

Begründung:

1. Ausgangslage

Einhundert Jahre nach der Bauausstellung am Stuttgarter Weissenhof, findet die Internationale Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart (IBA'27) wieder in der Stadtregion Stuttgart statt. Ziel einer IBA ist es, zukunftsweisende Bauten und Infrastrukturen zu zeigen, die weit über das Präsentationsjahr hinausgehen. Gemeinsam mit den Projektträgern will die IBA'27 daher resiliente Gebäude, Strukturen, Prozesse und Formate entwickeln, die in verschiedenen möglichen zukünftigen Welten und in verschiedenen Szenarien funktionieren.

Im Jahr 2027 findet die Bauausstellung ihren Abschluss und zeigt ihre innovativen Ergebnisse der internationalen Öffentlichkeit.

Mit Beschluss vom 16.05.2019 hat sich die Stadt Backnang für die Internationale Bauausstellung 2027 (IBA) beworben und somit den Startschuss für das Quartier Backnang West eingeleitet.

Nach einer intensiven Beteiligungsphase der Öffentlichkeit und von Fachleuten zu unterschiedlichen Themen, hat der Gemeinderat mit Beschluss vom 18.06.2020 der Einleitung eines internationalen, städtebaulichen Wettbewerbs für das Quartier Backnang West zugestimmt. Die Ergebnisse aus der Beteiligung sind als Bestandteil der Wettbewerbsausschreibung eingeflossen.

Die Arbeitsgemeinschaft Teleinternetcafé/Treibhaus ging als Sieger aus dem internationalen städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb „IBA27 Backnang West“ hervor.

Im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren wurde die Arbeitsgemeinschaft mit der Erstellung eines Rahmenplans beauftragt.

Die Grundstückseigentümer sind ein wesentlicher Bestandteil der Entwicklung und waren von Anfang an in die Entwicklung eingebunden. Auch bei der Erstellung des Rahmenplans und der Mobilitätsstrategie wurden die Eigentümer aktiv in die Ausarbeitung einbezogen und die Ergebnisse mit ihnen abgestimmt.

Für die insgesamt 1000 Meter Flussabschnitt gibt es einen planfestgestellten Hochwasserschutz aus dem Jahr 2011. Dieser basiert im Wesentlichen auf rein technischen Hochwasserschutzmaßnahmen, welche nur eingeschränkt städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten für die Stadtentwicklung der Stadt Backnang bieten. Darüber hinaus sind die landschafts- und naturschutzfachlichen Belange nicht hinreichend berücksichtigt. Im Zuge des vorangegangenen internationalen städtebaulichen Wettbewerbs sind diese städtebaulich-landschaftsplanerischen Belange als Kombination mit einer wirksamen Hochwasserschutzkonzeption durch die Stadt als Auslober formuliert worden. Darüber hinaus sind Belange des Starkregenrisikomanagements zu berücksichtigen. Die Stadt Backnang hat sich gemeinsam mit den Grundstückseigentümern zum Ziel gesetzt, im Rahmen der IBA'27 diese große Chance des ökologischen und städtebaulichen Hochwasserschutzes bis zum Zieljahr der IBA 2027 umzusetzen. Für die Durchführung des gesamten, ca. 16,4 ha großen Quartiers Backnang West ist ein Realisierungszeitraum von ca. 20 Jahren angedacht.

2. Rahmenplan

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 28.04.2022 die Erstellung eines Rahmenplans für das Quartier Backnang West beschlossen. Der Rahmenplan bildet das räumliche und strategische Gerüst zur Transformation des Quartiers Backnang West. Aus ihm werden die Rahmenbedingungen zur Entwicklung abgeleitet, die Grundlage der Bauleitplanung und nachfolgenden von Hochbauwettbewerben sind.

Das übergeordnete Ziel des Rahmenplans ist es, ein nutzungsgemischtes Quartier urbaner Dichte zu schaffen. Anknüpfend an bestehende Strukturen der ehemals industriellen Nutzung soll ein Teil der Bestandsgebäude erhalten und umgenutzt sowie im Sinne der produktiven Stadt mit innovativen Typologien für Arbeiten und Wohnen ergänzt werden. Derzeit versiegelte Flächen sollen im Zuge der Quartiersentwicklung zu qualitätsvollen privaten und öffentlichen Freiräumen transformiert werden. Insbesondere entlang der Murr sollen dabei hochwertige öffentliche Grün- und Freiflächen sowie Wegeverbindungen entstehen. Diese übernehmen zusätzlich die Funktion des Hochwasserschutzes für das Quartier und sie bieten vielfältige Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum. Durch neu geschaffene Wegebeziehungen – insbesondere zur Innenstadt und zum Bahnhof – sowie durch die gezielte Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, sollen alle Alltagsfunktionen vom Quartier aus in 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sein.

Auf dem ca. 17 Hektar umfassenden Quartiers Backnang West können nach den Vorgaben des Rahmenplans bis zu ca. 140.000 qm Geschossfläche für ungefähr 1.300 Einwohner (ca. 650 Wohneinheiten) und 1.500 Beschäftigte entstehen.

Das Quartier besteht aus drei eigenständigen Teilquartieren mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten und Charakteristika. Das Bindeglied zwischen den Teilquartieren stellt die Entwicklung des ökologischen Hochwasserschutzes und der öffentlichen Freiräume entlang des Murrufers auf der gesamten Länge des Quartiers dar. Hervorzuheben sind hier insbesondere die ParkAue als urban gestalteter Freiraum im nördlichen Bereich sowie die grün-blaue Insel als naturnah gestalteter Freiraum am Wasser im südlichen Bereich des Quartiers. Das Entwurfskonzept von TREIBHAUS Landschaftsarchitektur Hamburg sieht vor, die ParkAue als einen erlebbaren Landschaftsraum mit Wasserbezug zu entwickeln. Dieser schließt östlich an die (zukünftig) öffentlich zugängliche Murrpromenade an. Von dort wird dieser in die ParkAue hineingeführt. Diese bildet sich von der Murr ausgehen aus, in sanfter und begrünter Böschung aus. Mit der ansteigenden Topografie verändert sich auch die Vegetation, ganz nach dem Vorbild einer natürlich gewachsenen Aue. Landschaftsstufen, die an die Murrpromenade angegliedert sind, laden zum Verweilen ein und dazu, den naturnahen Uferbereich mit etwas Abstand zu betrachten. Je nach Wasserspiegellage der Murr verändert sich dieses Bild aus Fluss, Ufergestaltung und Auenlandschaft.

Der hochwasserfreie Parkweg gliedert dabei die ParkAue. Oberhalb werden intensiv nutzbare Freiräume vorgesehen, mit Spielflächen, Sportflächen und den Kulturterrassen in den zwei erhaltenen Bestandsgebäuden. Die heutige Straße wird in der Planung durch eine nördlich verlagerte Fahrbahn ersetzt, die nur mit dem Fahrrad und für zwingend nötigen PKW-Verkehre genutzt wird.

Die wesentlichen Inhalte der drei Teilquartiere sind:

CityCampus:

- Bereich zwischen westlicher Wilhelmstraße, Murr, Schöntaler Straße sowie Friedrichstraße und Mühlstraße.
- Südlich der Wilhelmstraße entstehen zwei Baufelder mit gemischt genutzten Flächen in den Erdgeschossen und Wohnnutzungen in den Obergeschossen; Wichtiges Element ist hier die Murrpromenade, die sich von der Friedrichstraße bis zum neuen Park, der sogenannten ParkAue, durch das gesamte Quartier zieht.

- Nördlich der Wilhelmstraße entstehen drei Baufelder. Der Nutzungsschwerpunkt ist hier ebenfalls das Wohnen in den Obergeschossen. In den Erd- bzw. Sockelgeschossen sollen gewerbliche Nutzungen untergebracht werden. Ein zentraler Baustein des Quartiers ist ein zentraler Mobilityhub im östlichen Bereich.
- Angestrebt wird der Erhalt von stadtprägenden Gebäuden, wie das ehemalige Betriebsgebäude der Lederfabrik Hodum und das zentrale Gebäudeensemble der ehemaligen Kaelble-Fabrik.

WohnFabrik

- Bereich entlang der Fabrikstraße von der neuen Brücke zur Schlachthofstraße bis zum Viadukt.
- Entlang der Fabrikstraße sollen drei schmale Baufelder für eine Wohnnutzung in den Obergeschossen und einer flexiblen Erdgeschosszone für Kleingewerbe, Dienstleistungen, soziale Nutzungen und kleinteiligen Einzelhandel entstehen. Auch Sonderwohnformen mit Gemeinschaftsflächen in den Erdgeschossen sind hier vorstellbar. Die Nähe zur Murr ist hier eine hohe Qualität.
- Die Flächen des Gewerbehofes werden weitestgehend bestandsorientiert entwickelt. Das T-förmige Hauptgebäude und die Bestandsgebäude südlich und östlich davon sollen erhalten, saniert und teilweise aufgestockt werden. Sie behalten ihren Schwerpunkt in Produktion, Lager und gewerblichen Nutzungen und werden durch neue Flächen für kreative, soziale, kulturelle oder Bildungseinrichtungen ergänzt. Auf der bisher an der Unteren Au gelegenen Grünfläche sollen auf einem Sockel einer zentralen Sammelgarage und gewerblichen Nutzungen Wohnungen entstehen.

StadtWerk

- Bereich umfasst das heutige Stadtwerke-Areal sowie die Flächen des Lebensmittelmarktes.
- In diesem Bereich entsteht, in Verlängerung der Schlachthofstraße, eine neue Brücke über die Murr, die das Quartier mit der WohnFabrik verbindet.
- Auf den Flächen nördlich der Schlachthofstraße sollen die Flächenbedarfe der Stadtwerke Backnang reorganisiert und verdichtet werden, sowie ein neuer Standort für den Lebensmittelmarkt entstehen.
- Durch die funktionale Verdichtung und Neuorganisation auf dem Stadtwerke-Areal wird die Fläche des bestehenden Lebensmittelmarktes frei. Auf diesem Baufeld ist die Errichtung eines Quartiersparkhauses mit ergänzenden Mobilitätsangeboten (Mobilityhub) sowie von Büro- und Produktionsgebäuden vorgesehen.

Realisierungsabschnitte:

Die ca. 17 Hektar große Fläche des Quartiers Backnang West kann und soll nicht kurzfristig realisiert werden. Der Rahmenplan zeigt daher über einen Zeitraum von 25-30 Jahren mögliche Realisierungsschritte auf. Die Umsetzung hängt dabei maßgeblich von der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer ab.

Stufe 1 - bis ca. 2030

Der Fokus liegt auf der Realisierung der Freianlagen entlang der Murr (Herstellung des Hochwasserschutzes) und der ParkAue.

Des Weiteren sollen erste Schlüsselprojekte wie z. B. das Hodum-Gebäude und die Fabrikstraße 45 umgesetzt werden, um idealerweise zum Ausstellungsjahr der IBA'27 erste Bausteine des Gebietes zeigen zu können. Es wird auch anvisiert, den ersten Mobilityhub im CityCampus zu realisieren.

Stufe 2 - ca. 2030 bis 2035

Der Fokus liegt auf der Entwicklung der Flächen entlang der Murr, insbesondere in der Ausformulierung der Bereiche entlang der Murrpromenade. In der WohnFabrik wird ein erster Baustein am Hang anvisiert, der auch den Teilabriss bestehender Hallen bedingt.

Auf dem StadtWerk soll die Bebauung südlich der Schlachthofstraße erfolgen.

Stufe 3 - ca. 2035 bis 2040

In der dritten Entwicklungsstufe erfolgt die weitere bauliche Entwicklung abschnittsweise jeweils von Ost nach West in Form von verkehrs- und gewerbelärmabschirmenden Hofstrukturen. Dies betrifft das zentrale Baufeld mit Quartiersplatz im Teilquartier CityCampus an der Wilhelmstraße, sowie den zweiten Hof an der Unteren Au im Teilquartier WohnFabrik.

Im Zuge dieser Entwicklungsstufe soll in beiden Teilquartieren eine intensive Auseinandersetzung mit dem Bestand erfolgen.

Stufe 4 - ab ca. 2040

Die verbleibenden Flächen an der Mühlstraße im Teilquartier CityCampus, sowie der westlichen Unteren Au und im Bereich der Fabrikstraße im Teilquartier WohnFabrik können je nach Vorstellungen der Eigentümer direkt im Anschluss an die vorangegangenen Baufeldentwicklungen anschließen oder mit einer langfristigeren Entwicklungsperspektive als Flächenreserven vorgehalten und ggf. temporär genutzt werden.

Grundvoraussetzung für die vollständige Realisierbarkeit des Rahmenplans, ist Herstellung des Hochwasserschutzes an der Murr.

Die Objekt- und Gewässerplanung weicht dabei bewusst von der linearen, technischeren Hochwasserschutzkonzeption ab und erfordert deshalb ein Planänderungsverfahren, welches nach aktuellem Abstimmungsstand mit den Genehmigungsbehörden im Jahr 2024 in der der Zuständigkeit des Wasserverband Oberes Murratal bei der der Planfeststellungsbehörde beantragt werden wird. In Vorbereitung hierzu wird im Auftrag des Landes Baden-Württemberg, vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 53.2, die gebietsweise Fortschreibung der Hochwassergefahrenkarte Murr durchgeführt. Für den Untersuchungsbereich wurde ein hydraulisches zweidimensionales Modell aufgestellt. Derzeit noch in Bearbeitung sind die hydrologischen Untersuchungen. Es ist davon auszugehen, dass die hierfür durchzuführenden Untersuchungen einschließlich der erforderlichen Abstimmung mit dem Auftraggeber und den Fachbehörden noch einige Monate andauern werden.

Um für die Planungen zum Quartier Backnang West bereits erste Aussagen zum Hochwasserschutz treffen zu können, kann im ersten Schritt eine vorläufige Berechnung mit dem neu aufgestellten hydraulischen Modell und den bisher vorliegenden hydrologischen Werten aus der Flussgebietsuntersuchung Murr/Ersterstellung Hochwassergefahrenkarte Murr durchgeführt werden.

Hierfür wurde die zum Ende des Jahres 2022 abgestimmte Leistungsphase 2 der Objektplanung Murr mit den o.g. dargestellten Grundlagen neu berechnet, um die Überflutungsflächen und Tiefen

des Rahmenplans, sowie die aus der Neugestaltung resultierenden Fließgeschwindigkeiten und Schubspannungen zu erhalten. Aus diesen Berechnungen ergeben sich zum einen die planrechtsnotwendigen Drittbetroffenheiten, sowie die Eingangsgrößen der in Leistungsphase 3 Entwurfsplanung auszugestaltenden hochwasserschützenden Objekte der Freianlagenplanung auszulegen. Diese Dimensionierung ist um artenschutzfachliche und gewässerökologische Gutachten den Unterlagen zum Planänderungsverfahren beizulegen. Die Arbeiten hierzu sind weit fortgeschritten.

Ein großer Teil der zur Umsetzung des Projekts Murr Aue Park erforderlichen Fläche (ca. 7.000 m²) befindet sich noch im Privateigentum und wird durchgehend als Stellplatz genutzt. Für die Stellplätze muss eine Alternative gefunden werden. Hierfür hat der städtebauliche Rahmenplan einen Mobilitätshub am innerstädtischen Ring vorgesehen, welcher ab 2024 projektiert wird. Dieser liegt außerhalb des Überschwemmungsbereichs und kann abgeleitet aus der Rahmenplanung über ein Bebauungsplanverfahren entwickelt werden. Die notwendige Rochade ist derzeit Teil der laufenden Verhandlungen.

Da aufgrund der Größe des Gebietes und der oben beschriebenen planungs- und wasserrechtlichen Anforderungen eine abschnittsweise Realisierung angestrebt wird, soll der Rahmenplan die Grundlage für die weiteren städtebaulichen Planungen bilden.

3. Mobilitätsstrategie

Das Quartier Backnang West soll einen Weg in die Zukunft weisen und aktiv beschreiten. Die städtebauliche Rahmenplanung soll als Blaupause für eine moderne Quartiersentwicklung dienen können und gleichzeitig Flexibilität für eine modulare Umsetzung sowie fortlaufende Anpassungsfähigkeit bieten. Die Mobilitätsstrategie begleitet, informiert und reflektiert die städtebauliche Rahmenplanung in Hinblick auf den Themenkomplex Mobilität und Erschließung. Es soll ein Mobilitätssystem konzipiert werden, welches kurzfristig robust und gleichzeitig langfristig zukunftsweisend sowie flexibel weiter zu entwickeln ist.

Die Mobilitätsstrategie verfolgt fünf wesentliche Zielstellungen für das Quartier Backnang West:

- Die Nutzenden des Quartiers profitieren von vielfältigen Mobilitätsoptionen, ohne an einzelne Verkehrsträger gebunden zu sein.
- Die rahmengebenden Strukturen fördern gezielt den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV).
- Die Entwicklung erschließungsbezogener Infrastrukturen folgt dem Leitmotiv der IBA'27, eines sparsamen Umgangs mit Ressourcen.
- Das quartiersbezogene Kfz-Verkehrsaufkommen ist deutlich geringer als im Falle einer Quartiersentwicklung ohne strategische Lenkungsansätze, wodurch auch die Kfz-Verkehrbelastungen im Umfeld geringer ausfallen.
- Das Quartier Backnang West vollzieht im Bereich Mobilität eine sowohl umfeld- als auch klimaschonende Entwicklung, die zukunftsweisend ist.

Um diese Ziele zu erreichen und gleichzeitig den heutigen Strukturen sowie den Interessen der Eigentümer gerecht zu werden, beschreibt die Mobilitätsstrategie einen phasierten Entwicklungsansatz, der sowohl kurzfristig tragfähig als auch langfristig ambitioniert ist. Die

Mobilitätsstrategie entwirft hierfür eine push&pull-Strategie, die im Sinne der Zielstellung einerseits negativen Ausprägung des Verkehrssystems entgegengewirkt (push) und andererseits positive Ausprägungen des Verkehrssystems fördert (pull).

Die Mobilitätsstrategie definiert die wichtigsten Instrumente und Lenkungsansätze zur Einwirkung auf das Verkehrssystem und Mobilitätsverhalten:

- Ein nach Verkehrsträgern differenziertes Zielnetz gewährleistet umfassende Ver- und Entsorgung und fördert gleichzeitig gezielt Nahmobilität, aktive Fortbewegungsarten und den Umweltverbund als Ganzes.
- Eine situationsbezogene Straßentypologie und Regelprofile gewährleisten verkehrliche Funktionalität, Verkehrssicherheit und gleichzeitig hohe Qualitäten des öffentlichen Raums.
- Vielfältige quartiersbezogene Mobilitätsangebote, wie etwa Leihfahrzeuge oder Lastenfahrräder, bieten zuverlässig umfassende Mobilitätsoptionen unabhängig vom privaten Besitz an Fahrzeugen.
- Das Parken von Pkw wird in Quartiersgaragen gebündelt. Dadurch wird der öffentliche Raum entlastet und das Parkraumangebot kann effizienter, z.B. abwechselnd durch verschiedene Nutzergruppen genutzt werden. Zudem kann dadurch die versiegelte Straßenfläche minimiert werden.
- Das Pkw-Stellplatzangebot orientiert sich langfristig an einem gegenüber heute um rd. 50% reduzierten Volumen, wobei die Reduktionsansätze nach Nutzungsarten differenziert sind. Allerdings nimmt das Stellplatzangebot mit der Zeit erst stufenweise ab, wodurch auch kurz- und mittelfristig ein bedarfsgerechtes Parkraumangebot gewährleistet wird.
- Ein Phasierungskonzept beschreibt den stufenweisen Entwicklungsprozess von Parkraumangebot und Mobilitätsangeboten, damit Angebot und Nachfrage in Einklang liegen und dem Fortschritt des Städtebaus entsprechen.

Eine Ermittlung von Mobilitätsbedarfen und Verkehrsaufkommen der neuen Quartiere dient einerseits der Quantifizierung von Bedarfen und andererseits der Wirkungsabschätzung der empfohlenen Instrumente und Lenkungsansätze. Es wird davon ausgegangen, dass im Ergebnis der Anteil des Umweltverbundes an allen Wegen langfristig von rd. 37% (im Referenzszenario) auf rd. 63% (im Zielszenario) gehoben werden kann; im Gegenzug kann die Anzahl der Kfz-Fahrten langfristig um knapp 50% reduziert werden. Damit einher gehen entsprechende Minderbelastungen sowohl des Umfeldes und Verkehrsnetzes als auch des Öko- und Klimasystems als Ganzes.

Um das in der Mobilitätsstrategie entworfene Zielbild zu erreichen, bedarf es zweier grundlegender Weichenstellungen auf Ebene der Gesamtstadt:

1. Entwicklung einer kommunalen Stellplatzsatzung, die den Ansatz gebündelter Quartiersgaragen in Kombination mit langfristig abnehmenden Stellplatzschlüsseln rechtssicher und allgemeingültig für das Entwicklungsgebiet Backnang West festschreibt.
2. Entwicklung eines Betreibermodells für die geteilten Infrastrukturen und Angebote, d.h. Quartiersgaragen und Mobilitätsangebote, damit diese ohne öffentliche Subventionen in angemessener Quantität und Qualität bereitgestellt werden können.

Im Rahmen des Sachvortrags in der Sitzung erfolgt eine ausführliche Erläuterung zu den verschiedenen Aspekten der Rahmenplanung. Ebenfalls wird der aktuelle Gesprächsstand mit den Eigentümern sowie zum notwendigen Planfeststellungsverfahren zur Umsetzung der Objektplanung an der Murr dargestellt.

Anlagen:

Rahmenplan – Dokumentation

Rahmenplan – Pläne

Mobilitätsstrategie inkl. Anhang