterische Identität und Qualität mit Blick auf die städtebauliche Bedeutung der Stadt
- Schaffung eines identitätsstiftenden Raumes und Kommunikationsortes (Tor zur Stadt, erster Eindruck)
- Klare Räume und Wege
- Verknüpfung der Stadtbereiche nördlich und südlich der Bahntrasse
- Aufgreifen und Verstärken wichtiger Verbindungslinien zur Altstadt und nach Süden zum Schul- und Sportgelände
- Verträgliche Übergänge zu den angrenzenden Gewerbestrukturen
- Barrierefreie Gestaltung, rollstuhlgerechte Zugänge, Leitlinien und Leitsysteme für sehbehinderte, blinde und gehörlose Menschen
- Steigerung des Sicherheitsempfindens besonders in den Abend- und Nachtstunden durch entsprechend helle Ausleuchtung

1. Die Stadt Backnang beabsichtigt die Umsetzung des Gesamtkonzepts in zwei Bauabschnitten: Errichtung des überdachten ZOB auf dem Standort des Güterschuppens und Neugestaltung des

Bahnhofvorplatzes mit Stadtbalkon an der Hangkante zur Murr, Überdachung des Personenaufgangs aus der Unterführung auf den Bahnhofsvorplatz

2. Nachnutzung des P+R-Parkhauses im Erdgeschossbereich und Planung eines zusätzlichen Parkdecks

Die Erkenntnisse aus dem Ideenteil für das Parkdeck Ost und das Empfangsgebäude werden auf ihre Einfügbarkeit in den Realisierungsteil hin überprüft (inhaltliche und zeitliche Abfolge).

Die Nummerierung bedeutet noch keine zeitliche Reihenfolge.

17.3.2 P+R-Parkhaus

Im Erdgeschoss des Parkhauses sollen folgende Nutzungen untergebracht werden:

- ca. 30 Kurzzeit- und ca. 5 Kiss+Ride-Stellplätze und 4 Behindertenstellplätze
- 3 Car-Sharing-Stellplätze
- ca. 10 reservierte Stellplätze für E-Fahrzeuge mit Schnellladestation.
- Eine Station für das im Aufbau befindliche Fahrradverleihsystem RegioRad Stuttgart (6 Stellplätze)
- Eine abgeschlossene Fahrradstation für das gesicherte Abstellen von ca. 100 Rädern
- Eine B+R-Anlage mit ca. 30 offenen Abstellplätzen
- Haltepositionen für fünf Reisebusse und Bus-Sonderverkehre (z.B. zum Stadion im Fautenhau)
- Barrierefreie Anbindung der Ebene 0 an den Hausbahnsteig (Gleis 1)
- Informationssystem, das über Bushalte bzw. Busabfahrten sowie wichtige Ziele am Bahnhof und in dessen Umgebung informiert (DFI-Anzeiger, siehe Anlage 10)
- Zu- und Ausfahrten sind so zu gestalten, dass eine Trennung der Verkehrsströme möglich ist und so die Abwicklung der vorgesehenen Nutzungen funktional unterstützt wird.
- Das heutige WC in der Südstecke kann überplant werden.

Die erforderlichen Nutzungen und ihre Dimensionierungen basieren auf einer im Rahmen einer Machbarkeitsstudie erstellten Funktions-skizze. Diese weist nach, dass die entsprechenden räumlichen Anforderungen vollständig in der Ebene 0 des Parkhauses unterzubringen sind.

Die Teilnehmer sollen unter Erfüllung der obigen Anforderungen einen eigenen Vorschlag unterbreiten.

In den Obergeschossen des Parkhauses:

- Aufgrund des vorhandenen Parkdrucks im Umfeld und der bereits vorhandenen konstruktiven Vorbereitung wird es von der Stadt

gewünscht ein zusätzliches Park+Ride-Deck mit ca. 60 Stellplätzen zwischen EG-Parkhaus und unterem bahnseitigem Parkdeck einzuplanen, siehe Anlage 08. Wenn dieses zusätzliche Parkdeck nicht eingeplant wird, sind die Stellplätze an anderer Stelle nachzuweisen. (z.B. Parkdeck Ost, siehe 17.3.6).

- Die Fußgängerbrücke vom P+R-Parkhaus zu den Gleisen und zu den Sport- und Schulanlagen auf der anderen Seite der Bahntrasse muss weiterhin bestehen bleiben und in das jeweilige Konzept integriert werden.

Als wichtiger Bestandteil der Gesamtanlage des Bahnhofs soll die Fassade des Parkhauses neu gestaltet werden und dabei die repräsentative Wirkung des Bahnhofs unterstützen.

Die unterschiedlichen Verkehrsarten, die hier aufeinander treffen, sollen ohne Konflikte mit anderen, konkurrierenden Verkehrsarten bedarfsgerecht organisiert werden. Gleichzeitig soll die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden in den Abend- und Nachtstunden im öffentlichen Raum gesteigert werden.

17.3.3 Empfangsgebäude

Für das Empfangsgebäude ist sowohl eine vollständige bauliche Umgestaltung als auch ein Neubau denkbar. Im Falle eines Neubaus muss dieser auf demselben Grundstück errichtet werden. Das Grundstück befindet sich im Eigentum der Bahn, siehe Anlage Plan zu den Eigentumsverhältnissen. Der Ausloberin ist es wichtig gute Ideen und Lösungsvorschläge zu erhalten. Dabei geht es darum, das Empfangsgebäude als einen integralen Teil eines Gesamtkonzeptes zu entwickeln. Die Dimensionierung der baulichen Anlage „Empfangsgebäude“ soll sich nach Erwartung der Ausloberin aus der Programmatik des Gesamtentwurfes ableiten.

Die heute vorhandenen Nutzungen sind in das Gebäude zu integrieren und müssen mindestens entsprechend der heutigen Flächengrößen auch künftig zur Verfügung stehen und öffentlich zugänglich bleiben. Von Seiten der Deutschen Bahn und der Ausloberin ist es wünschenswert, funktionale Verflechtungen / Verbindungen mit Dienstleistungen der Mobilitätsdrehscheibe im Erdgeschoss des P+R-Parkhauses zu suchen. Eine Erhöhung der Nutzerfrequenz im Empfangsgebäude durch gezielte Lenkung der Besucher- / Fahrgastströme wäre von Vorteil.

Folgendes Mindest-Raumprogramm ist für die Deutsche Bahn zu beachten:

Betriebliche Funktionen:

- Das Bahnhofsgebäude hat weiterhin eine Durchgangsfunktion zu den Zügen (Bahnhofshalle), wo beheiztes "Warten" möglich ist (offen in Halle oder separater Warteraum ca. 50 m²)

- Lastenaufzug o.ä. zur Verbindung UG (Unterführung) und EG (Bahnhofshalle)
- Funktionsraum für Reinigungskräfte/Lagerraum inkl. Zu-/Abwasseranschluss ca. 30 m² in UG (Zugänglich über Unterführung)
- Technikraum KT/DB Energie für Verkehrsstation (möglichst gebündelt neben Funktionsraum) ca. 20 m²
- Öffentliche WC-Anlage in Ostseite des neuen Gebäudes (Schnittstelle Bahn/Bus) mit Zugänglichkeit von außen

Reisendenversorgung:

- Einzelhandelsfläche (Bäcker) ca. 70 m²
- Einzelhandelsfläche (Presse/Buch) ca. 120 m²
- Gastronomie ca. 250 m²
- Reisezentrum ca. 70 m²

Zwischen den einzelnen Nutzungen für die Reisendenversorgung ist auf kurze Wege zu achten.

Eine zentrale Infosteile als digitale Fahrgast- und Stadtinfo mit Angaben zu aktuellen Zug- und Busverbindungen (Bestandteil des vom Verband Region Stuttgart geförderten Mobilitätspunkts ist in der Erdgeschosszone übersichtlich und leicht auffindbar vorzusehen.

Im Gebäude sollen gut einsehbare Aufenthalts- und Wartebereiche gestaltet werden. Zum Bahnhofvorplatz und zu den Gleisanlagen sind barrierefreie Übergänge herzustellen. Im Gebäude ist ein Zugang zur zentralen Unterführung, die den Zugang zu den Gleisanlagen mit dem Ausgang zum Bahnhofvorplatz und dem Ausgang an der Erbsterter Straße verbindet, beizubehalten bzw. neu zu gestalten.

Das Gebäude soll in der Organisation der Nutzungen und in seiner Außenwirkung der Funktion als Empfangsgebäude gerecht werden.

Bei der Planung ist zu beachten und davon auszugehen, dass die Gestaltung des Umfeldes des Empfangsgebäudes durch die Stadt Backnang erfolgt, solange das heutige Gebäude besteht.

In den Leistungen 8.3.1 und 8.3.2 ist darzustellen, wie die Verfasser die Anpassung des von ihnen geplanten Endzustandes des Umfeldes bezüglich der Übergänge aus dem heutigen Erdgeschoss Empfangsgebäude zum neuen Umfeld vorschlägt (Höhendifferenz). Es ist von einem Interimszustand auszugehen. Für den Endzustand ist ein barrierefreier Zugang zum Erdgeschoss Empfangsgebäude bahn- und stadtseitig zu gewährleisten.

17.3.4 Freianlagen Vorplätze und Stadtbalkon

Der Bahnhofvorplatz ist so zu gestalten, dass eine klare Orientierung begünstigt wird. Die Wege in die Innenstadt und zu den umliegenden Mobilitätsangeboten müssen klar erkennbar und fußläufig gut erreichbar sein. Der Bereich ist als repräsentativer Stadteingang mit

hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln. Die Betrachtungsräume, wie im Lageplan dargestellt, sind je nach gestalterischem Konzept frei wählbar mit ein zu beziehen.

Die Ausloberin wünscht sich ein Gestaltungskonzept, bei dem die Aufenthaltsqualität und gesamtheitliche Wirkung der Flächen im Vordergrund steht, ohne dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird.

Die vorhandenen Fußwegeverbindungen sollen berücksichtigt bzw. ausgebaut werden. Kurze, leicht auffindbare und übersichtliche Wege zwischen Bus- und Schienenverkehr sowie ein zügiger und direkter Umstieg zwischen Bus- und Schienenverkehr sind anzustreben. Übersichtliche, leicht auffindbare Wege zum Stadtbalkon und zur Innenstadt Backnangs sind anzulegen.

Die Bahnofsunterführung soll durch eine hochwertig gestaltete Überdachung einen attraktiven Zugang vom Vorplatz zur Bahnofsunterführung und zu den Gleisen bieten.

Neben der Aufenthaltsqualität soll auch das Sicherheitsempfinden auf dem Bahnhofvorplatz und dem Stadtbalkon verbessert werden. Wichtig ist zudem eine barrierefreie Gestaltung mit rollstuhlgerechten Zugängen, Leitlinien und Leitsystemen für sehbehinderte, blinde und gehörlose Menschen.

Der Standort des Stadtbalkons soll in das Bahnhofsumfeld durch entsprechende Gestaltung integriert werden. Der Stadtbalkon soll einen angenehmen und gut einsehbaren Aufenthalts- und Wartebereich bieten. Als Orientierungspunkt für den Weiterweg zur Altstadt Backnangs soll er aus seiner abseits gelegenen Lage gestalterisch mehr in den Vordergrund rücken. Zudem kann von diesem über der Stadt erhöhten Standort ein Blick auf die Stadt Backnang und die tief eingeschnittene Murr geworfen werden.

Das steile Gelände zwischen Erbstetter Straße und Stadtbalkon soll attraktiv gestaltet werden.

Zudem ist auch der untere Antritt und Zugang von der Erbstetter Straße zum Bahnhof über die Treppenanlage bzw. Unterführung Teil der Wettbewerbsaufgabe. Der Zugang und die Unterführung sollen erhalten bleiben, sind aber in ihrer Gestaltung aufzuwerten.

Auf dem Bahnhofvorplatz ist ein ausreichendes Angebot an Taxistände am Bahnhof mit direkten Sichtbezügen zu den Bahnofszugängen herzustellen, insgesamt sind ca. 9 Taxistände vorzusehen.

Im Wettbewerbsgebiet selbst gibt es keine naturschutzrechtlichen schützenswerten Grünbestände. Die Gehölzkulisse an der Hangkante südlich der Gleisanlagen ist allerdings als geschützter Grünbestand

gemäß § 33 NatSchG Baden-Württemberg ausgewiesen. Es gibt keine Baumschutzsatzung.

Die Planung zur östlichen Fußgängerbrücke ist Wettbewerbsvorgabe und ist in den Entwurf zu integrieren. Die Fußgängerbrücke wird separat geplant, da die Planung schon bereits im Herbst diesen Jahres abgeschlossen sein muss, um den Bau des Fußgängersteges zeitlich mit dem Bahnhofsumbauprogramm Backnang zu koordinieren und die 2-jährigen Genehmigungszeiträume beim Eisenbahn-Bundesamt für Baumaßnahmen über Gleisen einhalten zu können.

Die Kreisverkehrsplanung und die neue Zufahrt zum neuen ZOB-Standort sind ebenfalls Wettbewerbsvorgabe. Zur Kreisverkehrsplanung wurde eine Variante untersucht, siehe Anlage 13. Eine alternative Lösung zum Kreisverkehr ist denkbar und zulässig, muss aber entsprechend begründet werden.

17.3.5 Güterschuppen bzw. Zentraler Omnibusbahnhof

Die Organisation und Anordnung des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) ist Wettbewerbsvorgabe. Grundlage ist ein ZOB mit Sägezahnanordnung und Kombibahnsteig sowie 12 unabhängig an- und abfahrbare Bushaltestellen. Zu beachten ist, dass aufgrund eines Oberleitungsmastes die Haltestellen am Kombibahnsteig in östliche Richtung versetzt sind.

Dem ZOB kommt eine zentrale Bedeutung für den Stadt- und Regionalverkehr zu. Diese Bedeutung soll durch eine qualitätvolle Gestaltung zum Ausdruck kommen. Dabei spielt die Barrierefreiheit eine wichtige Rolle.

Folgende Anforderungen sind zu erfüllen:

- Der ZOB und sein Umfeld sind barrierefrei zu gestalten. Neben einem direkten, rollstuhlgerechten Zugang vom ZOB zu Gleis 1 des Bahnhofs sind dabei auch Leitlinien bzw. Leitsysteme für sehbehinderte und blinde, sowie gehörlose Menschen vorzusehen.
- Die Anordnung der Haltestelle soll einen zügigen und direkten Umstieg zwischen Bus- und Schienenverkehr bzw. zwischen Bus- und Radverkehr ermöglichen. Die Verbindung zwischen Bahnhalt und ZOB soll dabei verbessert und die Wege verkürzt werden. Der Bussteig ist höhenmäßig an den Bahnsteig anzubinden.
- Besondere Bedeutung kommt der bestehenden Fußgängerbrücke auf Höhe des Parkdecks West, der Unterführung durch das Empfangsgebäude und der neuen Fußgängerbrücke auf Höhe des Bahnhofvorplatzes zu. Sie ermöglichen die fußläufige Verbindung zum Schul- und Sportgelände und zu den Wohngebieten im Sü-

den. Die neue Fußgängerbrücke auf Höhe des Bahnhofvorplatzes ist Wettbewerbsvorgabe. Diese Fußgängerbrücke schafft eine neue attraktive barrierefreie Verbindung zwischen Bushaltestellen und Bahngleisen und soll dabei auch von Radfahrern gut genutzt werden können. (Die Brückenplanung ist Vorgabe, da ihre zeitliche Realisierung mit erheblichen Fördermitteln verbunden ist, die zeitlich verfallen. Zudem ist die Realisierung wegen des laufenden Bahnbetriebes 2 Jahre im Voraus anzumelden und spätester Meldetermin ist der Oktober 2017. Die Planung muss also vor Beendigung des Wettbewerbs fertig gestellt sein.)

- Neben den Verkehrsflächen des ZOB sollen qualitätvolle Aufenthalts- und Wartebereiche vorgesehen werden. Zur Sicherung der sozialen Kontrolle und der Aufenthaltsqualität – insbesondere in den Abend – und Nachtstunden – ist eine gute Einsehbarkeit der Aufenthalts- und Wartebereiche anzustreben.
- Alle Bussteige sind mit einem Witterungsschutz zu versehen.
- Alle Bussteige und das Umfeld sind mit einer ansprechenden Beleuchtung hell auszuleuchten, um besonders in den Abend- und Nachtstunden das Sicherheitsempfinden zu steigern.
- Ein zentraler Dynamischer Fahrgastinformations-Anzeiger (DFI) mit Angaben zu aktuellen Zug- und Busverbindungen (TFT-Anzeiger mit 8 Zeilen, siehe Anlage 10) ist vorzusehen.
- Zusätzlich soll an jeder Haltestelle eine eigene TFT-Anzeige für die nächsten Abfahrten vorgesehen werden.
- Alle wichtigen Einzelelemente, die für die Nutzung des ZOB nötig sind, wie z.B. Beschilderung, Fahrkartensautomaten und Mülleimer, sind in das jeweilige Konzept einzugliedern und wo das möglich ist, in den Hintergrund treten zu lassen.

Der zentrale Omnibusbahnhof soll zukünftig gute Umsteigebeziehungen (kurze Wege, kurze Wartezeiten) zum Schienenverkehr und anderen Mobilitätsangeboten, insbesondere dem Radverkehr bieten. Der barrierefrei, übersichtlich und witterungsgeschützt zu gestaltende ZOB soll zudem über klare Informationssysteme verfügen, die über Bushalte bzw. Busabfahrten sowie wichtige Ziele am Bahnhof und in dessen Umgebung informieren.

Das Umfeld ist so zu gestalten, dass eine klare Orientierung begünstigt wird. Die Wege in die Innenstadt und zu den umliegenden Mobilitätsangeboten müssen klar erkennbar und fußläufig gut erreichbar sein. Der Bereich stellt zusammen mit dem gesamten Bahnhofsareal einen repräsentativen Stadteingang mit hoher Aufenthaltsqualität dar.

Für den ZOB ist eine gestalterisch hochwertige Überdachung als Witterungsschutz vorzusehen. Die Beleuchtung und die dynamische Fahrgastanzeige können je nach Konzept in die Konstruktion integriert werden.

Die repräsentative Wirkung des Bahnhofs soll durch die Überdachung unterstützt werden. Das Dach stellt das wichtigste und markanteste Gestaltungselement des Busbahnhofs dar.

Vorhandene Bahnmaststandorte der nahen Bahntrasse sind zu berücksichtigen. Der Entwurf der Organisation des ZOB wird vorgegeben. Mit schlüssiger Begründung sind alternative Organisationen zulässig. Es sind alle notwendigen Zu- und Abfahrten und Verkehrsverbindungen zu berücksichtigen sowie die quantitativen Bedeutungen von Verkehrsbeziehungen zu würdigen.

17.3.6 Parkdeck Ost

Das Parkdeck Ost soll auf dem Standort des heutigen Parkplatzes östlich des geplanten ZOB's entstehen. Für eine wirtschaftliche Nutzung an dieser Stelle wird die Lösung eines Spindelparkhauses vorgegeben, indem Zu- und Ausfahrt jeweils am Ost- und Westende des Parkhauses angedacht werden sollen. **Zusätzlich sind mindestens 150 weitere Stellplätze zu den 162 vorhandenen Stellplätzen umzusetzen.** Sofern es im jeweiligen Konzept städtebaulich verträglich ist, können auch mehr Stellplätze vorgesehen werden. **Dies kann auch die ca. 60 Stellplätze aus dem optionalen Zwischendeck des P+R-Parkhauses (siehe Punkt 17.3.2) betreffen.**

Für das Ostende bzw. das Kopfende des Parkhauses können denkbare Nutzungen wie Dienstleistungen mit Besucherfrequenz in das Konzept integriert werden.

Aufgrund seiner exponierten Lage direkt an der Bahnlinie wirkt dieser Standort in hohem Maße stadtbildprägend. Einer attraktiven Architektur kommt daher besondere Bedeutung zu. Zudem soll ein verträgliches Maß der Gebäudehöhe beachtet werden, das sich in die umliegende Stadtkulisse der historischen Gebäude einfügt.

Das Bauwerk ist in das Bahnhofsgelände gestalterisch und funktional zu integrieren. Die nahe gelegene Bahnlinie sowie vorhandene Maststandorte sind zu beachten.

17.3.7 Kostenrahmen

Dem Gemeinderat liegt ein Kostenrahmen für folgende Entwurfsteile vor:

Maßnahme	
Neubau ZOB (incl. Zufahrten, Fahrgassen, Bussteige, Ausstattung, Technik)	1,9 Mio. €
Überdachung ZOB und Kombibahnsteig	1,8 Mio. €
Vorplatzgestaltung/Stadtbalkon (Oberflächen, Ausstattung, Überdachung PU-Zugang)	1,3 Mio. €
Nachnutzung heutiger ZOB (Ebene 0) (Pkw- und Radstellplätze, Ladestation, Ausstattung)	1,2 Mio. €

zusätzliches P+R-Deck	0,9 Mio. €
-----------------------	------------

Es handelt sich jeweils um Brutto-Gesamtsummen incl. Planungskosten.

Die Kosten beruhen auf einer Machbarkeitsstudie vom Februar 2017. Planauszüge liegen als Anlage 02, 03, 12 und 13 vor.

Die Ausloberin legt Wert auf ein wirtschaftlich realisierbares Gesamtkonzept.

Im Rahmen der Verhandlungen nach VgV mit den Preisträgern erwartet die Ausloberin die Plausibilisierung der Kosten des Projektes mittels einer Grobkostenschätzung.

Teil C

Wettbewerbsunterlagen

18. Wettbewerbsunterlagen

Die ausgegebenen Wettbewerbsunterlagen sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nur zur Bearbeitung dieser Aufgabe verwendet werden.

01 Auslobung

02 Katastergrundlage

03 Übersicht Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes

04 Luftbilder

05 Stadtplan

06 Fotodokumentation

07 Unterlagen zu Gebäuden im Wettbewerbsgebiet

08 Testentwurf zum P+R-Parkhaus

09 Entwurf zur neuen Fußgängerbrücke (Wird nachgereicht)

10 TFT-Anzeiger, **Normen Fahrgastinformation**

11 Eigentumsverhältnisse

12 Haltestellenbelegungsplan ZOB

13 Varianten Verkehrsknotenpunkt

14 Informative Geländeschnitte

15 Verfassererklärung