
Stadt Biberach a. d. Riß | Gestaltung Bahnhofsumfeld/ZOB | 22.06.2020

Städtebaulicher Erläuterungsbericht Rahmenplan

1. Einleitung

Die Stadt Biberach an der Riß ist ein Mittelzentrum im nördlichen Oberschwaben. Ihre Lage im ländlichen Raum und an der Württembergischen Südbahn Ulm/Friedrichshafen verhalf der Stadt früh zu zentralörtlichen Funktionen und einer guten Ausgangslage für eine erfolgreiche Stadtentwicklung. Neben der sehenswerten Altstadt prägen inzwischen die Hochschulen und weltweit tätige Unternehmen den Ruf Biberachs als wirtschaftsstarken Standort mit hoher Lebensqualität.

Zentraler Mobilitätsknoten für Besucher, Schüler und Berufspendler ist der Bahnhofsbereich mit Bahnhaltapunkt, Zentralem Omnibusbahnhof (ZOB) und den Zufahrtsstraßen auf die innerstädtische Ringstraße. Durch das wachsende Verkehrsaufkommen im MIV, der zunehmenden Multimodalität und dem einsetzenden Umstieg der Nutzer auf den ÖPNV wird der Bahnhofsbereich räumlich stärker denn je gefordert.

Mit dem vorliegenden Rahmenplan wurden der Bahnhofsbereich und das angrenzende Umfeld ganzheitlich untersucht. In mehreren Planungsstufen wurden verkehrliche, funktionale und gestalterische Missstände thematisiert, gegeneinander abgewogen und Lösungsvorschläge erarbeitet.

2. Analyse

2.1 Verkehr

Straßennetz

- Die dominante Ringstraße mit ihren stark belasteten Knotenpunkten trennt die Altstadt vom Bahnhofsbereich.
- Das Einbahnstraßensystem von und zum Bahnhof ist für Ortsunkundige nicht einfach zu erkennen.
- Die im Norden neu ausgebaute Vollmerstraße erschließt den Feuerwehrstandort und das Busdepot.

Drei Querungen der Bahngleise mit unterschiedlichen Qualitäten

- Der denkmalgeschützte Steg im Norden ist nicht barrierefrei und besitzt aktuell keine attraktive Verknüpfungsfunktion.
- Die neuere Unterführung am Bahnhof besitzt durch Aufzüge barrierefreie Zugänge zu den Bahngleisen. Der Ostausgang ist allerdings nur mit einer Treppe realisiert.
- Die südliche Unterführung für Radfahrer und Fußgänger besitzt Rampenanlagen und weist einen Modernisierungsbedarf auf. Aufgrund der Rampenführungen und der räumlichen Enge besteht erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen den Benutzern.

Parkierungsangebote

- Nördlich des Bahnhofs befinden sich Park & Ride Anlagen der Deutschen Bahn. Die Flächen wirken unorganisiert und schlecht ausgenutzt. Zudem werden Teilflächen durch Busse als Ausweichparkplatz genutzt.
- Im Süden wurde das Parkhaus Ulmer Tor ausgebaut und als Parkierungsschwerpunkt zwischen Altstadt und Bahnhof gestärkt. Zufahrten bestehen über die Neher- und die Eisenbahnstraße.
- Direkt vor dem Bahnhofsgebäude gibt es diverse Kurzzeitparkplätze und eine Taxivorfahrt.
- Auf der Ostseite der Bahnlinie sind städtische Grundstücke und Grundstücke der Deutschen Bahn durch öffentliches und privates Parken belegt. Die Zu- und Abfahrt erfolgt über die Freiburger Straße.
- Östlich der Rissstraße steht eine Vielzahl an öffentlichen, kostenlosen Parkplätzen zur Verfügung. Ein Wohnmobilstellplatz richtet sich an Touristen.

Radverkehr

- Die Hauptradrouten führen in Nord-Süd-Richtung auf der Westseite der Bahnlinie und in West-Ost - Richtung durch die Unterführung auf Höhe der Ulmer-Tor-Straße. Im Bereich des bestehenden ZOB, des Bahnhofplatzes, den Knotenpunkten und der Unterführung Ulmer-Tor-Straße ist die Radwegführung räumlich schwierig und führt zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern.
- Größere Abstellanlagen befinden sich direkt vor dem Bahnhofsgebäude und auf der Ostseite der Bahn im Bereich Freiburger Straße.

Wegebeziehungen

- Das Parkplatzangebot entlang der Rissstraße und der Grünraum Riß sind vom Bahnhof fußläufig schlecht zu erreichen. Entweder wird über das Grundstück des Riss Centers abgekürzt oder der Weg führt um den Standort der Stadtwerke Biberach.

2.2 Stadtraum/Städtebau

Direktes Umfeld ZOB

- Bahnhofstraße und Ulmer-Tor-Straße sind insbesondere für Fußgänger und Radfahrer die Hauptbewegungsräume vom Bahnhof/ZOB Bereich in Richtung Altstadt Biberach.
- Der Neubau auf dem ehemaligen Postareal Biberach setzt eine klare Raumkante gegenüber des bestehenden ZOBs. Der Hauptzugang des Einzelhandels auf der Ecke Eisenbahnstraße/Ulmer-Tor-Straße wird zusätzliche Fußgängerströme generieren. Die Zufahrt für Kunden und Anlieferung wird über die Ulmer-Tor-Straße und die Poststraße erfolgen.

ZOB

- Der Zentrale Omnibusbahnhof wurde mit seiner Möblierung und der preisgekrönten Dachkonstruktion 1989 eingeweiht. Inzwischen ist seine betriebliche Kapazitätsgrenze überschritten und er weist erhebliche funktionale und gestalterische Mängel auf.
- Grundsätzlich ist der ZOB im städtischen Gefüge gut positioniert. Kurze Wege zum Bahnhaltepunkt und in die Innenstadt fördern die Akzeptanz bei den Nutzern. Allerdings führen der Kiosk und der Bestandsbaum an einem neuralgischen Punkt zu einer räumlichen Engstelle für Fußgänger und Radfahrer.
- Die stählerne Dachkonstruktion liefert nur wenigen Haltepunkten den notwendigen Wetterschutz.
- An den Haltestellen ist aufgrund der Standardbordsteinhöhe von ca. 12 cm und der fehlenden taktilen Leitsysteme keine Barrierefreiheit gegeben.

Bahnhofsgebäude und Vorplatz

- Das Bahnhofsgebäude wurde 2008 saniert und macht äußerlich einen ansprechenden Eindruck. Die Räumlichkeiten im Erdgeschoss wirken allerdings untergenutzt und in Teilen ungepflegt. Eine Chance zur Wiederbelebung des Gebäudes wird im Umzug der Nutzung des stark frequentierten Kiosks gesehen.
- Der nördliche Anbau wirkt städtebaulich unangemessen. Auf der Gleisseite sind in ihm allerdings öffentliche Toiletten untergebracht, die weiterhin gebraucht werden.
- Der Bahnhofsvorplatz wirkt durch eine Vielzahl von verkehrlichen Funktionen überlastet und vermittelt wenig Aufenthaltsqualität.

Umfeld Bahnhofsgebäude

- Das Gebäude der EnBW ist ein markanter Stadtbaustein in direkter Nachbarschaft zum Bahnhof. Der Vorplatz präsentiert sich im Zusammenspiel mit den Grünanlagen der Villen in einer wertigen zeitgemäßen Gestaltung.
- Die nördlichen und östlichen Raumkanten des Areals zwischen Adolf-Pirrung-Straße, Vollmerstraße und Bahnhofstraße bestehen aus Garagenbauten. Dies entspricht städtebaulich und stadträumlich nicht der prominenten Lage gegenüber des Bahnhofgebäudes.
- Nach Abriss der Stückguthalle nördlich des Bahnhofgebäudes entsteht zusammen mit den Park & Ride Parkplätzen eine große Entwicklungsfläche bis zum Fußgängersteg. Grundsätzlich sind sowohl eine bauliche Entwicklung als auch eine Nutzung für Mobilitätsangebote denkbar.

Ostseite Bahnhof

- Östlich der Bahnlinie befindet sich ein heterogen bebautes Quartier, welches in erster Linie gewerblich geprägt ist. Die Grundstücke im Streifen bis zur Freiburger Straße sind entweder durch Parkierung genutzte Restflächen oder eher kleinteilig bebaute Grundstücke mit hoher Durchgrünung.
- Die Gelände des Riss Centers und der Stadtwerke Biberach tragen nicht zu einem attraktiven Bahnhofsumfeld bei. Durch eine stärkere Öffnung der Grundstücke, eine neue Durchwegung und bauliche Veränderungen können positive Impulse gesetzt werden.
- Im Bereich Ulmer Straße sollten die fehlenden Raumkanten durch Gebäudeneubauten ergänzt werden.
- Die Parkplätze entlang der Rissstraße sind für Bahnnutzer und Innenstadttouristen räumlich schlecht platziert. Daher sollten die Flächen dem schmalen Grünraum Riß zugeschlagen werden. Durch eine grüne Gestaltung, den Erhalt der Baumbestände und evtl. einer neuen Brücke könnte man die Wegeverbindungen in die Innenstadt und in die östlichen Wohnquartiere erheblich aufwerten.

2.3 Fazit Analyse

Die Bedeutung des Bahnhofs und dessen Umfeld als attraktives Stadtentree und leistungsfähiger Mobilitätsknoten der Stadt Biberach nimmt immer weiter zu. Allerdings wird der Bahnhofsbereich dieser Aufgabe heute weder funktional noch gestalterisch gerecht. Die unsortierten Funktionen Taxivorfahrt, Fahrradabstellanlage und Bring- und Abholplätze führen zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern und belasten die zur Verfügung stehenden Freiräume. Zudem vermitteln Nebengebäude an prominenter Stelle den Eindruck eines vernachlässigten unattraktiven Umfeldes.

Die Vielzahl an untergenutzten Flächen ist in diesem Zusammenhang aber auch eine große Chance. Durch die Aktivierung der Flächenpotentiale zur Sicherung der Verkehrsfunktionen und zur baulichen Nachverdichtungen können stadtbildprägende Bausteine und Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen.

3. Entwicklungsszenarien ZOB

In einem ersten Planungsschritt wurden auf einer strukturellen Maßstabsebene grundsätzliche Entwicklungsansätze für den ZOB und das Bahnhofsumfeld auf West- und Ostseite untersucht. Folgende Szenarien wurden dabei genauer diskutiert:

- A. Ein vergrößerter ZOB am heutigen Standort
- B. Teilung des ZOB in Teilbereiche nördlich (Regional) und südlich (Stadtverkehr) des Bahnhofgebäudes
- C. Teilung des ZOB in Teilbereiche westlich (Stadtverkehr) und östlich (Regional) der Bahnlinie
- D. Komplettverlegung zum Standort nördlich des Bahnhofgebäudes

In der Abwägung der Entwicklungsszenarien wurde der West-Ost geteilte Ansatz (Szenario C) aufgrund seiner schlechten Orientierungsmöglichkeit für die Nutzer und die langen Umsteigebeziehungen frühzeitig ausgeschlossen. Ebenfalls konnte die Komplettverlegung nach Norden (Szenario D) aufgrund zu knapper Wagenläufe im Stadtbuss und der fehlenden Einbindung in die Stadtstruktur nicht überzeugen.

Die Lösung am heutigen Standort (Szenario A) hatte den Charme eine Vielzahl von Entwicklungsflächen im Bahnhofsbereich ohne Belegung mit verkehrlichen Themen zu erhalten. Zudem hätte die Konzentration auf eine ZOB Anlage am idealen Standort zu kurzen Umsteigebeziehungen im ÖPNV und zu kurzen Wegen in die Innenstadt geführt. Allerdings hätte man allein um das heutige Betriebskonzept regelkonform abbilden zu können den ZOB nach Norden, Süden und nach Osten auf Bahngelände erweitern müssen. Mit Blick auf die zukünftig zunehmende Bedeutung des ZOBs und des Bahnhofsumfeldes im Zusammenhang mit den Themen nachhaltiger und klimaneutraler Mobilität (Schiene, Bus, Rad- und Fußverkehr) waren die bestehenden Entwicklungsreserven für den ZOB an diesem Standort als nicht ausreichend zu bewerten.

Bei der Berücksichtigung aller verkehrsplanerischer und städtebaulicher Faktoren konnte das Entwicklungsszenario B am meisten überzeugen. Die Teilung in städtischen ZOB im Süden und Regional ZOB im Norden ermöglicht eine klare Orientierung auf einer Seite der Bahntrasse. Durch die Flächenerweiterung sind Reserven im Betriebskonzept berücksichtigt. In der weiteren Konkretisierung war es wichtiges Ziel, die Umsteigebeziehungen zwischen den Standorten nicht unnötig zu vergrößern und die weiteren Funktionen, wie z.B. Fahrradparken und Taxivorfahrt, richtig zu positionieren.

4. Konkretisierungsphase Rahmenplan

4.1 ZOB Regional (Nord)

Beim Ausarbeiten der Planung für den Regional ZOB war eine flächensparsame, aber trotzdem leistungsfähige Konzeption zu finden. Auf eine barrierefreie Gestaltung für die ÖPNV Nutzer und das Vermeiden von Konfliktstellen zwischen den Verkehrsteilnehmern wurde besonders Wert gelegt. In mehreren Bearbeitungsrunden wurde eine Planung in Sägezahnaufstellung entwickelt, bei der entlang der Vollmerstraße auch die Integration der bestehenden Privatparkplätze der DB gelingt. Geh- und Radwege werden wie selbstverständlich vom Bahnhofplatz über die Zu- und Abfahrten zum Regional ZOB nach Norden geführt.

Auf ein Fahrradparkhaus mit hohen Einstellgebühren wird aufgrund fraglicher Akzeptanz in der Bevölkerung verzichtet. Trotzdem war für Fahrradfahrer, die am Bahnhof auf Bus oder Bahn umsteigen wollen ein attraktives Angebot zu finden. Daher wird an der Ostkante des Regional ZOB, am Übergang zu den Bahnsteigen eine modular aufgebaute und flexibel entwickelbare Fahrradabstellanlage platziert. In übersichtlichen Einheiten werden Fahrräder zweistöckig aufbewahrt. Abhängig von der Nachfrage werden die Einheiten verschlossen

gegen Gebühr oder offen ohne Gebühr ausgeführt. Durch die Querungsmöglichkeiten zwischen Bus- und Bahnsteig werden Angsträume vermieden. Größere Bäume gliedern die Kette der Einheiten und haben als grüner visueller Filter eine ansprechende Wirkung.

Stadtbaustein 1

Aufgrund der Kompaktheit der ZOB-Anlage erhält man bis zum denkmalgeschützten Fußgängersteg ein noch gut nutzbares Grundstück. Ein Baustein mit Büro-, Dienstleistungs- oder Mobilitätsnutzung ist in diesem Umfeld sehr gut vorstellbar. Ein höherer Gebäudeteil kann zum ZOB hin eine wichtige Raumkante setzen. Die Haupteinschließung des Bausteins könnte über einen kleinen Vorplatz an der Vollmerstraße erfolgen. Ein dichtes Baumdach führt zu einer eher privaten Atmosphäre. Ein L-förmige Baukörper würde auch den Fußgängersteg nicht komplett verdecken. Seine prägnante Stahlkonstruktion wäre vom Vorplatz weiterhin erlebbar.

4.2 Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhofsvorplatz rückt durch die Teilung des ZOB stärker in den stadträumlichen Fokus. In Zukunft werden sich deutlich mehr Passanten über den Platz bewegen, den Platz beleben und je nach Angebot auch vor dem Bahnhofsgebäude verweilen. Daher gewinnen die funktionale Ordnung und die Gestaltung der Platzfläche ebenso wie die Wirkung der baulichen Ränder an Bedeutung.

Das Bahnhofsgebäude ist weiterhin Hauptanlaufpunkt der Reisenden. Durch das Freiräumen der Platzfläche von störenden Einbauten wird der Zugang von allen Wegebeziehungen aus sichtbar. Der nördliche Anbau des Bahnhofsgebäudes wird auf Platzseite in erster Linie zur Anlieferung genutzt. Die Zufahrtsmöglichkeit ist sicherzustellen. Da der Abriss des nördlichen Anbaus keine Option ist, könnte man in Abstimmung mit der Deutschen Bahn auch eine Aufstockung prüfen. Langfristig wäre ein geeignetes Konzept zur Nutzung der Räumlichkeiten im Erdgeschoss wünschenswert und könnte einen großen Mehrwert für den Bahnhofsvorplatz bedeuten. Eine Gastronomie oder andere öffentliche Nutzung kann gebäudenahe Teile der Platzfläche bespielen oder als Außenfläche nutzen. Allerdings ist die eigentliche Platzfläche in erster Linie Transitraum und aufgrund der vielen Wege- und Umsteigebeziehungen von störenden Einbauten freizuhalten.

Auf der Nordseite der Platzfläche werden vier Taxistellplätze in Senkrechtparkern angeordnet. Sie erhalten die Berechtigung durch den Regional ZOB zu fahren. Die Bring- und Abholplätze in der Kurve der Bahnhofstraße entfallen. Durch eine geringe Fahrbahnverbreiterung der Vollmerstraße in Richtung Bahnhofsgebäude können als Ersatz 13 Schrägparker an die westliche Kante des Platzes gelegt werden. Da in diesem Bereich die Vollmerstraße einspurig und wenig befahren sein wird ist ein entspanntes Holen und Bringen zu erwarten.

Der Bahnhofsvorplatz wird als hochwertiger Stadtraum entwickelt und Radfahrer und Fußgänger gleichberechtigt. Nördlich des bestehenden Kiosks und südlich des Regional ZOB verliert der Radfahrer seine separate Führung und wird dadurch ausgebremst. Durch die notwendige gegenseitige Rücksichtnahme kann ein urbaner Platz mit vermindertem Geschwindigkeitsniveau entstehen. Ein Platz zum Ankommen in Biberach!

Für die Platzgestaltung ist das die Chance unabhängig von verkehrlichen Belangen durch hochwertige Materialien oder Materialwechsel eine eigene Identität für den Bahnhofsvorplatz zu erarbeiten. Vier großkronige Bäume dienen als Schattenspender an heißen Sommertagen und verbessern das Stadtklima. Zudem bieten einige wenige Sitzgelegenheiten die Möglichkeit dem Treiben auf der Platzfläche zu folgen und etwaige Wartezeiten zu überbrücken. Durch eine angemessene Beleuchtung der Platzfläche, durch die Unterleuchtung der Bäume und eine dezente Fassadenbeleuchtung am Bahnhofsgebäude wird auch in den Abend- und Nachtstunden ein freundlicher und sicherer Raumeindruck gewährleistet. Alle Einbauten sollten für einen harmonischen Raumeindruck aus derselben Gestaltungsfamilie stammen.

4.3 Stadtbaustein 2

Westlich an Vollmerstraße und Bahnhofsvorplatz angrenzend ist ein hochwertiges Grundstück nur ungenügend genutzt. Abgesehen vom denkmalgeschützten Gebäude an der Bahnhofstraße prägen Garagen und deren Rückseiten das Bild an Vollmer- und Adolf-Pirring-Straße. Durch die Weiterentwicklung des Grundstücks könnte man an der Vollmerstraße eine neue zurückgesetzte Raumkante etablieren. Ein mehrgeschossiger Baukörper würde dem Stadtbaustein am Bahnhofsvorplatz zu mehr Sichtbarkeit und einer neuen Adresse verhelfen. Auch der öffentliche Raum profitiert. Der Bahnhofsvorplatz erhält gegenüber des historischen Bahnhofgebäudes ein städtebauliches Pendant mit zeitgemäßer Architektursprache. Der verbreiterte Straßenraum Vollmerstraße kann zur Fortführung des von Norden kommenden Gehwegs und für vier weitere Bring- und Abholplätze genutzt werden. Drei Baumstandorte rhythmisieren die Parkplätze in Längsaufstellung und tragen zu einem grünen Straßencharakter bei.

Wird nicht nur die Raumkante an der Vollmerstraße überplant, sondern das gesamte Grundstück als urbaner Block neu gedacht, ergeben sich zusätzliche Möglichkeiten. Der bestehende Höhensprung zwischen Vollmerstraße und Innenhof spiegelt die Trennung zwischen pulsierendem öffentlichen Raum und ruhigem halböffentlichen Innenhof wieder. Über eine breite einladende Freitreppe werden die beiden Räume miteinander verbunden. Baumstandorte, urbane Spielgeräte und evtl. ein Wasserspiel können den Innenhof zu einer Oase zum Verweilen in Bahnhofsnähe entwickeln. Eine Gastronomie in der Erdgeschosszone kann den Innenhof zur Außengastronomie nutzen. In den Gebäuden werden in erster Linie Flächen für Büronutzung und Dienstleistungen angeboten. Die bereits ansässigen Unternehmen sollten bei der Planung frühzeitig eingebunden werden. In den obersten Geschossen ist auch eine Wohnnutzung denkbar. Durch die Orientierung der privaten Frei- und Wohnräume in den Innenhof können Lärmbelästigungen durch den Verkehr vermieden werden.

Durch die benachbarten mehrgeschossigen Stadtbausteine ENBW und Hotel können auf dem Grundstück ebenfalls vier- bis fünfgeschossige Gebäudeteile entstehen. Allerdings ist entlang der Bahnhofstraße auf das denkmalgeschützte Bestandsgebäude Rücksicht zu nehmen. Vom Straßenniveau aus ist höchstens eine Viergeschossigkeit denkbar.

4.4 ZOB Stadtverkehr (Süd)

Der heutige ZOB ist aufgrund des Betriebskonzepts auf geringer Grundfläche, des Radverkehrs, den notwendigen Gehwegen und des hohen Verkehrsaufkommens in der Bahnhofstraße das Nadelöhr im Bahnhofsumfeld. Die Verlagerung des Regionalverkehrs nach Norden bringt dem südlichen ZOB Entlastung. Städtebauliches und verkehrsplanerisches Ziel der Rahmenplanung ist die vollständige Neugestaltung und der barrierefreie Ausbau des ZOB Süd. Breitere Warteflächen für die ÖPNV Nutzer, im Boden integrierte taktile Leitsysteme, ein durchgehender Wetterschutz und ein geordneter Busbetrieb sind nur mit einem Komplettumbau zu erreichen. Dazu ist die vor 35 Jahren erbaute preisgekrönte Dachkonstruktion abzubauen. Eine temporäre Alternativlösung mit Erhalt des Daches und verlängerten Haltestellen ist grundsätzlich denkbar und geprüft worden. Trotz immenser Investitionen würde man keine vollständige Barrierefreiheit und nur geringe Verbesserungen im Stadtbusverkehr erreichen. Daher ist die Alternativlösung aus ökonomischen und funktionalen Gründen nicht als Stufenkonzept mit der langfristigen Perspektive umsetzbar.

In beiden Lösungen ist der bestehende Kiosk abzureißen. Er blockiert mit seiner Lage die wichtigste Fuß- und Radwegeverbindung am Übergang zwischen Bahnhofsvorplatz und ZOB Süd, am Umstieg zwischen Bahn und Stadtbus. Wird seine Versorgungsfunktion weiter benötigt, könnte die Nutzung in das Bahnhofgebäude verlagert werden. Die benachbarte Rotbuche ist aufgrund der spärlichen Begrünung des ZOBs zu erhalten. Eine separate

Führung der Radfahrer wird auf Höhe der ersten Bushaltestelle wieder eingeführt. Bei Umbau des gesamten ZOBs sollte der Zweirichtungsradweg auf 3,5 m verbreitert werden.

Die neue ZOB Anlage mit zwei Sägezahnhaltesteigen ist für die Abwicklung des Stadtverkehrs optimiert. Bussteighöhen mit ca. 18 cm Höhe ermöglichen den Nutzern bei Niederflurbussen den barrierefreien Zu- und Ausstieg. In die angemessenen großen Warteflächen können Sitzelemente, Abfalleimer und je nach Konzept Digitale Fahrgastinformation und Fahrkartenautomaten integriert werden. Für einen guten Wetterschutz sollte in Zukunft über eine großflächige Überdachung des ZOBs nachgedacht werden. In den Sitzbereichen sind zusätzliche Windschutzelemente im Rücken der Fahrgäste einzuplanen.

Die südliche Toilettenanlage steht der ZOB Neuplanung und einer Aufweitung des Zugangs zur Unterführung Ulmer-Tor-Straße im Weg. Da in akzeptabler Laufweite im Anbau des Bahnhofsgebäudes bereits öffentliche Toiletten vorhanden sind kann hier auf sie verzichtet werden.

Auf dem ehemaligen Postgelände steht der neue Stadtbaustein mit Vollsortimenter zum gegenüberliegenden ZOB in einem symbiotischen Verhältnis. Der ZOB bringt dem Einzelhandel Laufkundschaft durch die vielen ÖPNV Nutzer. Der Stadtbaustein setzt für den ZOB hingegen einen wichtigen räumlichen Abschluss auf westlicher Seite. Durch die Wohnnutzung in den Obergeschossen kann eine gewisse soziale Kontrolle des ZOBs stattfinden. Neue Bäume in der Eisenbahnstraße helfen die große Baumasse ins Straßenbild zu integrieren.

4.5 Südliche Rad- und Fußgängerunterführung

Unterführungen für Radfahrer und Fußgänger haben häufig ein Sicherheitsproblem, da Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf engem Raum und bei wenig Tageslicht zusammentreffen. Schon auf den zuführenden Rampen kommt es häufig zu Konflikten und Unfällen. Da die Gleisquerung in Fortführung der Ulmer-Tor-Straße im gesamtstädtischen Netz zentrale Bedeutung hat wird das Aufkommen an Radfahrern und Fußgängern weiter zunehmen. Hauptaufgabe der Planung ist also die Nutzbarkeit der Gleisquerung zu verbessern, damit sich die Konflikte verringern und sich die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöht.

Auf dem Grundstück über der Unterführung befinden sich an den Rändern nicht mehr genutzte Bahngleise. In Abstimmung mit der Deutschen Bahn sind diese Potentialflächen zur Aufwertung der Gleisquerung zu nutzen. Die Länge des eigentlichen Tunnelabschnitts wird auf das notwendige Maß zurückgefahren. Eine Verbreiterung der Unterführung wäre wünschenswert und ist in Abstimmung mit der Deutschen Bahn zu prüfen. Die Zugangsbereiche und Vorflächen der Unterführung sind für eine bessere Einsehbarkeit aufzuweiten. Eine neue Beleuchtung der Unterführung trägt ebenfalls zur Vermeidung von Angsträumen bei.

Auf der Westseite kann durch den gewonnenen Raum eine zusätzliche, etwas steilere Rampe als direkte Verbindung zum Knotenpunkt Ulmer-Tor-Straße/Eisenbahnstraße integriert werden. Dadurch müssen Radfahrer sowie Personen mit Kinderwägen und Rollatoren nicht mehr den weiten Weg nach Süden und wieder zurück zum Knotenpunkt antreten. Ein neu konzipierter Treppenaufgang führt sowohl zum ZOB als auch in Richtung Ulmer-Tor-Straße.

Auf der Ostseite soll die Zuwegung der Unterführung ebenfalls optimiert werden. Dazu ist die schmale Rampe erheblich zu verbreitern, damit auch der unvermeidbare Knick kurz vor der Unterführung etwas entschärft wird. Besteht absehbar die Möglichkeit, einen Teil des südlichen Grundstücks zu nutzen sollte die Rampe vollständig begradigt werden. Die starke Rampenneigung könnte nur durch ein Wendeln der Rampe reduziert werden. Dies widerspricht aber dem Charakter einer direkten Verbindung und wird nicht empfohlen. Bei der seitlichen Bepflanzung der Rampe sollte auf halbhohe Gewächse und lichtdurchlässige Bäume Wert gelegt werden, damit der tiefe Einschnitt der Unterführung nicht unnötig verschattet wird.

4.6 Ostseite

Auf der Ostseite der Bahnlinie können die zur Verfügung stehenden Flächen schrittweise und unabhängig von der ZOB Planung entwickelt werden. Vorab ist mit der Deutschen Bahn und der BayWa die künftige Nutzung und die notwendige Zufahrt der Laderampe endgültig zu klären. Im Rahmenplan wird eine Trennung des öffentlichen Park- und Suchverkehrs von der Zufahrt vorgeschlagen. Grundsätzlich ist ein privates Parken, ein Durchfahren zum BayWa Areal und ein Be- und Entladen an der Bahnlinie weiter möglich.

Parkhaus und Mobilitäts-HUB

Heute präsentiert sich der östliche Ausgang der Bahnstufunterführung und die umliegenden Flächen als ungepflegter Standort mit ungeordneter Parkierung. Durch die Neuordnung der Flächen kann in direkter Bahnhofsnähe für Park & Ride und Dauerparker ein großes Parkierungsangebot in Form eines mehrstöckigen Parkhauses realisiert werden. Die gute Zu- und Abfahrtsmöglichkeit über die Freiburger Straße und die kurze Wegeverbindung aufs Gleis sind dabei Grundvoraussetzung für eine hohe Auslastung.

In mehreren Varianten wurde der städtebaulich richtige Standort für ein ökonomisch funktionierendes Parkhaus gesucht. Neben dem klassischen MIV sollen ergänzende Nutzungen das Gebäude zu einem Mobilitäts-HUB erweitern. Eine Fahrradgarage mit Werkstatt oder ein Fahrradhändler können genauso integriert werden wie eine Mobilitätsberatung. Das Umsteigen vom Individualverkehr auf den ÖPNV steht am Standort im Vordergrund.

Die schmalen Grundstücke südlich der Bahnstufunterführung liegen direkt an der Bahnlinie. Sie besitzen eine ungewöhnliche Baufeldtiefe und durch die geschwungene Führung der Freiburger Straße einen eher schwierigen Zuschnitt. Für eine klassische Riegelbebauung mit 12 - 15 m sind die Grundstücke daher eher ungeeignet. Für ein Parkhaus mit Mittelspur und beidseitigen Parkplätzen benötigt man hingegen mindestens 18 m Gebäudetiefe. Daher überzeugte städtebaulich eine langgestreckte Parkierungsanlage entlang der Bahnlinie. Durch die Verlängerung der Anlage nach Norden wird der Ausgang der Unterführung in den Baukörper integriert. Damit eine helle nutzerfreundliche Zugangssituation entsteht wird der Treppenabgang über zwei Geschosse ausgespart, aufgeweitet und durch eine Aufzugsanlage barrierefrei ausgebaut. Die ergänzenden Nutzungen befinden sich direkt neben dem Treppenabgang in Erd- und Obergeschoss. Zur Überbrückung der Geschosse werden für die PKWs zwei Spindeln an den Stirnseiten des Mobilitäts-HUBs angebracht. Zu- und Abfahrt sind damit entzerrt, was zu weniger Konflikten mit Fußgängern und Radfahrern führt.

Vorplatz Ostseite

Das Quartier östlich der Bahnlinie bis zur Riß befindet sich in einem städtebaulichen und freiraumplanerischen Wandel. Damit die darin schlummernden Potentiale genutzt werden können, sind die Grundlage qualitätsvolle Straßenräume und attraktive Plätze. Das neue Parkhaus schützt als Lärmschutzbauwerk gegenüber der Bahn eine neue Platzfläche, die sich bis zur Freiburger Straße erstreckt. Durch Hochbeete, Rasenflächen und Baumpflanzungen erhält der Vorplatz einen grünen Charakter. Man ist nicht auf der urbanen Stadtseite, sondern auf der grünen Rißseite der Bahnlinie. Mit Blick auf eine zukünftig nachhaltige grüne Entwicklung des Quartiers ist der Vorplatz der erste Baustein des öffentlichen Netzes, welches seinen Abschluss im Freiraum an der Riß findet.

Der Gehweg der Freiburger Straße wird durch eine Baumreihe mit Doppelbaumpaketen ergänzt. Auf Höhe des Vorplatzes wird die Baumreihe unterbrochen und die Bushaltestelle und vier Taxistellplätze passend angeordnet. Im Bereich der Parkhausausfahrt komplettieren zudem zehn Bring- und Abholplätze das Angebot des Mobilitätshubs.

Stadtbausteine 3 und 4

Die Flurstücke 2714 und 2714/1 sind aufgrund ihrer Baufeldtiefe attraktive Grundstücke für eine bauliche Entwicklung im Büro- und Dienstleistungsbereich. Der direkte Bahnanschluss und die Nähe zur Innenstadt kennzeichnen die exzellente Lage. Auf den neu geordneten Grundstücken können zwei Blockstrukturen mit geeigneten Gebäudetiefen entwickelt werden. Eine weitgehend geschlossene Raumkante zur Bahnlinie wirkt als Lärmschutz für kleine grüne Innenhöfe. Geeignete Schallschutzfenster ermöglichen die Gebäudenutzung auf der lärmzugewandten Seite.

Die Adressen der Gebäude liegen an der Freiburger Straße. Durch einen kleinen Versatz der Baukörper zueinander entstehen unaufgeregte Zugangssituationen für Mitarbeiter und Kunden. Vier- und fünfgeschossige Gebäudeteile führen einerseits zu wirtschaftlichen Komplexen und andererseits zu einer ansprechenden städtebaulichen Figur. Für die Gebäude wird zumindest eine extensive Dachbegrünung sowie Baumpflanzungen auf der Westseite und in den Innenhöfen empfohlen. Falls eine zusammenhängende Tiefgarage für die Gebäude notwendig wird ist die Zufahrt ganz im Norden von der Freiburger Straße aus anzuordnen.

4.7 Ausblick

Mit dem vorgeschlagenen Rahmenkonzept wird der ZOB und das Bahnhofsumfeld zu einer leistungsfähigen Mobilitätsdrehscheibe umgebaut. Der Fokus liegt dabei auf der Förderung des ÖPNVs, sowie alternativer Mobilitätsangebote und Mobilitätsketten. Dies ist die Grundlage für die nachhaltige klimaneutrale Weiterentwicklung der Stadt.

Durch eine Reihe neuer Stadtbausteine und Platzgestaltungen erhält die Stadt Biberach ein angemessenes Stadtentree. Die neu geordneten öffentlichen Räume erfüllen wieder ihre Verkehrsfunktionen und tragen durch gesteigerte Aufenthaltsqualität und Identität zur Adressbildung bei. Der Standort Bahnhof wird wieder Platz zum Ankommen und Umsteigen in Biberach an der Riß.