

1 AUSGANGSLAGE

Die vom Landkreis Calw geplante **Reaktivierung der Bahnverbindung Calw - Weil der Stadt** mit Verlängerung der Verkehrsführung nach Renningen bildet einen wesentlichen Pfeiler für eine zukunftsorientierte Ausrichtung des öffentlichen Nahverkehrs im Raum Calw/Böblingen. Damit ergeben sich wichtige Perspektiven für die Region, auch über die direkten Anliegergemeinden hinaus. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und um die Attraktivität des Raums für junge Familien zu steigern, ist eine bedarfsgerechte ÖPNV-Infrastruktur unabdingbar.

Mit dieser Bahnverbindung soll eine zuverlässige und **umweltfreundliche Verkehrsanbindung** der Kreisstadt und der Anliegergemeinden an den Raum Stuttgart sowie an Sindelfingen/Böblingen geschaffen werden. Die geplante Verlängerung bis Renningen bietet dabei besonders Berufspendlern die Möglichkeit zum Umsteigen in die S6 und S60 in diese Richtungen. Mit der Bahnverbindung soll ein wesentlicher Beitrag zur Verminderung des Autoverkehrs erreicht werden. Die Integration in ein übergreifendes Verkehrskonzept unter Einbeziehung aller Verkehrsträger ist vorgesehen. Damit kann ein Musterbeispiel für eine Verkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum geschaffen werden.

Für den **Haltepunkt Heumaden** wurde mit Beschluss des Gemeinderates vom 20.02.2014 der neue Standort des Haltepunktes Heumaden festgelegt; die fußläufige Anbindung des Ortsteils Heumaden sollte durch eine zusätzliche Bahnquerung erfolgen. Es wurde die Möglichkeit eines schienengleichen Übergangs westlich des Gebäudes Breite Heerstraße 1 (Telekomareal) empfohlen, da diese Variante aus Sicht der Verwaltung bezüglich Funktionalität und Wirtschaftlichkeit die beste Lösung darstellt. Eine Ausnahme gemäß § 2 Abs. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz wurde in Aussicht gestellt. Mit einem schienengleichen Übergang im Bereich des Telekomgeländes können neben einer attraktiveren Freiflächengestaltung auch zusätzliche Fahrradstellplätze angeboten und entlang der Bahnlinie eine fußläufige Anbindung der Unterführung ‚Rollgraben‘ hergestellt werden.

Der Haltepunkt selbst kann mit dieser Umplanung weiter in Richtung Westen verschoben werden, womit insgesamt auch die Anbindung des Stadtteils Heumaden verbessert wird.

Besondere Bedeutung hat der Haltepunkt Heumaden weiterhin als Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn sowie für die **Bereitstellung von P & R-Plätzen**, für die in der Innenstadt kurzfristig keine Realisierungsmöglichkeiten bestehen. Nur durch die Anlage von P & R-Plätzen im direkten Umfeld des neuen Haltepunktes kann aus verkehrlicher Sicht die Funktionalität der Reaktivierung der Schienenverbindung gewährleistet werden. Das Angebot von P & R-Plätzen im Umfeld der Haltepunkte ist grundsätzlich nicht Aufgabe des Landkreises.

Der Aufsichtsrat der Stadtwerke Calw hat am 01.12.2015 über den Planungsstand der Hermann Hesse-Bahn und die Vorplanung der P & R-Plätze beraten und im Wirtschaftsplan 2016 ausreichende finanzielle Mittel für die **Mehrfachbeauftragung** zur Realisierung eines Parkhauses, die Vorarbeiten der Bauleitplanung und für weitere Ingenieurleistungen eingestellt.

Vier Architekturbüros haben sich an der Mehrfachbeauftragung beteiligt. Nach Eingang aller Vorschläge seitens der Architekten hat die Bewertungskommission am 27.06.2016 die Vorschläge gesichtet und anhand der definierten Bewertungskriterien beurteilt. Hierbei hat sich die Bewertungskommission zunächst für zwei Vorschläge entschieden. Die beiden Entwürfe wurden in der Aufsichtsratssitzung am 26.07.2016 durch die Architekturbüros vorgestellt. Der Aufsichtsrat hat beschlossen, die weiteren Planungsleistungen an **Baldauf Architekten und Stadtplaner GmbH** zu vergeben. Zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens ist die Aufstellung eines Bebauungsplans notwendig.

2 STÄDTEBAU

2.1 ANALYSE

Im heterogenen Gefüge zwischen dem kleinteiligen Wohnen Heumadens im Norden und dem großflächigen Gewerbe im Süden befindet sich das Plangebiet mit **schwierigen topografischen Verhältnissen**. Der steile Bahndamm ist mit mächtigen Bäumen und Büschen eingegrünt, die flacheren Hangflächen werden landwirtschaftlich genutzt. Zwischen Bahnlinie und Breiter Heerstraße im Norden und Bundesstraße im Süden befindet sich eine keilförmige Freifläche. Die Lage des Bahnsteigs, die fußläufige Bahnquerung und die verkehrliche Erschließung durch die historische Bahnunterführung sind vorgegeben. Der Standort besitzt in Richtung Westen eine **prominente Fernwirkung**. Darüber hinaus ist die Fernwirkung auch die Chance für eine „Landmarke“, die zum Auftakt und zum Aushängeschild für Heumaden wird.

2.2 MASSNAHMEN

Der vorgelegte Entwurf bietet eine **spezifische Lösung** für die Aufgabenstellung an genau diesem Ort:

- Nutzung der vorhandenen Topographie
- Bau einer **ansteigenden, überdachten Parkrampe**
- Einfügung in Böschung und Natur mit geringen Aufschüttungen und Abgrabungen
- Leichte und einfache Dachkonstruktion als Witterungsschutz mit unterschiedlichem Bewuchs begrünt
- Angemessene Fernwirkung als **Landmarke**
- Stufenlose Fußwegeverbindung in alle Richtungen

2.3 ERSCHLIESSUNG

Die Zufahrt zum P+R – Parkhaus führt **von der Breiten Heerstraße** durch die historische Bahnunterführung. Unmittelbar daran anschließend sind beidseits der Fahrgasse Senkrechtparkplätze angeordnet. Sämtliche P&R-Stellplätzen bieten eine stufenlos, **barrierearme Wegeverbindung** zum Bahnsteig. Die Ausgänge des Parkhauses münden dabei direkt auf den südlich gelegenen Panoramaweg, welcher sowohl zum Haltepunkt der Hermann-Hesse-Bahn als auch zu den Bushaltestellen an der Bauknecht-Kreuzung führt. Dadurch kann eine gute Akzeptanz für Nutzer mit Gehhilfen, Kinderwagen oder Fahrrad erreicht werden. Die PKW-Stellplätze für **Behinderte, Eltern/Kind** sowie **Kiss+Ride** befinden sich an oberster Stelle der Parkrampe. Von dort besteht ein direkter, barrierefreier Bahnsteigzugang nach DIN 18040.

2.4 GRÜNKONZEPT

Die neu zu modellierenden Böschungflächen werden mit **heimischen Sträuchern und Bäumen** naturnah wieder angepflanzt, ein positiver Effekt für das Mikroklima, Flora und Fauna und gleichzeitig attraktive Fernwirkung. Teile der intensiven Böschungsbegrünung können erhalten bleiben. Mehrere **Baumreihen** akzentuieren die neuen Wegebeziehungen. Zudem unterstreichen die markante Natursteinwand und die aufstrebende Spiralwand an der Rampenspindel die Gesamtwirkung als Landmarke. Der Ziegelbach mit seinen wertvollen **Biotopflächen** wird wie selbstverständlich in die Konzeption einbezogen. Die **Dachbegrünung** mit unterschiedlichen Pflanzenarten unterstützt den Entwurfsansatz und fördert die Biodiversität.

3 BAUWERK

3.1 ALLGEMEIN

Die Parkierungsanlage ist nach **Garagenverordnung (GaVO)** als offene, oberirdische und eingeschossige Großgarage einzustufen.

3.2 KENNWERTE

Bauabschnitt 1:

136 Stellplätze

BGF (S)	857 qm
BGF (R)	2.404 qm
BGF/Stpl.	24 qm
BRI (R)	7.550 cbm

Bauabschnitt 2:

22 Stellplätze

BGF (S)	527 qm
BGF/Stpl.	24 qm

Bauabschnitte 1 + 2:

158 Stellplätze

BGF	3.789 qm
BGF/Stpl.	24 qm
BRI	7.550 qm

3.3 STELLPLÄTZE

Alle Stellplätze sind ebenerdig. Im 1. Bauabschnitt werden **82 überdachte Stellplätze** und **54 offene Stellplätze** realisiert, somit insgesamt 136. Im 2. Bauabschnitt wird das Angebot um **zusätzliche 22 offene Stellplätze** erweitert. Damit stehen **insgesamt 158 Stellplätze** zur Verfügung.

Hiervon werden als gesonderte Stellplätze unmittelbar am Bahnsteigzugang ausgewiesen,

- 5 barrierefreie, **rollstuhlgerechte Stellplätze** gem. DIN 18040
- 2 **Eltern-Kind-Plätze**
- 2 **Kiss & Ride-Plätze**
- 6 Ladeplätze für **Elektromobilität** (PKW), davon 2 Carsharing-Plätze

Der Zugang von den barrierefreien Stellplätzen zum Bahnsteig erfolgt über eine Rampe gemäß DIN 18040.

Die Stellplatzgröße beträgt grundsätzlich 2,60m x 5,00m, die Behindertenstellplätze 3,50m x 5,00m. Durch die Krümmung der Anlage sind die meisten Stellplätze jedoch großzügiger bemessen.

3.4 INTEGRATION DES BAHNSTEIGS

Der **unverstellte Panoramablick vom Bahnsteig** aus trägt zu einer hohen Aufenthaltsqualität für die Wartenden bei. Die landschaftliche Einbettung des Entwurfs schafft eine Gesamtanlage ohne Angsträume, die sonst im Bereich von Parkierungsbauten im Zusammenhang mit Bahnsteigen oft zu Problemen, bis hin zur gänzlichen Ablehnung führen. Auf dem Bahnsteig sollten sich die üblichen Möblierungen wie Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Fahrgastinformationen etc. gestalterisch zurückhalten.

3.5 LANDMARKE UND BETRIEBSGEBÄUDE

Das spiralförmige Bauwerk an der Rampenspindel wird durch die Überhöhung gestalterisch hervorgehoben und dadurch in seiner **Fernwirkung als Landmarke** gesteigert. Dort sind alle erforderlichen Betriebs- und Nebenräume untergebracht.

3.6 DACHKONSTRUKTION

Die **Stahl-Dachkonstruktion** bietet den erforderlichen Witterungsschutz der Parkierungsflächen. Unterschiedliche Pflanzenarten auf dem **extensiv begrünten Dach** führen zu einem markanten Erscheinungsbild und dienen der Regenwasserretention.

Die Dachfläche passt sich mit ihrer leichten Faltung organisch dem Hang an. Hierdurch entsteht eine spannungsvolle Kombination aus geometrischen Formen und sich in die Umgebung integrierenden Oberflächen. Die Grundkonstruktion aus Stahl ermöglicht eine luftige, transparente Bauweise und repräsentiert den technischen Aspekt des Gebäudes.

3.7 AUßENANLAGEN

Die Außenanlagen sind **Teil des Gesamtkonzepts** und unterstützen den Gebäudeentwurf in seiner Wirkung. Sie werden durch Stütz- und Einfassungsmauern, Pflanz- und Wegeflächen gegliedert.

Wiederkehrende Motive akzentuieren Kreuzungspunkte an den Wege- und Sichtbeziehungen und den Stellplatzzugängen. So werden auch einzelne, prominente **Stützmauern mit ortstypischem Sandstein** verblendet und Pflanzflächen mit **Schmuckbepflanzung** hervorgehoben.

aufgestellt: 16.07.2020 / KU