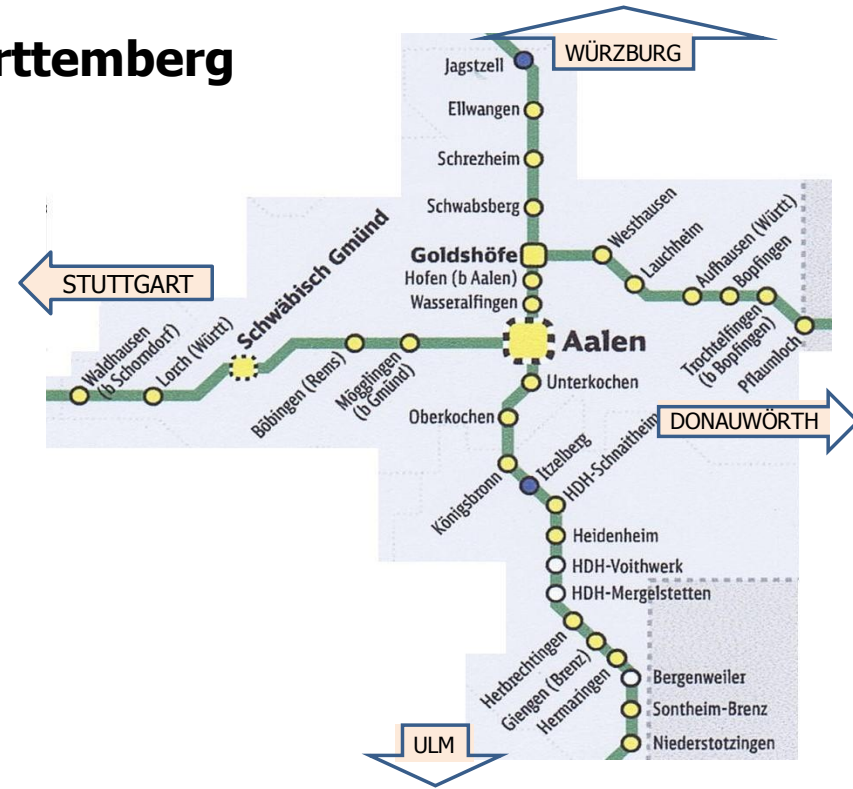


# Verbesserung des Schienenverkehrs in Ostwürttemberg

## Die Bahnhöfe und das Umfeld der Bahnhöfe

bearbeitet durch:  
**loftwerk\_D gmbh | aalen**





**REMSBAHN**

Aalen- Stuttgart

**OBERE JAGSTBAHN**

Aalen- Crailsheim

**RIESBAHN**

Aalen- Donauwörth

**BRENTZBAHN**

Aalen- Ulm

## Inhaltsverzeichnis

Einleitung	Seite 5 - 9
------------	-------------

Allgemeines  
Regionale Daten und Ziele  
Kommunale Interessen  
Vorbemerkung

Dokumentation der Bahnhöfe und des Umfeldes Anmerkungen und Wertungen	Seite 11- 79
--	--------------

Remsbahn	Seite 12 - 28
Obere Jagstbahn	Seite 29 - 36
Riesbahn	Seite 37 - 52
Brenzbahn	Seite 53 - 77

Aktuell vorgesehene Maßnahmen der Bahn AG	Seite 78 - 81
---	---------------

Anregungen und Empfehlungen	Seite 83 – 91
-----------------------------	---------------

Ergebnis, Zusammenfassung  
Schlussfolgerungen



## **EINLEITUNG**

### **Allgemeines**

Stuttgart 21 und der Ausbau der Strecke Stuttgart-Ulm sind beschlossene Sache. Die Bodenseebahn soll elektrifiziert werden. Eine IRE-Sprinterverbindung von Basel nach Ulm mit 2h-Takt mit Anschluß an den Flughafen Friedrichshafen ist eingerichtet. Die Verbindungen in Richtung Norden und nach Berlin sind ab Würzburg und Nürnberg sehr gut bzw. vor der Fertigstellung.

Es tut sich vieles um die Region Ostwürttemberg herum.

Auch in der Region selbst sind die Brenzbahn modernisiert und die Schienenkörper von Remsbahn und Riesbahn sind gerade saniert worden. Der Ostalbkreis ist von der Bahn AG in das Konjunkturprogramm 2009 – 2011 aufgenommen. An zahlreichen Bahnhöfen sollen Verbesserungen durchgeführt werden.

Der Regionalverband Ostwürttemberg hat in 2007 die Initiative ergriffen, den Stand des Schienenverkehrs in der Region zu untersuchen mit dem Ziel, Massnahmen zur Stabilisierung und Weiterentwicklung des Verkehrsmittels Schiene daraus abzuleiten.

Zunächst wurde die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg um eine Einschätzung der Möglichkeiten gebeten (Juli 2008), danach zwei angesehene Institute mit Teiluntersuchungen beauftragt die inzwischen vorliegen:

*Teil A: Verbesserung der Schienenverkehre in der Region Ostwürttemberg*

Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen

Prof. Dr. Dirk Vallée

und

*Teil B: Aufarbeitung der Schienenstrecken*

Verkehrswirtschaftliches Institut Stuttgart GmbH in Kooperation mit dem

Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesenn, Universität Stuttgart

Die Studien beschäftigen sich mit

- der verkehrlichen Situation, wie Streckenauslastung, Nachfragesituation, Verbindungen innerhalb und nach ausserhalb,
- den betrieblichen Einrichtungen entlang der Strecken und dem Standard der Haltepunkte und Bahnhöfe.

**REMSBAHN**

Aalen- Stuttgart

**OBERE JAGSTBAHN**

Aalen- Crailsheim

**RIESBAHN**

Aalen- Donauwörth

**BRENTBAHN**

Aalen- Ulm

Im Frühsommer 2009 sind beide Arbeiten in den Gremien des Regionalverbandes vorgestellt und andiskutiert worden.

Darüber hinaus sieht der Regionalverband Untersuchungsbedarf bei der näheren regional-spezifischen Analyse der Raumerschliessung, der Bedürfnisse der Region und der Aufdeckung der Potenziale: Zugang zur Bahn, Verknüpfung mit den anderen Verkehrsmitteln der Transportkette.

Städtebauliche, gestalterische Qualität der Einbindung in die Kommunen sind dabei wesentliche Faktoren.

Mit dieser Untersuchung ist die Arbeitsgemeinschaft Dr. Brenner/ loftwerk\_D GmbH, Aalen, beauftragt worden. Die von loftwerk\_D erarbeiteten Ergebnisse des ersten Teilbereichs „Verknüpfungspunkte“ werden mit diesem Bericht vorgelegt.

**REMSBAHN**  
Aalen- Stuttgart

**OBERE JAGSTBAHN**  
Aalen- Crailsheim

**RIESBAHN**  
Aalen- Donauwörth

**BRENTBAHN**  
Aalen- Ulm

### **Regionale Daten und Ziele**

Die Entwicklungsachsen der Region und im Land werden u.a. durch Schiene und Strasse definiert.

In der Region Ostwürttemberg sind 20 von insgesamt 53 Kommunen direkt mit Bahnstationen an den schienengebundenen Verkehr angebunden, im Ostalbkreis 13 von 42, im Kreis Heidenheim 7 von 11. Dies sind in der Region ca. 38 % aller Kommunen, vor allem die grösseren Mittel- und Unterzentren. Insgesamt sind in den 20 Kommunen aktuell 33 Bahnstationen in Betrieb.

Regionale Ziele sind

- die optimierte innere Erschliessung der Region
- die optimierte Anbindung der Region an die Ziele im Land Baden-Württemberg, in Deutschland und in Europa
- Entwicklungsachsen entlang der Schieneninfrastruktur
- hoher Anteil des schienengebundenen Verkehrs am regionalen Verkehrsaufkommen

Daraus folgen die mittelbaren Ziele

- angemessene Konzentration von Nutzungen im Einzugsbereich von Bahnstationen
- Erkenntnisse für künftige Siedlungsflächen im Regionalplan 2030
- optimierte Verknüpfung der an einer Reise beteiligten Verkehrsmittel
- Abstimmung von Infrastruktur
- Abstimmung im Betrieb aller beteiligter Verkehrsmittel
- Schaffung eines angenehmen, attraktiven Umfelds für Bahnnutzer

**REMSBAHN**

Aalen- Stuttgart

**OBERE JAGSTBAHN**

Aalen- Crailsheim

**RIESBAHN**

Aalen- Donauwörth

**BRENTBAHN**

Aalen- Ulm

Diese mittelbaren Ziele sind regionale, aber gleichzeitig auch kommunale Ziele, weshalb eine intensive Zusammenarbeit der Beteiligten unverzichtbar ist. Beteiligte sind:

- der Eigentümer des Schienennetzes
- die Eigentümer der Bahn-Immobilien
- die Anbieter von Verkehrsleistungen (Betreiber) im Nah- und fernverkehr
- die Regional- und Landesplanung
- die Kommunen (Landkreise, Städte und Gemeinden)
- die Betreiber des ÖPNV
- die Betreiber von Taxis
- ggf. Wirtschafts-, Umwelt- und andere Interessenverbände

Die regionalen Ziele der Region Ostwürttemberg können nur erreicht werden durch ein Aktionsbündnis aller genannten Beteiligten.

**Kommunale Interessen**

Zu den im 2. Abschnitt bereits genannten mittelbaren Ziele der regionalen Entwicklung kommen die spezifischen kommunalen Ziele der Orts- und Stadtentwicklung, der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik sowie die strukturellen und die gestalterischen Anforderungen hinzu.

Dazu liegt es im Interesse der Kommunen, die bahnnahen und von der DB AG nicht mehr als betriebsnotwendig erforderlichen Flächen ins Eigentum zu übernehmen, zumindest aber diese Flächen zu entwidmen und in die kommunale Planungshoheit zu überführen.

**Vorbemerkung**

Keine Bahnreise beginnt am Bahnsteig. Bahnreisen beginnen und enden an einer Haustür: von Wohnung, Büro, Arbeitsplatz, Schule, Theater, Kaufhaus, Stadion... . Dazwischen liegt ein Stück Bahnfahrt, für das ein Transportunternehmen DB AG, Frankenbahn, SWEG, Gäubahn ... verantwortlich ist. Am Anfang (Quelle) und am Ende (Ziel) der Bahnreise bewegt sich der/die Reisende innerhalb des Verantwortungsbereiches der jeweiligen Kommune.

Bis vor gar nicht langer Zeit gab es zwischen den Verantwortungsbereichen von Bahn und Kommune kaum Kontakte. Die Bahn agierte hoheitlich auf einem dem Bahnbetrieb gewidmeten Hoheitsgebiet, das innerhalb der Kommune einen unnahbaren Fremdkörper darstellte. Bahnanlagen durfte man nur mit ausdrücklicher Erlaubnis betreten, bis hin zur (kostenpflichtigen) Bahnsteigkante, die an der „Sperre“ gelocht wurde. Eigene Bahnpolizei, ein eigenes Fernmeldenetz und vor allem die Planungshoheit auf dem eigenen Gelände hatten sich der kommunalen Selbstverwaltung entzogen.

Heute sind Reste davon immer noch erhalten und Flächen der DB entziehen sich nach wie vor der kommunalen Planung, allerdings eigentlich nur noch soweit sie betrieblichen Zwecken dienen. Die Bahn versucht seit ihrer Privatisierung, für den Betrieb nicht mehr notwendige Flächen zu verwerten. Dabei geht es um nicht mehr erforderliche Gebäude, aber auch um oftmals sehr wertvolle und für die Kommunen sehr bedeutsame zentrale Entwicklungsflächen.

In grösseren Städten gibt es häufig grosse, zusammenhängende Flächen, die kommerziell interessant scheinen. Dort, wo die Bahn eine lukrative Verwertung vermutet, versucht sie oder ihr Beauftragter (z. B. Aurelis) den Verkaufserlös zu maximieren, nicht selten gegen die Interessen der Kommunen. Kleineren Kommunen bietet die Bahn ihre Flächen und vor allem auch marode Gebäude häufig zu nicht recht verständlichen Preisen an.

Jahrzehnte der hoheitlichen Nutzung, oft verbunden mit erheblichen Problemen für die Kommunen müssten eigentlich zu grösserem Entgegenkommen der Bahn führen.

Wenn ein Verkauf nicht gelingt, bleiben die Grundstücke in Bahneigentum, werden nicht weiter gepflegt und unterhalten. Natürlich haben dort dann auch die Kommunen kein gesteigertes Interesse, Grundstücke zu unterhalten, die sich nicht in ihrem Eigentum befinden. So entwickelt sich um viele Bahnhöfe herum ein System der Verwahrlosung, bestehend aus Desinteresse des Eigentümers Bahn und einem Wenn-die-das-nicht-machen-wieso-dann-wir? der Kommunen.

Das Ergebnis dieser Haltung geht zu Lasten der Bahnkunden und des ÖPNV und ist weder im Interesse der Bahn noch der Kommunen.

**REMSBAHN**

Aalen- Stuttgart

**OBERE JAGSTBAHN**

Aalen- Crailsheim

**RIESBAHN**

Aalen- Donauwörth

**BRENTZBAHN**

Aalen- Ulm



Bahn und Kommunen müssen erkennen, dass beide dazu beitragen müssen, eine Bahnreise technisch einwandfrei, schnell und zuverlässig UND angenehm zu gestalten. Die Verantwortungsbereiche sind dann neu definiert:

- Für den Zugang und Abgang von und zur Bahn mit ÖPNV, Pkw, Fahrrad und/oder zu Fuß wie für eine angenehme Gestaltung des Umfeldes – kurz gesagt: für diesen notwendigen Teil der Lust an einer Bahnreise – darum sollten sich die Kommunen kümmern.
- Für den optimierten Zugang zu den Bahnsteigen und den Fahrzeugen, angenehme zeitgemäße Fahrzeuge, für eine angenehme Bahnfahrt, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit – dafür ist das Transportunternehmen zuständig.

Beide sind Partner mit dem gleichen Ziel, nämlich Dienstleistung für Bürgerinnen und Bürger bzw. Kunden zu erbringen. In der Sache geht es darum, die Mobilitätsbedürfnisse ökologisch angemessen zu befriedigen, mit der Zielsetzung, einen möglichst hohen Anteil des Schienenverkehrs am Verkehrsaufkommen zu erreichen.

Jede einzelne Kommune an der Bahnstrecke muss also daran interessiert sein, den schienengebundenen Verkehr zu fördern. Dieses Interesse ist von Kommune zu Kommune natürlicherweise mehr oder weniger stark ausgeprägt, je nach Grösse und kommunaler Struktur.

Der schienengebundene Verkehr funktioniert aber nur erfolgreich als abgestimmtes System, will heißen, nach Optimierung aller seiner Teile mit einem durchgängigen Standard zumindest auf einer Linie bzw. im ganzen Netz.

**REMSBAHN**  
Aalen- Stuttgart

**OBERE JAGSTBAHN**  
Aalen- Crailsheim

**RIESBAHN**  
Aalen- Donauwörth

**BRENTBAHN**  
Aalen- Ulm

Diese Arbeit *Die Bahnhöfe und das Umfeld der Bahnhöfe* hat die Betrachtung der Verknüpfungspunkte zum Inhalt und bezieht damit den Bahnkunden ein, seine Sicht des Zugangs zur Bahn, seine Wahrnehmung der Aufenthalts- und Umfeldqualität.

Die Bandbreite der Haltepunkte und Bahnhöfe reicht dabei in der Region vom Haltepunkt mit dem Charakter einer Bushaltestelle bis zu den IC-Bahnhöfen im Ostalbkreis.

Die Beschreibung und Dokumentation der einzelnen Stationen ist aus diesen Gründen ganz bewusst nicht systematisiert gestaltet, sondern danach, was bei näherem Hinsehen auffällig ist. Somit ist diese Dokumentation durchaus emotional geprägt.

Scheinbar nebensächliche Dinge können die Absicht, Bahn zu fahren stark beeinträchtigen, bewusst und unbewusst, positiv wie negativ.



**REMSBAHN**

Aalen- Stuttgart

**OBERE JAGSTBAHN**

Aalen- Crailsheim

**RIESBAHN**

Aalen- Donauwörth

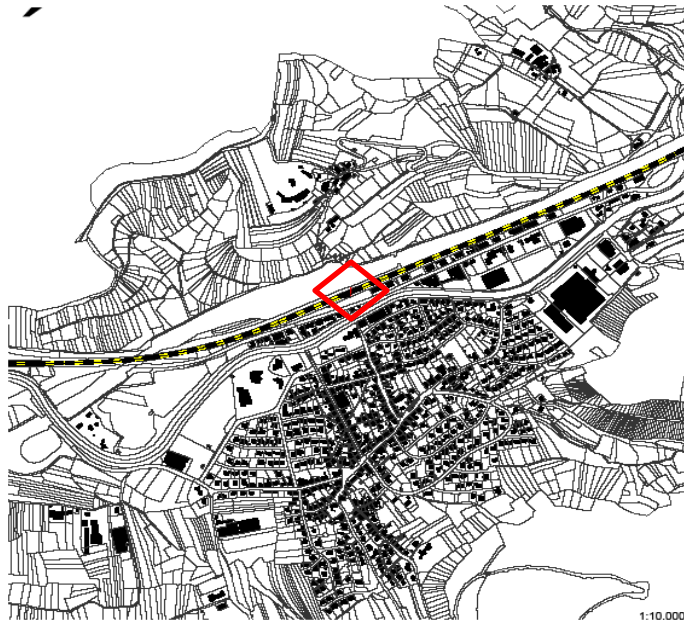
**BRENTBAHN**

Aalen- Ulm

Dokumentation der Bahnhöfe und des Umfeldes  
Anmerkungen und Wertungen

Seite 11 - 81

## Waldhausen (bei Schorndorf)



Bezogen auf den Ort liegt der Bahnhof in einer deutlichen Randlage.

Von weitem, wie auch auf den Bildern zu sehen ist, scheint Waldhausen ein Bahnhofsgebäude zu besitzen. Es handelt sich aber um eine Sonderform eines überdachten, eigentlich geschlossenen, nicht barrierefreien Treppenhauses zur Verbindung der Bahnsteige (auf denen aber in Waldhausen auch barrierefreier Einstieg in Züge möglich ist).

Diese Form der Treppenabgänge war sicher einmal gut gemeint, überdacht und verglast. Nur gibt es inzwischen keine einzige Glasscheibe mehr, die Aluprofile sind noch vorhanden und vereinzelt hängen Gummiprofile heraus. Alles wirkt vernachlässigt, auch die Reparaturen von Kleinmosaik in der Unterführung oder die unmotiviert Stahlkonstruktion scheinen zufällig so entstanden. Das recht neue Sitzmobiliar auf Bahnsteig 2 ist in Ordnung.

Das eigentliche Umfeld des Bahnhofs ist einmal gestaltet, dann aber offenbar vergessen worden. Es gibt ein paar Pkw-Stellplätze, ein paar unbrauchbare Fahrradständer, eine Bushaltestelle in ca. 150 m Entfernung (warum nicht direkt vor dem Haltepunkt?).

Der Zugang zur Ortslage mit dem Fussgängersteg über die Rems ist etwas unglücklich gestaltet, unangenehm ist allerdings der Zugang auf der nördlichen Bahnseite.

Die Treppenüberdachungen können mit wenigen Mitteln verbessert werden: Entfernen der Alurahmen und der Stahlkonstruktionen, Herausschneiden der Brüstungen, Einfügen eines Geländers, verbunden mit brauchbaren Fahrradständern, dazu ein neuer Anstrich.

Das gesamte Umfeld müsste aufgefrischt und etwas wertiger gestaltet werden.

Der Gesamteindruck könnte so mit wenig Aufwand und regelmässiger Pflegedurch die Stadt um mehrere Klassen angenehmer gestaltet werden.

## REMSBAHN

○ STUTTGART

■ Waldhausen

Lorch

Schwäbisch Gmünd

Hussenhofen

Böbingen

Mögglingen

Essingen

○ A A L E N

REMSBAHN

○ STUTTGART

■ Waldhausen

Lorch

Schwäbisch Gmünd

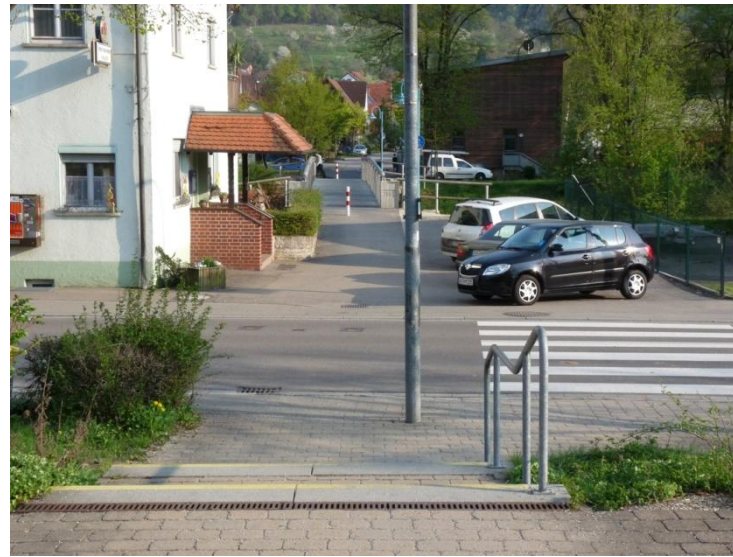
Hussenhofen

Böbingen

Mögglingen

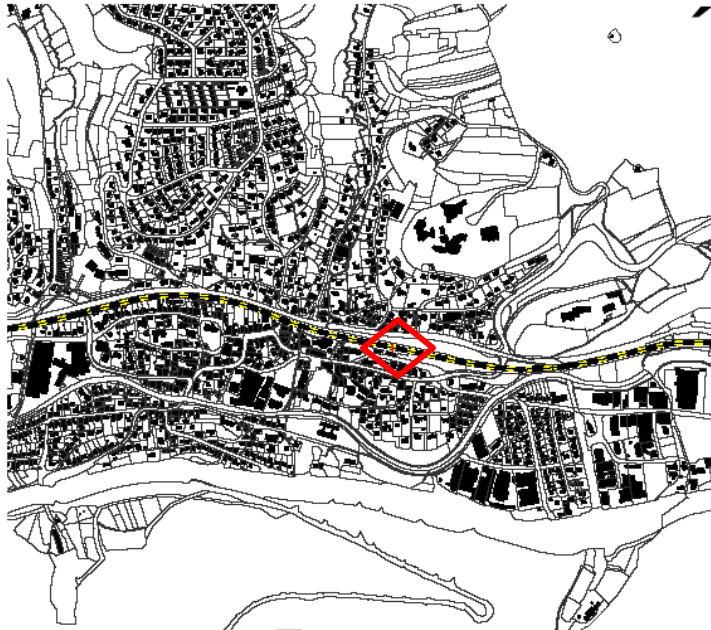
Essingen

○ A A L E N



## REMSBAHN

## Lorch (Württemberg)



Der Bahnhof von Lorch ist in jeder Hinsicht beispielhaft. Die Lage ist gut im Stadtgrundriss eingebunden, die Bahn ist von beiden Seiten der Schiene mit Rampen zugänglich (fast barrierefrei), auch die Bahnsteige haben barrierefreie Höhen. Die fehlenden Aufzüge sind deshalb nur ein kleiner Schönheitsfehler, den die Bahn hoffentlich noch beheben wird. Sämtliche, auch die DB-Anlagen sind angenehm gestaltet und gepflegt, bis hin zu einem sauberen behindertengerechten WC.

Das Umfeld des Bahnhofs ist funktional sehr gut geplant und offenbar mit einem bewussten Gestaltungsanspruch gebaut worden.

Verkehrstechnisch optimal sind Bushalteplätze und P+R gelöst, dabei ansprechend sympathisch mit Bäumen gegliedert. Die Busnutzer haben wettergeschützte Warteflächen und dies trotz der zahlreichen Bäume, die klug im Konzept integriert sind.

Fahrrad-Abstellplätze liegen in offenbar derzeit ausreichender Zahl am Bahnsteig. Der Bahnhof wie das Umfeld sind belebt und auch die Fussgänger sind angemessen berücksichtigt. Die Bahnhofstrasse ist mit weniger als 5 m flächensparender Fahrbahnbreite ausreichend breit, auch für Bus- und Taxivorfahrt. Alles ist dazu in gutem, gepflegten Zustand. Die Bahnanlagen und die Umgebung machen den Eindruck, dass in Lorch der Bahnhof eine hohe Wertschätzung hat und DB, Stadt und Anlieger gut zusammenarbeiten. Eine Anliegerin: „...mir passet halt arg auf“.

Alles in allem zählt Lorch zu den besten Bahnhöfen der Region.

○ STUTTGART

■ Waldhausen

■ Lorch

■ Schwäbisch Gmünd

■ Hussenhofen

■ Böbingen

■ Mögglingen

■ Essingen

○ A A L E N

REMSBAHN

○ STUTTGART

■ Waldhausen

■ **Lorch**

■ Schwäbisch Gmünd

■ Hussenhofen

■ Böbingen

■ Mögglingen

■ Essingen

■

○ A A L E N



## Schwäbisch Gmünd



Die Lage des Bahnhofs ist in Bezug zum Stadtzentrum und zu wichtigen Einrichtungen der Stadt sowie auch bezogen auf die Wohnquartiere nicht ideal. Für Fussgänger und Radfahrer ist der Bahnhof aus allen Richtungen schwer zugänglich, aus Richtung Innenstadt sind es die problematischen Verkehrsverhältnisse, von Norden her sind es die Unterführung Bahnhofstrasse und die sehr reduzierte Fussgängerunterführung, die es dem Fussgänger schwer machen.

Der Bahnhof selbst ist mit allen notwendigen Einrichtungen ausgerüstet, mit Ausnahme der Barrierefreiheit und des barrierefreien Zugangs zu den Zügen (Bahnsteighöhe). Die Bahnanlagen sind für einen Bahnhof mit IC-Halt aber nicht angemessen und stark überholungsbedürftig.

Die Abstellmöglichkeit für Radfahrer ist optimal am Bahnsteig, weniger gut sind die Zu- und Abfahrten. Zwar sind einige Hinweisschilder für Radfahrer, aber Radwege sind nirgends zu sehen, so dass die Radfahrer in der Umgebung des Bahnhofs auf das allgemeine, stark belastete Strassennetz angewiesen sind. Der Wetterschutz für Fahrräder scheint grenzwertig zu sein.

Die Lage des ZOB in Bezug zum Bahnhof ist für die Nutzer optimal, der Wetterschutz ist im ZOB maximal gelöst (aber mit Nebenwirkungen, wie z. B. Lärmpegel und Helligkeit). Die verkehrstechnische Abwicklung des Busverkehrs ist allerdings umständlich und aufwändig weil sämtliche Busse den Bahnhofplatz überqueren müssen (was relativ einfach zu vermeiden wäre). Dadurch wird dieser Platz nicht nur mit erheblichem Verkehr belastet, es müssen auch überbreite Fahrbahnen vorgehalten werden, die nur wenig Spielraum lassen für eine attraktive Platzgestaltung. Hinzu kommt, dass überall Zufahrten, Parkplätze und Taxivorfahrten zugelassen sind.

Für P+R Kunden ist ein Parkhaus mit mehr als 400 Stellplätzen errichtet worden, in noch vertretbarer Entfernung zum Bahnhof.

## REMSBAHN

○ STUTTGART

■ Waldhausen

■ Lorch

■ Schwäbisch Gmünd

■ Hussenhofen

■ Böbingen

■ Mögglingen

■ Essingen

○ A A L E N



REMSBAHN

○ STUTTGART

■  
Waldhausen

Lorch

Schwäbisch Gmünd

Husshofen

Böbingen

Mögglingen

Essingen

○ A A L E N



Die Wegeverbindung Fehrleparkhaus – Bahnhof mitsamt dem in die Innenstadt führenden Fussweg wirkt wenig attraktiv. Die Chance, die in dem netten kleinen Park liegt, wird leider vertan, in dem auch dort noch Kurzzeitparken zugelassen ist. Diese Fahrzeuge könnten leicht im EG des Parkhauses untergebracht werden. Die Kapazität des Parkhauses ist dazu sicher ausreichend. (Aufgrund der Entfernung zur Innenstadt stehen in diesem Parkhaus die oberen Geschosse meistens leer.)



Insgesamt gesehen bedürfen die Bahnanlagen und das Bahnhofsumfeld dringend eines umfassenden „facelifting“, um der Bedeutung des Bahnhofes für die Stadt Schwäbisch Gmünd gerecht zu werden. Von Norden sollte ein Zugang direkt in die Bahnsteigunterführung geschaffen werden, verbunden mit Aufzügen und dem Anheben des Bahnsteig-Niveaus auf barrierefreie Höhe. Das Bahnhofsumfeld sollte neu geordnet werden, nach Änderung der Buszufahrt zum ZOB und Neuordnung der Kurzzeitparker und der Taxivorfahrt. Fussgänger und Radfahrer können dann ausreichend Platz erhalten und für eine ansehnliche Begrünung bleibt ebenfalls Raum.





REMSBAHN

○ STUTTGART

■ Waldhausen

Lorch

■ Schwäbisch Gmünd

Husshofen

Böbingen

Mögglingen

Essingen

○ A A L E N



Im Gespräch mit der Stadt Schwäbisch Gmünd wurde darauf hingewiesen, dass eine komplette Neuordnung des gesamten Bahnhofsumfeldes im Rahmen der Planungen für die Landesgartenschau 2014 beabsichtigt ist. Es ist eine grosse Chance für die LGS, dass der Bahnhof direkt beim Haupteingang zu dem bewirtschafteten Gartenschaugelände liegt.

Erreicht wird durch diese Planungen eine erhebliche Aufwertung der Rems und der damit zusammenhängenden Grünflächen.

Erreicht wird auch die direkte Fussgängerverbindung zwischen nördlich und südlich der Bahn liegenden Aktivitäten mit barrierefreier Anbindung an die Bahnsteige und eine angenehme Weiterführung in die Innenstadt.

Unglücklich erscheint die vorgesehene dominierende Verkehrslösung, die diesem Ort als Tor zur Stadt (für Strasse und Schiene) kaum gerecht wird. Die zahlreichen Zwangspunkte und erforderlichen Verknüpfungen werden krampfhaft erfüllt und wirken zu den genannten Zielen kontraproduktiv. Andere diskutierte Lösungen (Unterführungen) sind im Prinzip eigentlich richtig, sind aber verkehrstechnisch überdimensioniert und zeigen deshalb bisher keine vertretbare städtebauliche Lösung auf. Die Lösung könnte in der Gartenschau-Idee der Terrassierung zur Rems hin liegen, die zum Bahnhof hin fortgeführt werden könnte, um über eine teilweise abgesenkte überdeckte Lorcher Strasse hinweg zu führen. Dadurch würden die Verkehre ganz einfach entflochten und für Bus, Taxi und Pkw, für Fussgänger und Radfahrer optimiert werden.

Diese Optimierung ist im Hinblick auf die Lebensdauer der jetzt anstehenden Massnahmen eigentlich anzustreben.

## REMSBAHN

○ STUTTGART

Waldhausen

Lorch

Schwäbisch Gmünd

Hussenhofen

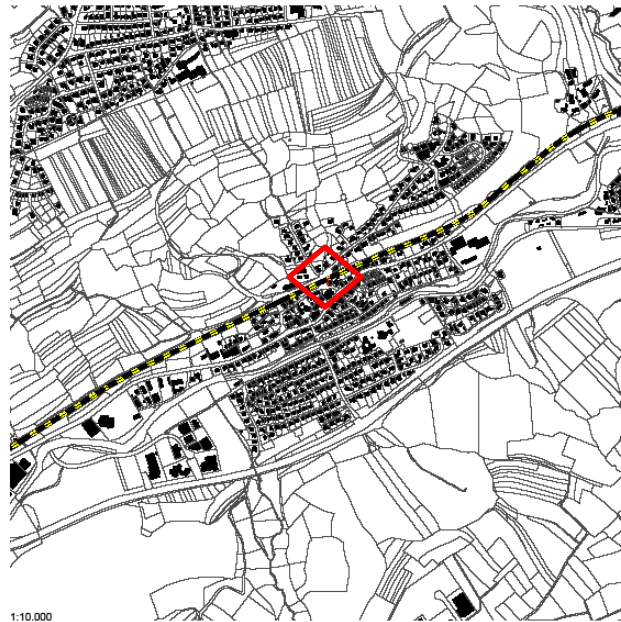
Böbingen

Mögglingen

Essingen

○ A A L E N

Hussenhofen



1:10.000

Der Bahnhof ist aufgelassen.  
 Aufgrund der vorhandenen komfortablen Unterführung könnte er jederzeit relativ leicht wieder aktiviert werden. Die Siedlungspolitik ist hier zu überprüfen und bei Neuausweisung von Siedlungsflächen ggf. zu reagieren.



REMSBAHN

○ STUTTGART

■ Waldhausen

Lorch

Schwäbisch Gmünd

■ Hussenhofen

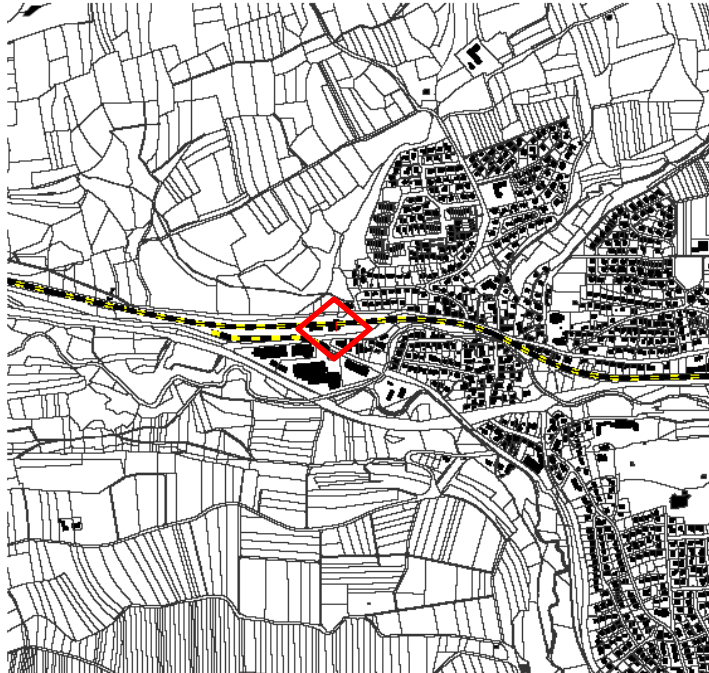
Böbingen

Mögglingen

Essingen

○ A A L E N

## Böbingen (Rems)



Der Standort des Bahnhofs ist in Beziehung zu den beiden Siedlungs"flügeln" der Gemeinde relativ ungünstig gelegen.

Der Zugang zum Mittelbahnsteig ist von beiden Seiten der Bahn möglich, leider nicht barrierefrei.

Die grosse Zahl von P+R-Plätzen -ebenfalls auf beiden Seiten- zeigt die Bedeutung des Bahnhofs für Pendler auf.

Das relativ neue Bahnhofsgelände macht einen guten Eindruck, die Agentur ist zeitweise besetzt.

Im Gegensatz zum Bahnhofsgebäude wirken die Unterführung, die Aufgänge und die Bahnsteigdächer etwas vernachlässigt. In der Unterführung sind mehrere Vitrinen mit sehr interessanten Lichtinstallationen angebracht, die aber verdreckt sind und so ein deutlich negatives Bild abgeben. Die gute Idee kehrt sich so in ihr Gegenteil und die Kunst wird weit unter Wert präsentiert.

Das Umfeld des Bahnhofs ist auf beiden Seiten ganz deutlich für den motorisierten Verkehr, P+R und Bus ausgelegt. Fussgänger und Radfahrer werden wohl selten erwartet. Es sind für Radfahrer zwar einige überdachte Abstellflächen auf der Südseite eingerichtet, die Zufahrt dorthin ist aber nicht unproblematisch. Auch die Fusswege haben allenfalls Mindestabmessungen.

Generell ist die Umgebung speziell auf der Südseite wenig einladend. Mit relativ wenig Aufwand und kontinuierlicher Pflege könnte hier viel bewirkt werden.

Von Seiten der Bahn müsste die Barrierefreiheit mit drei Aufzügen geschaffen werden, dazu sind ein facelifting sowie die Pflege der eigentlich recht ansprechenden Anlage dringend erforderlich.

## REMSBAHN

- STUTTGART

- 

- Waldhausen

- Lorch

- Schwäbisch Gmünd

- Hussenhofen

- Böbingen**

- Mögglingen

- Essingen

- A A L E N

-

REMSBAHN

○ STUTTGART

■ Waldhausen

Lorch

Schwäbisch Gmünd

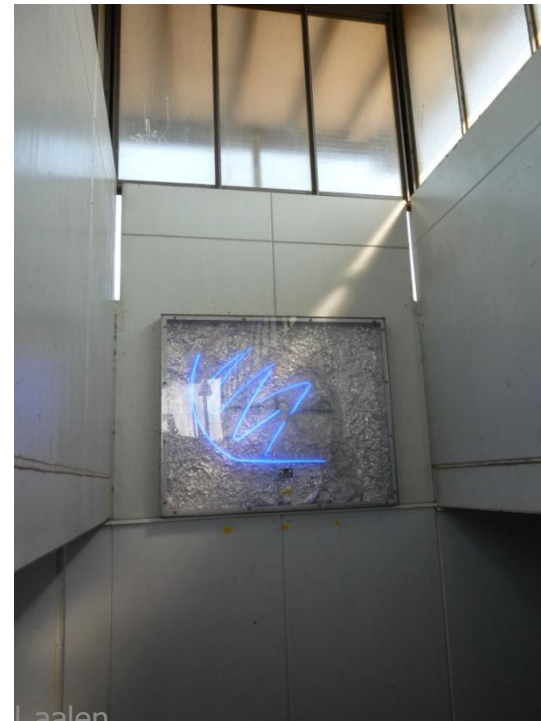
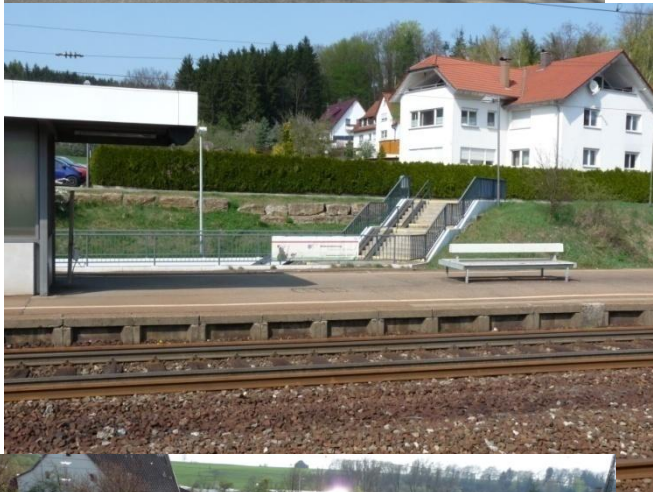
Hussenhofen

**Böbingen**

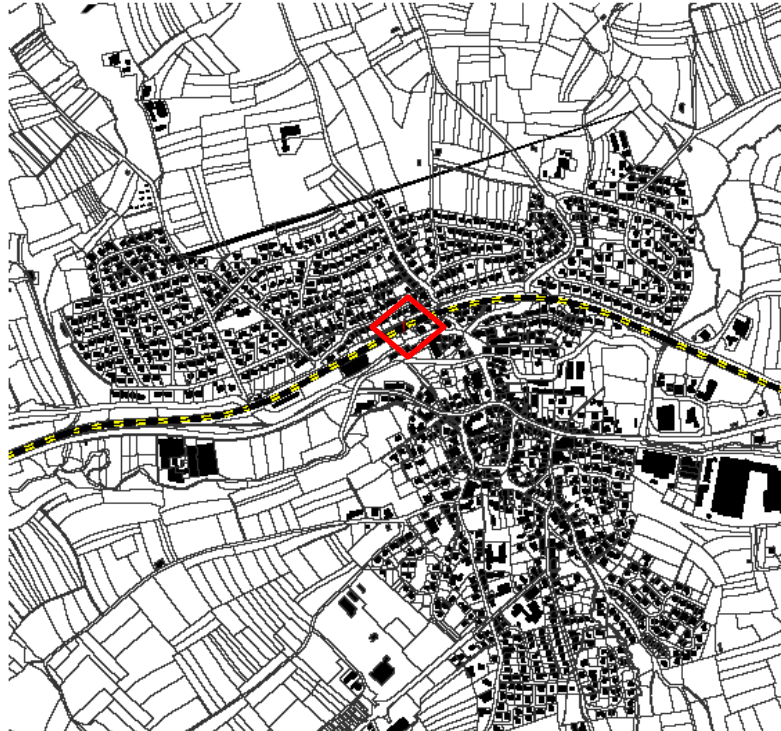
Mögglingen

Essingen

○ A A L E N



## Mögglingen



Der Haltepunkt in Mögglingen ist einladend. Er ist gut ausgestattet, übersichtlich und gepflegt. Es ist sofort erkennbar, dass die Kommune Wert legt auf ein einladendes Umfeld. Es gibt eine gut wahrnehmbare Wegweisung auf die verschiedenen Einrichtungen hin: Fahrradabstellanlage am Bahnsteig, P+R (150 P) Bushaltestellen (DB und RBS), Telefonhäuschen.

Auch ein Ortsplan, aktuell und lesbar, ist vorhanden. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme war gerade ein örtlicher Pflgetrupp aktiv mit der Grünflächenpflege beschäftigt.

Die Unterführung ist sauber und in gutem Zustand. Bei diesen guten Verhältnissen fehlt leider die Barrierefreiheit, die man sich gerade hier ganz besonders wünschen würde.

Die Lage des Bahnhofs ist leicht dezentral, dies wird durch den Lebensmittelmarkt und den Drogeriemarkt etwas kompensiert, deren Nähe den Bahnhof zu einem beliebten P+R Platz macht.

Der Zugang von den nördlichen Siedlungsteilen ist leider derzeit nicht direkt möglich und wäre wegen der topografischen Verhältnisse als Rampe nur mit hohem Aufwand zu realisieren. Allerdings könnten, sofern wegen der sehr sinnvollen Barrierefreiheit Aufzüge gebaut würden, mit einer Stahltreppe und einer Aufzugsverlängerung die nördlichen Wohngebiete mit vertretbarem Kostenaufwand sehr elegant direkt und komfortabel angebunden werden.

Natürlich kann diese Stahltreppe auch ohne Aufzug gebaut werden, die Konstruktion müsste aber dann den späteren Einbau eines Aufzugs möglich machen.

## REMSBAHN

## ○ STUTTGART

■ Waldhausen

■ Lorch

■ Schwäbisch Gmünd

■ Hussenhofen

■ Böbingen

■ Mögglingen

■ Essingen

## ○ A A L E N

REMSBAHN

○ STUTTGART

■ Waldhausen

Lorch

Schwäbisch Gmünd

Hussenhofen

Böbingen

■ Mögglingen

Essingen

○ AALEN



Auch die südlichen Ortsteile von Mögglingen sind nur unzureichend mit dem Bahnhof verbunden. Abgesehen von der Schwierigkeit, die B 29 zu überqueren, sollte eine Wegachse als Bahnhofsweg gestaltet werden, was auch für die Zeit nach der Verlegung der B 29 sinnvoll ist.

Im Nahbereich des Bahnhofs selbst könnte man die Verkehrsflächen den Bedürfnissen anpassen und den nördlichen Gehweg der Bahnhofstrasse zu Lasten der Fahrbahn auf eine für Fussgänger angenehmere Breite aufweiten. Ohne den motorisierten Verkehr (Pkw + Bus) zu beeinträchtigen würde die Situation für die Fussgänger deutlich verbessert und dazu Platz für 4 – 5 großkronige Bäume geschaffen.

Der gesamte Bereich um den Bahnhof wäre dann als ZONE 30 auszuweisen, damit auch den Radfahrern hier ein gutes Angebot gemacht werden kann.

Mit wenigen, kostengünstigen Massnahmen kann das ohnehin schon weit überdurchschnittliche Bild des Mögglinger Bahnhofs und seines Umfeldes zum Vorbildprojekt werden.





Essingen (bei Aalen)



Der Bahnhof ist aufgelassen, Bahnsteige sind noch erkennbar, teilweise überwuchert. Das Gebäude selbst ist offenbar in einem relativ guten Bauzustand im Eigentum der Fa. Scholz. Im Gebäude ist derzeit noch eine Betriebsstelle der DB-AG mit 4 Planstellen untergebracht, die für die Signalisierung und die Weichen zwischen Aalen und Böbingen und den Rangierbetrieb in Essingen (Fa. Scholz) zuständig ist.

Es sollte überprüft werden, ob nach Realisierung des Ausbaus der B 29 Aalen-Essingen ggf. an diesem Standort weitere gewerbliche Siedlungsentwicklung erfolgt, die an einen Haltepunkt auch in Verbindung mit P+R (Essingen, Welland, Albtrauf) und auch an Güterumschlag denken lässt.

Wenn ja, kann ein Haltepunkt auch ohne Einbeziehen des Bahnhofsgebäudes angedacht werden. Das stattliche Gebäude könnte also durchaus anderweitig genutzt werden.

REMSBAHN

○ STUTTGART

■ Waldhausen

■ Lorch

■ Schwäbisch Gmünd

■ Hussenhofen

■ Böbingen

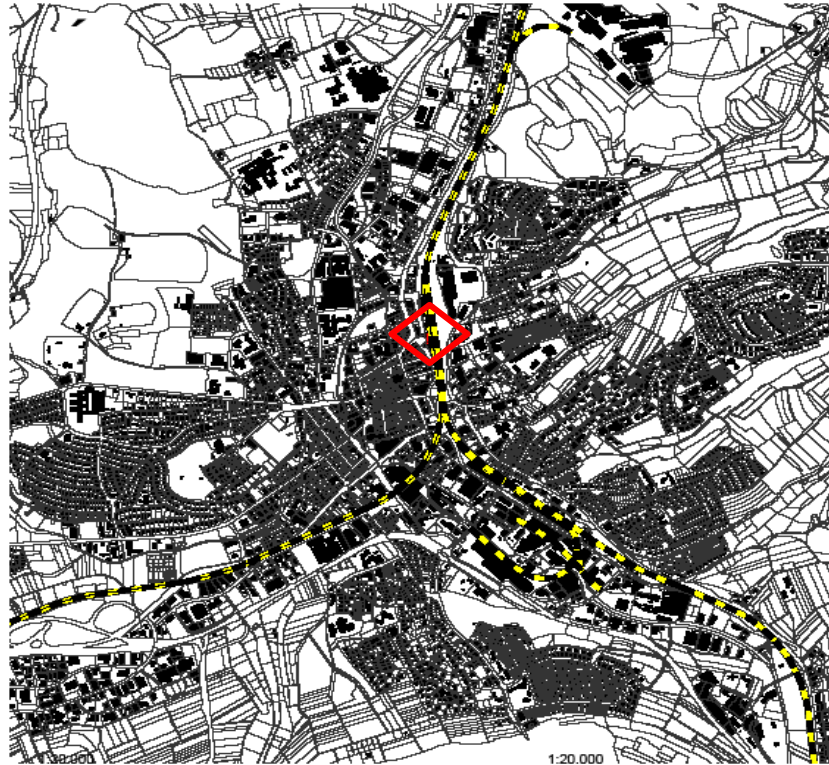
■ Mögglingen

■ Essingen

○ A A L E N



## Aalen



Der mit Abstand meistfrequentierte Bahnhof (täglich >8.000 Ein-/Ausstiege) der Region Ostwürttemberg ist in einem vergleichsweise schlechten Betriebszustand.

Als Halt für IC- bis RB-Züge weist er (außer zu Bahnsteig 1) keinen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen und zu den Zügen auf. Das Erscheinungsbild der Bahnsteige ist trist und wenig einladend. Ein öffentlich nutzbares WC fehlt. Das Bahnhofsgebäude selbst ist gut belebt, mit Reisezentrum, Zeitschriften, Bäcker und diverser Gastronomie.

Der Zugang zur Bahn ist für sämtliche Verkehrsmittel weitgehend optimiert:

- Fussgänger erreichen den Bahnhof direkt von Westen über die ZOB-Arkaden, den ZOB und die Unterführung Johann-Gottfried-Pahl-Strasse, von Osten über die Hirschbach-Unterführung.
- Radfahrer werden über mehrere Radfahrwege zu Fahrrad Parkhaus und nördlicher Abstellanlage ( beides beim Bahnsteig 1) geleitet und finden auf der Ostseite eine weitere überdachte Fahrrad- Abstellanlage.
- Busnutzer kommen im ZOB am Bahnhofsvorplatz an und gelangen in kurzer Entfernung (barrierefrei) bis zum Bahnhofsgebäude.
- Kurzzeitparker können praktisch direkt auf Bahnsteig 1 vorfahren, ebenso
- Taxen die eine wettergeschützten Vorfahrt haben.
- P+R-Kunden haben vom Parkhaus den direkten (nur vom EG barrierefreien) Zugang zum Bahnsteig 1 in einer Entfernung von ca. 100 Metern.

Das Bahnhofsumfeld ist zusammengefasst eine Verkehrsdrehscheibe aller Verkehrsmittel in zentraler Lage der Stadt Aalen, sehr kompakt auf engstem Raum – mit noch einigen Mängeln :

REMSBAHN

○ STUTTGART

Waldhausen

Lorch

Schwäbisch  
Gmünd

Hussenhofen

Böbingen

Mögglingen

Essingen

○ A A L E N



Einige Punkte müssen dringend verbessert werden:  
 Der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen darf nicht länger nur mit Personalbegleitung möglich sein und der Einstieg in die Fahrzeuge muss durch Erhöhung der Bahnsteige barrierefrei gestaltet werden.

Dazu sind 3 Aufzüge zu bauen, sinnvollerweise in einem Gemeinschaftsprojekt mit der Stadt Aalen direkt an die Unterführung „Hirschbach“ angebunden, mit direktem Zugang von Westen und Osten zu den Bahnsteigen. Pläne dazu sind bereits im Tiefbauamt der Stadt Aalen entwickelt und vor Jahren mit der DB-AG abgestimmt worden. Neben dem barrierefreien Zugang ergibt diese Lösung auch eine wesentliche Aufwertung der Unterführung, die an drei Stellen großzügig geöffnet und ggf. auch verkürzt werden könnte. Die jetzige „Angströhre“ könnte somit heller, angenehmer und angstfrei gestaltet werden.

Verbesserungsfähig sind in diesem Zusammenhang auch die (wenigen) dunklen Ecken im Bereich der Unterführungen und der Rampen des FahrradParkhauses. Mit hellen Spotlights (Energiesparlampen oder solarunterstützt) und strategisch angebrachten Spiegeln könnte versucht werden, die ungewollte Funktion als Pissoir zu unterbinden.



REMSBAHN

○ STUTTGART

Waldhausen

Lorch

Schwäbisch Gmünd

Husshofen

Böbingen

Mögglingen

Essingen

○ A A L E N



Das P+R-Parkhaus sollte am südlichen Zugang mit einem Aufzug ausgerüstet werden. Der dazu notwendige Schacht ist vorhanden.

Vielleicht ist es zu einem späteren Zeitpunkt auch möglich, den angedachten Steg über die Bahnanlagen hinüber zum Baustahlareal an diesen Aufzug anzubinden.

Verbessert werden sollte auch die Information zu den Busabfahrten schon im Ausgangsbereich der Bahnhofshalle.

Das Bahnhofsumfeld, der Bahnhofsvorplatz werden allgemein als angenehm und einladend empfunden. Der jetzige Zustand ist Zwischenergebnis des im Jahr 1991 entschiedenen städtebaulichen Ideenwettbewerbs und dessen konsequenter Weiterentwicklung durch den „Tunnel“ unter dem Bahnhofsvorplatz. Die notwendigen Rampen sind städtebaulich akzeptabel untergebracht, eine Randbebauung wie auf der Südseite (ZOB-Arkade) muss auf der Nordseite noch konsequent weiterentwickelt werden. Damit würde die Situation des Bahnhofs als Eingang zur Stadt komplettiert.



REMSBAHN

○ STUTTGART

Waldhausen

Lorch

Schwäbisch Gmünd

Husshofen

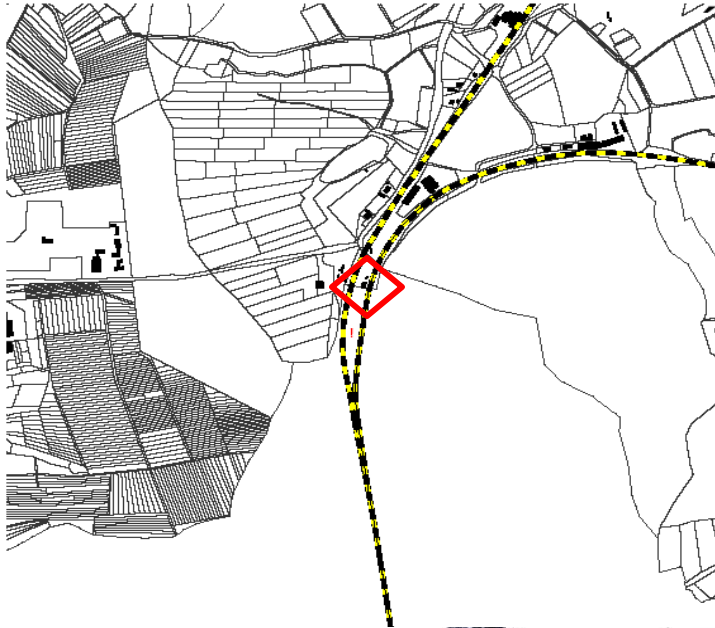
Böbingen

Mögglingen

Essingen

○ AALEN

## Goldshöfe



Die Lage des Bahnhofs fern jeder Siedlung zwischen zwei Bahnübergängen ist nur aus der Historie zu begreifen an der Gabelung der Strecken Richtung Nördlingen (Riesbahn) und Richtung Crailsheim (Jagstbahn).

Das Gebäude selbst ist zeitweise besetzt und es ist bewohnt.

Der Bahnhof hat derzeit fast ausschliesslich Umsteigebeziehungen und nahezu keinen Quell-/Zielverkehr abzuwickeln. Entsprechend ist das Umfeld völlig heruntergekommen und vernachlässigt, passend zum Zustand und der Funktion der Bahnanlagen.

Die notwendigen Einrichtungen, wie Wetterschutz, Fahrradständer, Hinweistafeln wirken irgendwie gut gemeint (Beispiel s. Bild Rems/Jagst, 1, 2, - wer kann das verstehen?). Der Zustand der Ausstattung ist in einer Skala von völlig desolat bis recht ordentlich ( Wartehäuschen ) zu bewerten.

Offenbar kommt auch manchmal ein Bus. Für die heutigen Umsteigebeziehungen könnten die Verhältnisse mit sehr geringem Aufwand sehr viel freundlicher gestaltet werden.

Für künftige Funktionen, etwa der Entwicklung eines Industrie-/Gewerbegebietes, muss ein angemessenes Konzept neu entwickelt werden, bei dem auch Gleisanschlüsse für angesiedelte Betriebe möglich sind.

Die DB-AG plant derzeit, Goldshöfe umzugestalten, vor allem um betriebliche Verbesserungen zu erreichen. Vorgesehen ist sinnvollerweise, nur noch eine Strecke bis zum Bahnhof zu betreiben und die Gabelung der Strecken erst danach vorzunehmen. Diese Pläne müssen unbedingt auf ihre Tauglichkeit für die regionalen Entwicklungspläne (Industrieansiedlung) überprüft und deshalb mit der DB-AG besprochen werden.

## Obere Jagstbahn

○ A A L E N

■ Goldshöfe

Schwabsberg

Schrezheim

Ellwangen

Jagstzell

○ C R A I L S H E I M

Obere Jagstbahn



- A A L E N
- 
- Goldshöhe
- Schwabsberg
- Schrezheim
- Ellwangen
- Jagstzell
- 
- C R A I L S H E I M

## Schwabsberg



1:10.000

Das stattliche Bahnhofsgebäude ist bewohnt, das übrige Bahnhofsgelände ist von einem GaLaBau-Betrieb genutzt. Die Bahnanlagen sind funktions- und bedarfsgerecht, ausser: Barrierefreiheit.

Eine Verschiebung des Haltepunktes in Richtung der Siedlung wäre günstig, auch deshalb, weil die heutige Lage in einer Kurve den Einstieg erheblich erschwert. Wegen des für einen Umbau notwendigen Aufwands gibt es dafür aber wohl kaum eine Priorität.



## Obere Jagstbahn

- A A L E N
- 
- Goldshöfe
- Schwabsberg**
- Schrezheim
- Ellwangen
- Jagstzell
- 
- C R A I L S H E I M

## Obere Jagstbahn



Das Bahnwärtergebäude ist offenbar privatisiert, so dass der Haltepunkt eigentlich den Charakter einer Bushaltestelle hat, mit bestmöglichem Zugang aufgrund der Lage direkt am Bahnübergang. Mit einfachsten Mitteln sollte es der DB-AG möglich sein, den Bahnsteig auf barrierefreies Niveau zu erhöhen und dabei wenigstens den Belag auf eine Breite von ca. 2,50 m durchgehend zu befestigen. Dann könnte auch die originelle multifunktionale Beschilderung teilweise eingespart werden. Auch fünf bis sechs Fahrradständer wären hilfreich, da heute der Zaun des Nachbarn dafür erhalten muss.



- A A L E N
- 
- Goldshöhe
- Schwabsberg
- Schrezheim**
- Ellwangen
- Jagstzell
- 
- C R A I L S H E I M



## Ellwangen



Der Bahnhof ist belebt und wirkt lebendig, in bester Verbindung mit dem ZOB, in guter Anbindung an die nahegelegene Altstadt und auch insgesamt sehr zentral im Stadtgefüge. Aus allen Richtungen ist der Bahnhof gut erreichbar. Das linear gegliederte Gesamtsystem aus Bahn, Bus, MIV, P+R, Fahrrad und Fussgängern ist gut in den Einzelteilen aufeinander abgestimmt, mit klaren und deutlichen Wegführungen für alle Verkehrsteilnehmer.

Die Bahnanlagen (IC-Halt!) selbst sind bei diesem insgesamt sehr positiven Bild das schwächste Glied der Kette, vor allem wegen der beiden nicht mehr zeitgemässen personalgeregelten Mittelbahnsteige, die zudem auch nicht barrierefrei sind. Hier sollte dringend ein für Ellwangen angemessenes barrierefreies Konzept mit Unterführungen und Liftanlage angestrebt werden.

Im Umfeld des Bahnhofs wäre zu überprüfen, ob das jeweilige Angebot an P+R-Plätzen, Kurzzeitparken, Fahrradplätzen ausreichend ist. Ein Zugang von der Seite der Jagst, angebunden an eine künftige Bahnsteigunterführung, sollte ebenfalls verfolgt werden.



## Obere Jagstbahn

- A A L E N
- 
- Goldshöfe
- Schwabsberg
- Schrezheim
- Ellwangen
- Jagstzell
- 
- C R A I L S H E I M

Obere Jagstbahn



○ A A L E N

■ Goldshöfe

Schwabsberg

Schrezheim

Ellwangen

Jagstzell



○ C R A I L S H E I M

## Jagstzell



Das Bahnhofsgebäude ist eingezwängt zwischen Schiene und B 290, baulich scheint es in gutem Zustand und auch teilweise genutzt zu sein.

Die Bahnanlagen sind, ausser der neueren Elektrifizierung, im Zustand der 50er Jahre, die meisten Züge halten auf dem mittleren Bahnsteig, der am schwierigsten und aufwändigsten mit Personalunterstützung erreichbar und zudem auch schräg ist.

Nur 7 Züge halten am Hausbahnsteig, auf dem ein „modernes“, aber längst verlottertes Wartehäuschen mit einem Fahrkartenautomaten errichtet wurde.

Bei diesen darüber hinaus auch noch schmutzigen Bahnanlagen braucht man sich natürlich auch im angrenzenden Umfeld keine Gedanken zu machen, insoweit sind dann die angrenzenden, zum Teil völlig verdreckten Flächen nur konsequent.

In Jagstzell sollten möglichst alle, zumindest aber die allermeisten Züge am Hausbahnsteig halten. Das Wartehäuschen gehört erneuert und an das Bahnhofsgebäude an- oder eingliedert, verbunden (vielleicht) mit einer Handvoll funktionierender Fahrrad-Abstellflächen und einer geringen Anzahl Pkw-Stellplätze. Dann können ca. 60 % der Asphaltflächen und auch der Güterschuppen abgebrochen und rekultiviert oder diese (nördlichen) Flächen für eine Siedlungsentwicklung freigegeben werden. Wenn dies alles nicht durchsetzbar ist, wäre es besser, alles vorhandene abzurechen, einschliesslich des Bahnhofsgebäudes, lediglich ein akzeptables Wartehäuschen neu zu errichten, den Rest der Flächen zu rekultivieren und einige Bäume zu pflanzen.

Was nämlich im Sinne einer verstärkten Bahnnutzung unbedingt vermieden werden sollte, ist der Eindruck, die Bahn sei ein Relikt aus vergangenen, verlorenen Zeiten.

## Obere Jagstbahn



Obere Jagstbahn



○ A A L E N

■

Goldshöfe

Schwabsberg

Schrezheim

Ellwangen

Jagstzell

■

○ C R A I L S H E I M



## Wasseralfingen



Das Bahnhofsgebäude ist von der Bahn lange schon aufgegeben (jetzt privatisiert) und durch einen einfachen Haltepunkt ersetzt worden. Obwohl Wasseralfingen eine Einwohnerzahl von ca. 12.000 und dazu sehr viele gewerbliche Arbeitsplätze aufweist, hat der Bahnhof doch nur geringe Bedeutung. Zur Innenstadt und zu den Wohngebieten ist er eher peripher gelegen, ebenso zum Kreis-Berufsschulzentrum. Zu den grossen Arbeitgebern Alfing und SHW liegt er relativ zentral.

Die grosse Nähe zur Kernstadt Aalen mit dem flächen-deckend konzipierten Busnetz ist die Hauptursache für die geminderte Bedeutung der Bahnstation Wasseralfingen. Grösster Frequenzbringer ist somit das Kreis-Berufsschulzentrum, das allerdings nicht mehr in günstiger Fusswegentfernung liegt und deshalb mit einer geeigneten Buslinienführung oder einem Bus-Shuttle angebunden werden könnte.

Die grossen Betriebe könnten ihre chronischen Parkplatzprobleme mit einem attraktiven Jobticket-Angebot entschärfen.

Das Bahnhofsgebäude ist in einem schlechten Zustand, die Nutzungsabsichten des neuen Eigentümers sind nicht bekannt. Die Bahnanlagen sind in keinem guten Zustand, sie sollten überarbeitet und ergänzt werden (Wetterschutz, Fahrscheinautomat, Barrierefreiheit).

Das Bahnhofsumfeld ist derzeit eher unfreundlich und ungestaltet. Vor einer Überplanung sollten Bahn, Stadt und der Eigentümer des Bahnhofsgebäudes sich über die jeweiligen Absichten abstimmen und die notwendigen Arbeiten koordinieren.

## RIESBAHN

○ A A L E N

Wasseralfingen

Hofen

Goldshöfe(Ries)

Westhausen

Lauchheim

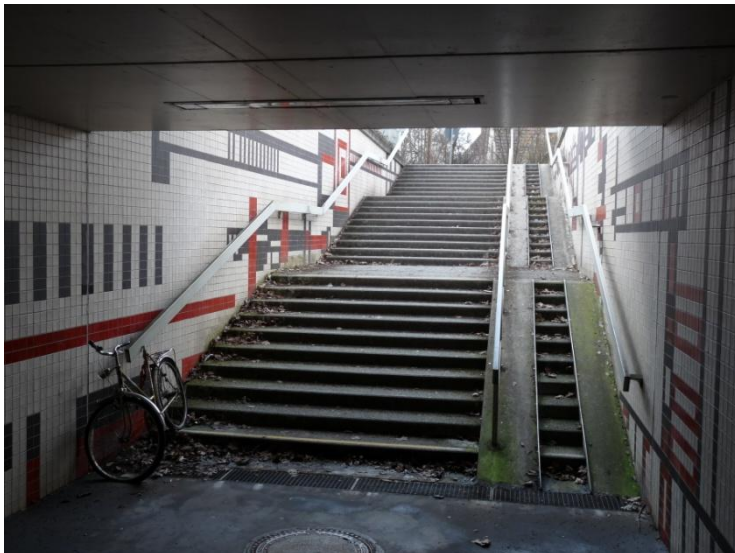
Aufhausen

Bopfingen

Trochtelfingen

Pflaumloch

○ DONAUWÖRTH



## RIESBAHN

AALEN

### Wasseraifingen

Hofen

Goldshöfe(Ries)

Westhausen

Lauchheim

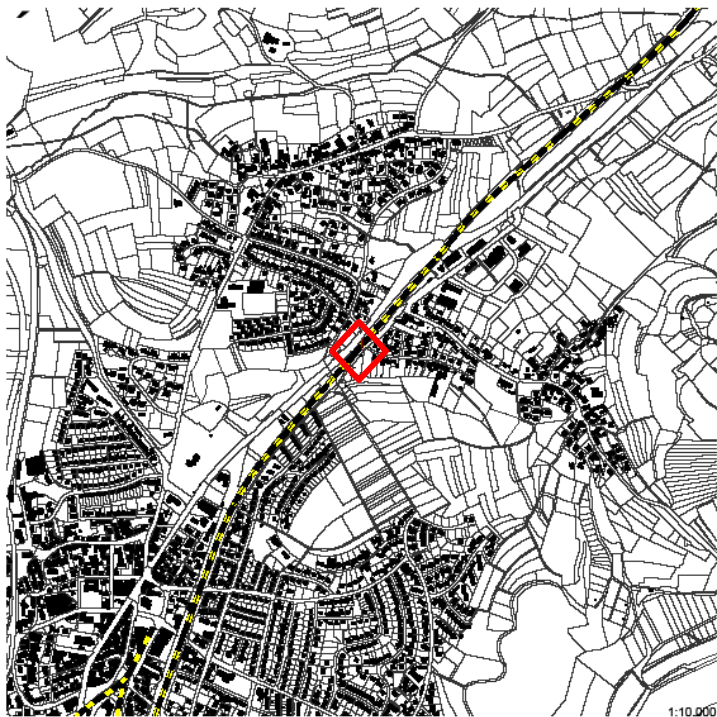
Aufhausen

Bopfingen

Trochtelfingen

Pflaumloch

DONAUWÖRTH



Der Haltepunkt Hofen liegt am Rande von Hofen, eingezwängt zwischen der ehemaligen B 29, jetzt L1029 und der Karl-Keßler-Strasse sowie an der Fussgänger- und Radwegunterführung unter der Bahnlinie, die Hofen mit Attenhofen verbindet.

Beide Bahnsteige sind dadurch direkt vom Strassenraum aus barrierefrei zu erreichen, aber zu niedrig, um barrierefrei in Züge einsteigen zu können.

Mit dem Pkw ist der Haltepunkt nur sehr schlecht erreichbar (im Westen nur mit Anbindung an die Fussgängerunterführung), Abstellplätze für Pkw fehlen.

Für Fahrräder ist auf der Ostseite ein sehr kleiner bike+ride-Unterstand eingerichtet. Auf der Westseite sollte dies am Eingang zur Fussgängerunterführung ebenfalls angeboten werden. Der Bus hält auf der Westseite an der L 1029 vermutlich aber vor allem zur Anbindung von Attenhofen. Bei dieser sehr beengten Lage gibt es wenig Gestaltungsspielraum, um so mehr sollte Wert gelegt werden auf eine freundlichere Unterführung, bessere Treppenaufgänge und ein wenig Gestaltqualität und Sauberkeit.



RIESBAHN	
○	A A L E N
	■
	Wasseralfingen
	<b>Hofen</b>
	Goldshöfe(Ries)
	Westhausen
	Lauchheim
	Aufhausen
	Bopfingen
	Trochtelfingen
	Pflaumloch
	■

○ DONAUWÖRTH



loftwerk\_D gmbh | aalen

RIESBAHN

o A A L E N

Wasseralfingen

Hofen

Goldshöfe(Ries)

Westhausen

Lauchheim

Aufhausen

Bopfingen

Trochtelfingen

Pflaumloch

o DONAUWÖRTH



Goldshöfe



Der Bahnhof Goldshöfe ist bei der Strecke der Oberen Jagstbahn Aalen- Crailsheim beschrieben.

RIESBAHN

○ A A L E N

Wasseralfingen

Hofen

**Goldshöfe(Ries)**

Westhausen

Lauchheim

Aufhausen

Bopfingen

Trochtelfingen

Pflaumloch

○ DONAUWÖRTH

## Westhausen



Vom Ort aus ist man leicht am Bahnhof vorbei, bevor man ihn überhaupt wahrgenommen hat. Genauer gesagt, es gibt kein Bahnhofsgebäude mehr, nachdem es von der Gemeinde erworben und abgebrochen wurde.

Man muss über einen geschotterten umgestalteten (Park-) Platz zum Bahnsteig gehen. Die Bahnanlagen selbst wirken sehr vernachlässigt, fast „vergessen“.

Günstig ist die unmittelbar am Bahnhof vorhandene Unterführung, so dass ein direkter Zugang von beiden Seiten des Geleises gut möglich ist. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder fehlen, was darauf hinweist, dass für Schüler die Busverbindungen wohl interessanter sind. Es ist dennoch erforderlich, ein Angebot für geschütztes Abstellen von Fahrrädern zu machen.

Die Bahn sollte unbedingt die gesamte Bahnsteiginstallation erneuern bzw. austauschen, die Gemeinde den Vorbereich mit geringen Mitteln und Baumpflanzungen aufwerten. Nach Auskunft von Bürgermeister Witzany ist eine Planung beauftragt.

In Zukunft werden sicher einige P+R-Plätze für Pkw benötigt, dazu einige Fahrrad-Abstellplätze. Zu prüfen ist auch, ob eine Verknüpfung mit dem Busnetz Sinn macht. Weitere Massnahmen sind hier kaum erforderlich.

Parallel zum stillgelegten Gleis wäre auf der Südseite eine optische Verbesserung durch eine lebendige Naturhecke zu empfehlen.

○	A A L E N
	■
	Wasseralfingen
	Hofen
	Goldshöfe(Ries)
	<b>Westhausen</b>
	Lauchheim
	Aufhausen
	Bopfingen
	Trochtelfingen
	Pflaumloch
	■
○	D O N A U W Ö R T H



RIESBAHN

○ A A L E N

Wasseraifingen

Hofen

Goldshöfe(Ries)

**Westhausen**

Lauchheim

Aufhausen

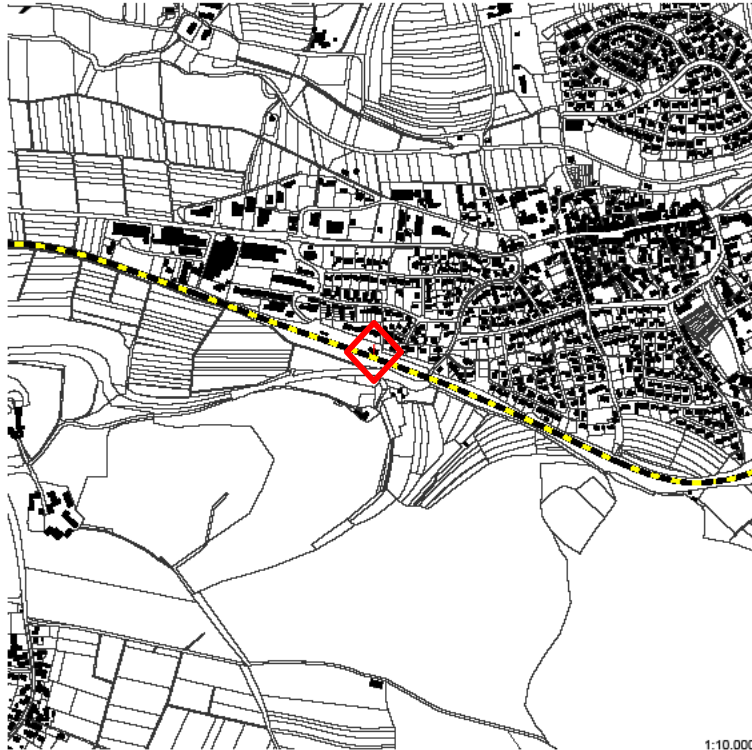
Bopfingen

Trochtelfingen

Pflaumloch

○ DONAUWÖRTH

Lauchheim



Das Umfeld des relativ abgelegenen Bahnhofs in Lauchheim deutet auf einen von Bahn und Stadt offenbar nicht gerade als wichtig erachteten Ort hin. Das relativ neue Gebäude (ähnlich wie Bopfingen, Pflaumloch) ist offenbar aufgelassen, die Informationen für Fahrgäste sind miserabel, Zufahrt, Parkplätze, Fahrradabstellanlage vernachlässigt; man kann sich nicht vorstellen, dass hier jemand gerne mit dem Zug fährt.

Busse fahren den Bahnhof nicht direkt an, in ca. 170 m Entfernung, am Abzweig von der Hülener Strasse gibt es eine Haltestelle, überwiegend auf Schülerverkehr ausgerichtet. Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind problematisch.

Das Umfeld des Bahnhofs in Lauchheim sollte dringend aufgewertet werden, in einem Maße, das der hübschen Innenstadt, den schmucken Wohngebieten und dem Anspruch an den Tourismus einigermaßen adäquat ist. Dies ist mit recht geringem Aufwand möglich.



RIESBAHN

○ A A L E N

Wasseraifingen

Hofen

Goldshöfe(Ries)

Westhausen

**Lauchheim**

Aufhausen

Bopfingen

Trochtelfingen

Pflaumloch

○ DONAUWÖRTH



RIESBAHN

○ A A L E N

Wasseralfingen

Hofen

Goldshöfe(Ries)

Westhausen

**Lauchheim**

Aufhausen

Bopfingen

Trochtelfingen

Pflaumloch

○ DONAUWÖRTH

## Aufhausen



Aufhausen ist ein Glücksfall, ein Paradebeispiel für einen einfachen, gut gepflegten, trotz seiner sehr geringen Frequenz geradezu „geliebten“ Haltepunkt. Das kommt daher, dass das eigentliche Bahngelände schon vor 24 Jahren verkauft und zu einem schmucken Wohnhaus umgebaut worden ist.

Ruth Schweizer, die Bewohnerin dieses Wohnhauses, kümmert sich, wie sie sagt, gemeinsam mit der Gemeinde um den „Bahnhof“. Deshalb liegen Prospekte aus, Informationen über die Heimatgeschichte; der Bahnsteig ist gepflegt mit einfachen, aber liebevoll bepflanzten Blumenkübeln und im Wartehäuschen mit Sitzbank und gewachsenen Holzdielen steht Mineralwasser („Für den durstigen und fröhlichen Wanderer“) kostenlos (!).

Am Wochenende, wenn ca. alle 2 Stunden ein Zug verkehrt, sind es wohl überwiegend Wanderer, die hier ein- und aussteigen, an Werktagen sind es Schüler und Berufspendler („bis Stuttgart!“).

Der Haltepunkt liegt am Rande von Aufhausen, oberhalb des Dorfes, der Zugang ist steil und mühsam. Deshalb hat sich ein Schleichweg durch die Büsche ins Dorf herausgebildet, der unwegsam und nicht ungefährlich ist und eigentlich unterbunden werden müsste. Eine Zufahrt ist nicht möglich, auch für Radfahrer kaum sinnvoll.

Der Haltepunkt soll renoviert werden. Man kann nur hoffen, dass die Bahn das Geld dazu nicht hat, damit diesem Haltepunkt nicht ein „Design“ wie von Flensburg bis Berchtesgaden übergestülpt wird.

Zu verbessern ist hier eigentlich nur der Zugang zum Haltepunkt und zu den Fahrzeugen, ...und vielleicht ein paar wenige Lampen... (Aber: „DIE wollen's hier taghell machen“, befürchtet Ruth Schweizer.)

## RIESBAHN

○ A A L E N

Wasseralfingen

Hofen

Goldshöfe(Ries)

Westhausen

Lauchheim

Aufhausen

Bopfingen

Trochtelfingen

Pflaumloch

○ DONAUWÖRTH



## RIESBAHN

○ A A L E N

Wasseralfingen

Hofen

Goldshöfe(Ries)

Westhausen

Lauchheim

**Aufhausen**

Bopfingen

Trochtelfingen

Pflaumloch

○ DONAUWÖRTH

## Bopfingen



Der Bahnhof liegt südlich, etwas oberhalb der Innenstadt von Bopfingen, die gut über zwei direkte Fusswegverbindungen erreichbar ist. Die Lage zu den Wohngebieten ist eher ungünstig, auch wegen der topografischen Verhältnisse.

Die Zufahrt zum Bahnhof ist von Osten her als Sackgasse ausgebildet, für P+R angemessen, für den Busverkehr ist vor ca. 15 Jahren eine GVFG-ÖV-Lösung entstanden.

Das Bahnhofsgebäude ist neueren Datums, offenbar noch kurz vor der Ausdünnung des Regionalverkehrs im Rahmen eines Ausbauprogramms der Riesbahn entstanden. Gut die Hälfte des Gebäudes wird derzeit offenbar nicht mehr genutzt. Rund um das Gebäude ist deshalb eine ungepflegte schmutzige Situation entstanden, die in kürzeren Abständen (vom kommunalen Bauhof?) bearbeitet werden sollte.

Der Warteraum im Bahnhofsgebäude sollte unbedingt auf lange Sicht beibehalten werden. Anzustreben wäre auch eine Nutzung der übrigen Räume des Gebäudes.



## RIESBAHN

○ A A L E N

Wasseraifingen

Hofen

Goldshöfe(Ries)

Westhausen

Lauchheim

Aufhausen

**Bopfingen**

Trochtelfingen

Pflaumloch

○ DONAUWÖRTH





Das Umfeld des Bahnhofs ist verkehrsgerecht gestaltet für Bus und Pkw, mit Mängeln für den Fahrgast und mit ausschliesslich verkehrsbezogenem Gestaltungswillen. Ein Rückbau von ca. 50 % der asphaltierten Verkehrsflächen wäre funktional nicht schlechter, für die Nutzer aber von Vorteil und insgesamt wesentlich angenehmer im Erscheinungsbild.

Nach Ablauf der Sperrfrist für die Zuschussmassnahme könnte man über einen sowohl für die Nutzer verbesserten wie für das gesamte Erscheinungsbild positiven Rückbau von ca. 50 % nachdenken.

Die sehr angenehme parkartige Situation auf der Westseite könnte so in den Bahnhofsvorplatz mit einbezogen und in Richtung Osten verlängert werden. Auch die Abstellanlage für Fahrräder sollte dann dem Bedarf angepasst werden.

Die P+R-Plätze könnten sehr einfach aufgewertet werden. Sehr gutes Beispiel: Lorch.

Südlich der Bahnlinie liegt eine grosse Brachfläche. Diese Fläche bietet sich als hochwertiges, innenstadtnahes Bauland geradezu an, könnte entsprechend gewidmet und bebaut werden.



loftwerk\_D gmbh | aalen

## RIESBAHN

○ A A L E N

Wasseralfingen

Hofen

Goldshöfe(Ries)

Westhausen

Lauchheim

Aufhausen

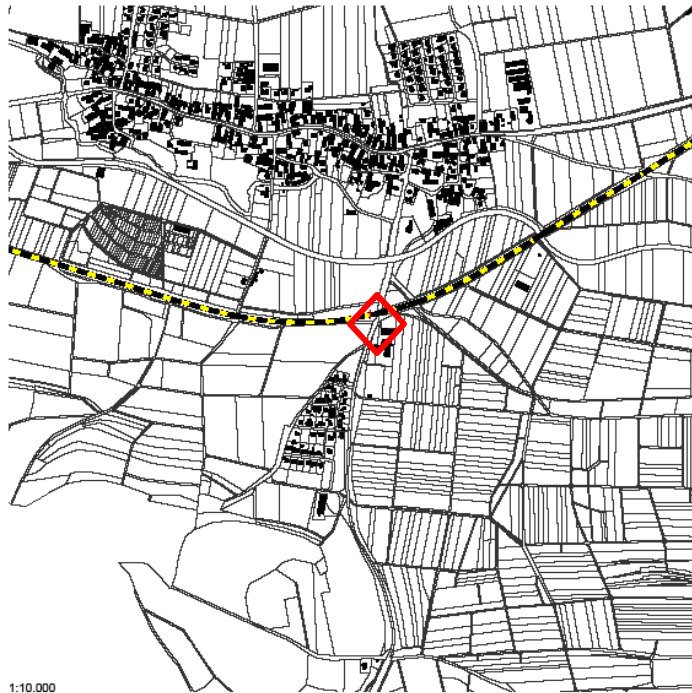
**Bopfingen**

Trochtelfingen

Pflaumloch

○ DONAUWÖRTH

## Trochtelfingen



Der Haltepunkt liegt zwischen allen Siedlungsansätzen auf freiem Feld am Bahnübergang. Die Bahnanlagen sind weitgehend in gutem Zustand, die Zahl der Lichtmasten scheint weit übertrieben (entspricht vermutlich einer Vorschrift).

Die Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder könnten verbessert werden, nach Möglichkeit integriert in den netten Baumbestand und nicht nach Richtlinie zu bauen.

Der Zugang für Radfahrer und Fussgänger kann mit einfachen Mitteln deutlich verbessert werden.

Das Umfeld gehört entrümpelt, vor allem die Südseite des Gleises, und nach einem gründlichen Pflegegang mit Sträuchern und Baumgruppen bepflanzt.



## RIESBAHN

○ A A L E N

Wasseraifingen

Hofen

Goldshöfe(Ries)

Westhausen

Lauchheim

Aufhausen

Bopfingen

**Trochtelfingen**

Pflaumloch

○ DONAUWÖRTH



RIESBAHN

○ A A L E N

Wasseralfingen

Hofen

Goldshöfe(Ries)

Westhausen

Lauchheim

Aufhausen

Bopfingen

**Trochtelfingen**

Pflaumloch

○ DONAUWÖRTH

Pflaumloch



Der Haltepunkt liegt am südlichen Ortsrand, direkt am beschränkten Bahnübergang. Das relativ neue Bahnhofsgebäude ist privat verkauft und wird offenbar genutzt ( als Abstellraum ?). Leider scheint die Nutzung wenig publikumsintensiv und so wirkt der Haltepunkt insgesamt etwas vernachlässigt.

Im Umfeld sind keine Anstrengungen der Gemeinde erkennbar.

Bahn und Kommune sollten bei der anstehenden Sanierung eine gemeinsame Lösung erarbeiten und danach auch das Umfeld sparsam gestalten.

Eine weitere Siedlungsentwicklung von Pflaumloch könnte -falls sie ansteht-, evtl. auch südlich der Bahnlinie vorgesehen werden

Auch die RBS- Verknüpfungen sollten geprüft und ggf. abgestimmt werden.



RIESBAHN

○ A A L E N

Wasseralfingen

Hofen

Goldshöfe(Ries)

Westhausen

Lauchheim

Aufhausen

Bopfingen

Trochtelfingen

Pflaumloch

○ DONAUWÖRTH

## Unterkochen



Der Bahnhof liegt direkt an der bahnparallelen Durchfahrtsstrasse, günstig zur Ortsmitte und zentral zu den Wohngebieten. Im Bahnhofsgebäude sind eine Gaststätte und eine Wohnung untergebracht.

Bei der Durchfahrt nimmt man den Bahnhof allerdings kaum wahr, wohl aufgrund der geschwungenen Linienführung der Aalener Strasse.

Der Vorplatz ist sehr einfach gestaltet mit einer Zufahrt und einer geringen Zahl von Parkplätzen. Die Bahnanlagen selbst wirken vernachlässigt, es gibt keinerlei wettergeschützte Sitzmöglichkeit. Von der nördlichen Bushaltestelle hat sich ein Trampelpfad zum Bahnsteig ausgebildet, begleitet von Abfällen. Die südliche Bushaltestelle liegt kaum erkennbar an der gegenüberliegenden Strassenseite in einiger Entfernung.

Südlich des Bahnhofsgebäudes finden sich im Gebüsch Unrat und Fäkalien.

Das Umfeld des Bahnhofs muss dringend neu gestaltet, die Verkehrsflächen reduziert und vor allem für Fussgänger müssen angenehme Zugänge geschaffen werden. P+R-Plätze in grösserer Zahl sind wohl in Unterkochen nicht unbedingt erforderlich. Das Angebot für Fahrräder ist bei Bedarf erweiterbar. Sämtliches Gebüsch und auch die unpassenden Bäume im Bereich südlich des Bahnhofsgebäude gehören entfernt und durch 2 neue Bäume und gestaltetes Grün ersetzt.

Planungen:

Die Stadt Aalen (Stadtplanungsamt) hat Pläne zur Umgestaltung des Bahnhofsbereiches in der Schublade, die aktuell überprüft werden sollten mit dem Ziel der Reduzierung der befestigten Flächen, und die dann zügig umgesetzt werden könnten.



## BRENZBAHN

Aalen

Unterkochen

Oberkochen

Königsbronn

Itzelberg

HDH Schnaitheim

Heidenheim/Brenz

HDH - Voithwerk

HDH-Mergelstetten

Herbrechtingen

Giengen

Hermaringen

Bergenweiler

Sontheim/Brenz

Niederstotzingen

U L M



BRENNBAHN

○ Aalen

Unterkochen

Oberkochen

Königsbronn

Itzelberg

HDH Schnaitheim

Heidenheim/Brenz

HDH - Voithwerk

HDH-Mergelstetten

Herbrechtingen

Giengen

Hermaringen

Bergenweiler

Sontheim/Brenz

Niederstotzingen

○ U L M



## Oberkochen



Das Bahnhofsgebäude ist verkauft und zu einem recht attraktiven Bistro ausgebaut worden, das aufgrund seiner guten Lage wohl auch eine gute Überlebenschance hat. Die Bahnanlage besteht jetzt nur noch aus einem neu errichteten Mittelbahnsteig mit barrierefreier Höhe aber ohne barrierefreien Zugang. Steile und zu schmale Treppen und eine dunkle, sehr schlechte Betonqualität aufweisende Unterführung verbinden die Bahnsteige. Für einen Neubau ist dies alles andere als attraktiv. Vor allem die betonierten Brüstungen der Treppen bewirken, dass der ohnehin schlitzartige Eindruck noch überhöht wird zu einem mühseligen und kaum überwindbar scheinenden Hindernis, über das sich auch noch eigentümliche plumpe Stahlbögen spannen, die sich bei näherem Hinsehen als Lampen entpuppen. . .

Verbessern kann man diesen Eindruck nur durch Absägen der Brüstungen und Überstellen der Treppen mit einer filigranen Stahlkonstruktion als Wetterschutz, in die die Geländer und die unbedingt erforderlichen (und vorgerüsteten) Aufzüge integriert werden können.

Im Umfeld ist für Fahrräder, für Sitzgelegenheiten, für eine WC-Anlage und für Bushaltestellen gesorgt. Der Vorplatz ist dominiert durch Flächen für den Busverkehr, die in diesem Umfang eigentlich nicht benötigt werden.

Eine veränderte Führung mit geringen Umbauten könnte hier Platz schaffen für einige Grossbäume und eine gestaltete Fussgängerfurt in Richtung der Bahnhofstrasse als wichtigstem Zugang von und zur Innenstadt.

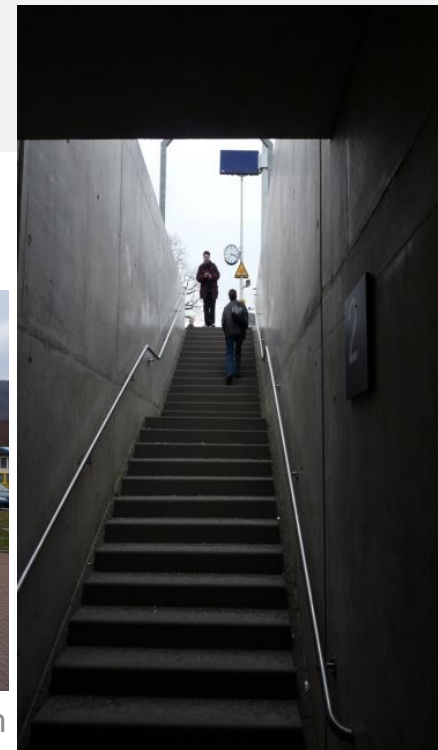


## BRENZBAHN

- Aalen
- Unterkochen
- Oberkochen**
- Königsbronn
- Itzelberg
- HDH Schnaitheim
- Heidenheim/Brenz
- HDH - Voithwerk
- HDH-Mergelstetten
- Herbrechtingen
- Giengen
- Hermaringen
- Bergenweiler
- Sontheim/Brenz
- Niederstotzingen
- U L M



Die Umgestaltung der Bahnhofstrasse zu einer 20er oder 30er Zone mit ca. 4,75 – 5 m Fahrbahn und ebenerdigen Seitenstreifen, in dem einseitig eine Baumreihe gepflanzt würde, wäre flankierend ein grosser Gewinn für den Stellenwert des Bahnhofs in Oberkochen. Ebenso flankierend könnte die Fa. Netto vielleicht dazu bewogen werden, 6 – 8 Bäume am Rand des oder auf dem Parkplatz selbst zu pflanzen. Unverständlich, aber vermutlich schwer zu revidieren ist es, dass die neue Unterführung nicht bis zur Ostseite der Gleise durchgesteckt wurde. Schliesslich könnte auch der auf der Ostseite der Bahn befindliche sehr langgestreckte Parkplatz zur Bahn hin durch eine ebenso langgestreckte Hecke eingegrünt werden. Besonders wichtig ist für den Bahnbetrieb, dass die Aufzüge – wie von der DB-AG angekündigt, jetzt dann auch eingebaut werden.



**BRENNBAHN**

- Aalen
- Unterkochen
- Oberkochen**
- Königsbronn
- Itzelberg
- HDH Schnaitheim
- Heidenheim/Brenz
- HDH - Voithwerk
- HDH-Mergelstetten
- Herbrechtingen
- Giengen
- Hermaringen
- Bergenweiler
- Sontheim/Brenz
- Niederstotzingen

- U L M



## Königsbronn



Der Bahnhof in Königsbronn ist ein Beispiel für gravierende städtebauliche Veränderungen, die letztlich zur völligen Funktionslosigkeit des Bahnhofsgebäudes geführt haben. Folgerichtig ist der barrierefrei ausgebaute Zugang zur Bahn fast völlig auf die Westseite verlagert, auf der 41 Züge täglich halten. Auf der Bahnhofsseite sind es gerade mal 3 Züge. Die enge und schmutzige Unterführung wird vielleicht noch für Kunden benötigt, die es nicht rechtzeitig schaffen, am 100 m entfernten Bahnübergang vor der Einfahrt eines Zuges zu queren, ein Bahnsteigwechsel ist jedenfalls nahezu nie erforderlich.

So könnte fast das gesamte Gelände östlich der Bahnlinie, einschliesslich des Bahnhofs bis hin zum SHW-Gleisanschluss überbaut und gewerblich genutzt werden, ggf. auch für Verladevorgänge.

Die Südwestseite mit dem eigentlichen Haltepunkt ist funktional in Ordnung, wobei die Gestaltung der Verkehrs- und Freiflächen bei Weitem nicht die Wertigkeit des sehr schönen baulichen Ensembles des Klosterhofs erreicht. Mit wenig Mitteln kann hier eine adäquate Verbesserung erreicht werden.



## BRENZBAHN

○ Aalen

Unterkochen

Oberkochen

**Königsbronn**

Itzelberg

HDH Schnaitheim

Heidenheim/Brenz

HDH - Voithwerk

HDH-Mergelstetten

Herbrechtingen

Giengen

Hermaringen

Bergenweiler

Sontheim/Brenz

Niederstotzingen

○ U L M



## BRENNBAHN

○ Aalen

Unterkochen

Oberkochen

**Königsbronn**

Itzelberg

HDH Schnaitheim

Heidenheim/Brenz

HDH - Voithwerk

HDH-Mergelstetten

Herbrechtingen

Giengen

Hermaringen

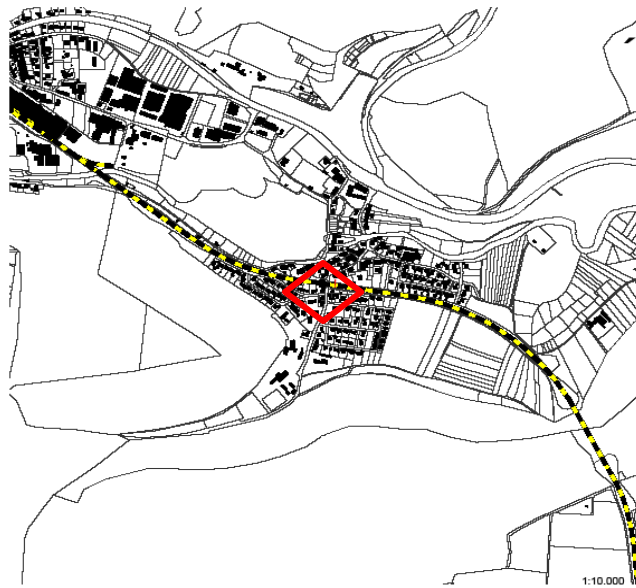
Bergenweiler

Sontheim/Brenz

Niederstotzingen

○ U L M

Itzelberg



Der Haltepunkt im Schwerpunkt von Itzelberg ist im Grundsatz wie eine Bushaltestelle ausgestaltet, mit sauberem und gepflegtem Umfeld. Günstig direkt am Bahnübergang gelegen erfüllt er alle notwendigen Funktionen.  
Der Bahnsteig könnte auf Barrierefreiheit erhöht werden.



BRENNBAHN

○ Aalen

Unterkochen

Oberkochen

Königsbronn

**Itzelberg**

HDH Schnaitheim

Heidenheim/Brenz

HDH - Voithwerk

HDH-Mergelstetten

Herbrechtingen

Giengen

Hermaringen

Bergenweiler

Sontheim/Brenz

Niederstotzingen

○ U L M

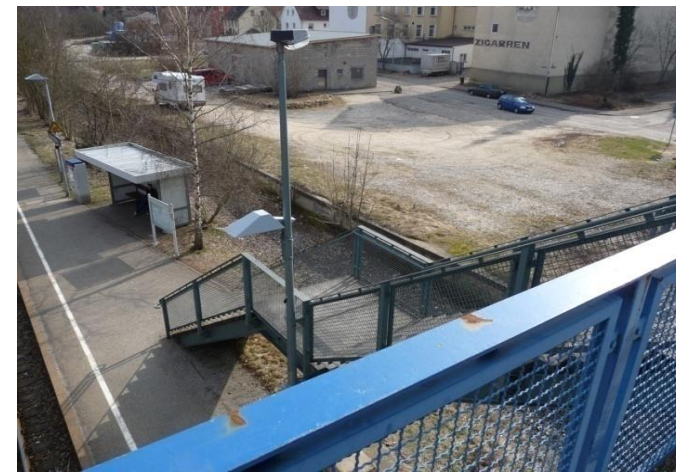
Schnaitheim



Das Bahngelände und das Umfeld des Bahnhofs (vor allem das westliche) lassen kaum an einen Bahnhof denken, sondern machen eher den trostlosen Eindruck einer Gewerbebrache.

Im Gegensatz dazu ist das Bahnhofsgebäude selbst in gutem Zustand und durch eine Zahnarztpraxis belebt. Markantes Merkmal der örtlichen Situation ist der eiserne Steg mit einer westlichen und östlichen Rampentreppe (stark schräggestellte breite Stufen). Von diesem Steg geht eine steile Treppe zum überwiegend in Funktion befindlichen Bahnsteig 2. Damit dient dieser Steg der offenbar gutgenutzten städtischen Fußgängerverbindung über die Bahn und gleichzeitig dem Zugang zum Bahnsteig 2.

Der Steg scheint stark angewittert und sanierungsbedürftig. Bei einer Sanierung könnte das westliche Feld des Steges problemlos entfernt und von Westen her ein ebenerdiger Zugang zum Bahnsteig 2 geschaffen werden. Die mittlere, sehr steile Treppe kann entfallen und durch die westliche Treppenrampe ersetzt werden. Damit wären dann beide Aufgänge der Bahnsteige relativ bequem, allerdings nicht barrierefrei, zu begehen.



BRENBBAHN

- Aalen
- Unterkothen
- Oberkothen
- Königsbronn
- Itzelberg
- HDH Schnaitheim**
- Heidenheim/Brenz
- HDH - Voithwerk
- HDH-Mergelstetten
- Herbrechtingen
- Giengen
- Hermaringen
- Bergenweiler
- Sontheim/Brenz
- Niederstotzingen
- U L M



Für Fussgänger ist ein Steg grundsätzlich angenehmer zu begehen als eine Unterführung, es muss allerdings ungefähr die doppelte Höhe einer Unterführung überwunden werden. Da der Steg in Schnaitheim bereits vorhanden ist und sowohl dem Bahnverkehr als auch der Ortsteilverbindung dient, sollten eigentlich, auch bei nur geringem Bahnverkehr, 2 Aufzüge installiert werden, jeweils am Rampenabgang, für Ältere, für Personen mit Kinderwagen, Fahrrädern oder Gepäck, für Bahnreisende und für Behinderte.

Der gesamte Geländestreifen westlich der Bahn ist bestens für eine gewerbliche, eine gemischte und für eine Wohnbebauung geeignet und bietet sich für eine innerstädtische Überplanung an.

Die östliche Seite der Bahn mit der Brenzaufweitung ist ein idyllisches Fleckchen, das mit sehr wenig Aufwand in einen Zustand ähnlich dem Anspruch der Landesgartenschau versetzt werden könnte.



## BRENBBAHN

○ Aalen

Unterkochen

Oberkochen

Königsbronn

Itzelberg

**HDH Schnaitheim**

Heidenheim/Brenz

HDH - Voithwerk

HDH-Mergelstetten

Herbrechtingen

Giengen

Hermaringen

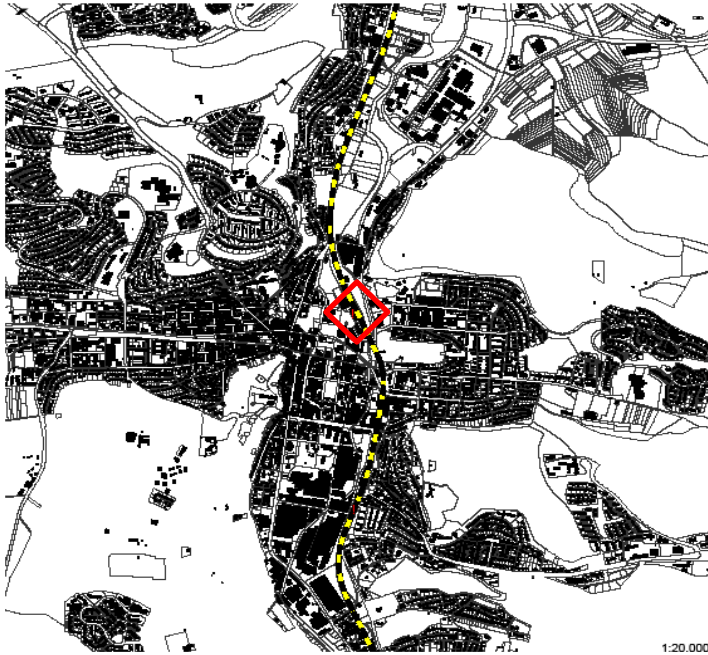
Bergenweiler

Sontheim/Brenz

Niederstotzingen

○ U L M

## Heidenheim



1:20.000



Das Bahnhofsgebäude setzt zur Stadt hin einen markanten Akzent, die eigentlichen Bahnanlagen verbreiten aber eher einen Hauch nostalgischer Tristesse.

Kommt man aus dem recht gepflegt wirkenden stattlichen Bahnhofsgebäude heraus, so präsentiert sich der Bahnhofplatz nicht eigentlich als Platz. Der frühere zentrale Ein-/Ausgang des Gebäudes ist in den nördlichen Anbau (Reisezentrum, Bäcker, Zeitschriften) verlagert, so dass sich von der Stadt her für den Fussgänger die Wegeführung nicht sofort erschliesst. Vielmehr dominieren die Vorfahrt für Pkw und Taxi, die Stellplätze für Pkw und der lebhafte Verkehr des Bahnhofplatzes.

Der Lageplan zeigt auf, dass der Bahnhof geometrisch gesehen im Hinblick auf die Nutzungsverteilung anscheinend relativ günstig gelegen ist. Allerdings ist er praktisch nur von Westen her zugänglich, der Fussweg parallel zur Bahn und dann hinüber in die östlichen Stadtquartiere ist die einzige, mässig brauchbare direkte Anbindung.

Umso wichtiger sind die Verknüpfungen mit den Verkehrsmitteln Radfahrwege, Bus und Pkw.

Eigentlich ist alles vorhanden, was an einem Bahnhof erwartet wird: Fahrradständer am Bahnsteig 1, ein Busbahnhof, eine Taxivorfahrt, Kurzzeitparker, ein Parkhaus für P+R, alles ist vorhanden, erfüllt aber die Bedürfnisse nicht optimal.

Die Anbindung an ein Radwegenetz ist nicht erkennbar, die wenigen Abstellplätze sind nicht gut wettergeschützt. Die Busse fahren am Bahnhof vorbei, halten aber erst im etwa 150 m abseitigen, vom Bahnhofsgebäude aus kaum wahrnehmbaren ZOB, der diesen Namen eigentlich nicht verdient. (Beobachtung dazu: Ein Bus hat am Zugang zum Bahnhof angehalten, zahlreiche Fahrgäste herausgelassen, die einspurige Strasse minutenlang gesperrt, so dass mehrere Pkw den Bus überholt haben und auf der Gegenfahrbahn der Überquerungshilfe in prekären Konflikt mit dem Gegenverkehr geraten sind.)

## BRENZBAHN

○	Aalen
	Unterkochen
	Oberkochen
	Königsbronn
	Itzelberg
	HDH Schnaitheim
	<b>Heidenheim/Brenz</b>
	HDH - Voithwerk
	HDH-Mergelstetten
	Herbrechtingen
	Giengen
	Hermaringen
	Bergenweiler
	Sontheim/Brenz
	Niederstotzingen
○	U L M



Der Individualverkehr ist bestens präsent, mit Zufahrten und Abstellplätzen.

Wichtigste Massnahme im Bahnhofsbereich Heidenheim ist zunächst die Erneuerung der Bahnanlagen selbst zu einem zeitgemässen, barrierefreien Standard mit erhöhten Bahnsteigen. Dabei kommt der vorhandenen sehr angenehmen breiten Unterführung, ergänzt durch Aufzüge, grösste Bedeutung zu. Optimal wäre es, bei dieser Gelegenheit die Unterführung zum südlichen Teil des Brenz Parks zu verlängern und von dort die Verteilung der Fussgänger in die östlichen Stadtteile zu gestalten.

Zu untersuchen wäre, ob dann in diesem Bereich mit dann direktem Zugang zu den Bahnsteigen ggf. auch eine Bushaltestelle, eine angemessene PKW-Vorfahrt (kiss+ride) und Parkplätze, wenigstens aber Kuzzeitparkplätze mit dem Effekt der Verkehrsvermeidung und Entlastung des Bahnhofsplatzes geschaffen werden könnten.

Vor dem Bahnhofsgebäude sollten mittelfristig eine platzsparende Neuordnung der Kurzzeitparker und der Taxivorfahrt im südlichen Bereich sowie eine Ausstiegshaltestelle für Busse angedacht werden. Dies würde Freiraum für eine Platzgestaltung und für eine zielgerichtete Anbindung der Fussgänger an die an sich angenehme Wegführung zur Innenstadt schaffen.

Der Stadtraum rund um den Bahnhof ist derzeit nicht optimal organisiert und weist auch Gestaltmängel auf. In einer Umorganisation steckt ein erhebliches städtebauliches Potenzial, das zum Gewinn für den Bahnverkehr und die Stadt Heidenheim gehoben werden könnte. Deshalb wird eine gründliche Überplanung, evtl. auch ein städtebaulicher Ideenwettbewerb empfohlen.

## BRENBBAHN

- Aalen
- Unterkochen
- Oberkochen
- Königsbronn
- Itzelberg
- HDH Schnaitheim
- Heidenheim/Brenz
- HDH - Voithwerk
- HDH-Mergelstetten
- Herbrechtingen
- Giengen
- Hermaringen
- Bergenweiler
- Sontheim/Brenz
- Niederstotzingen
- U L M

BRENBBAHN



- Aalen
- Unterkochen
- Oberkochen
- Königsbronn
- Itzelberg
- HDH Schnaitheim
- Heidenheim/Brenz**
- HDH - Voithwerk
- HDH-Mergelstetten
- Herbrechtingen
- Giengen
- Hermaringen
- Bergenweiler
- Sontheim/Brenz
- Niederstotzingen

- U L M



BRENBahn



Der Haltepunkt direkt an der B19, in der Nähe des Zugangs zum Firmenareal der Firma Voith, wird nur wenig, wohl in Abstimmung mit den Betriebszeiten der Firma angefahren. Gleichwohl ist er öffentlich, wenn auch wegen des Strassenverkehrs schwierig zugänglich. Eine besondere Bedeutung über den Werkverkehr hinaus hat der Haltepunkt jedoch erkennbar nicht, so dass er eher in Gefahr ist als ausgebaut zu werden. Für die Nutzer wäre die Wiederöffnung zum Firmenareal ein grosser Gewinn.



- Aalen
- Unterkochen
- Oberkochen
- Königsbronn
- Itzelberg
- HDH Schnaitheim
- Heidenheim/Brenz
- **HDH - Voithwerk**
- HDH-Mergelstetten
- Herbrechtingen
- Giengen
- Hermaringen
- Bergenweiler
- Sontheim/Brenz
- Niederstotzingen
- U L M

BRENNBAHN

Mergelstetten

Das eigentlich recht stattlich wirkende Bahnhofsgebäude wird auf einem halbzerstörten Banner am Gebäude als Bauplatz zum Verkauf angeboten. Der Zustand im Inneren lässt wohl auch nur noch einen Abbruch zu. Der Haltepunkt, ausgestattet mit einem ganz neuen Wartehäuschen, ist stillgelegt, könnte aber mit sehr geringem Aufwand wieder aktiviert werden, sofern ein Bedarf festgestellt würde.



1:10.000



○ Aalen

Unterkochen

Oberkochen

Königsbronn

Itzelberg

HDH Schnaitheim

Heidenheim/Brenz

HDH - Voithwerk

HDH-Mergelstetten

Herbrechtingen

Giengen

Hermaringen

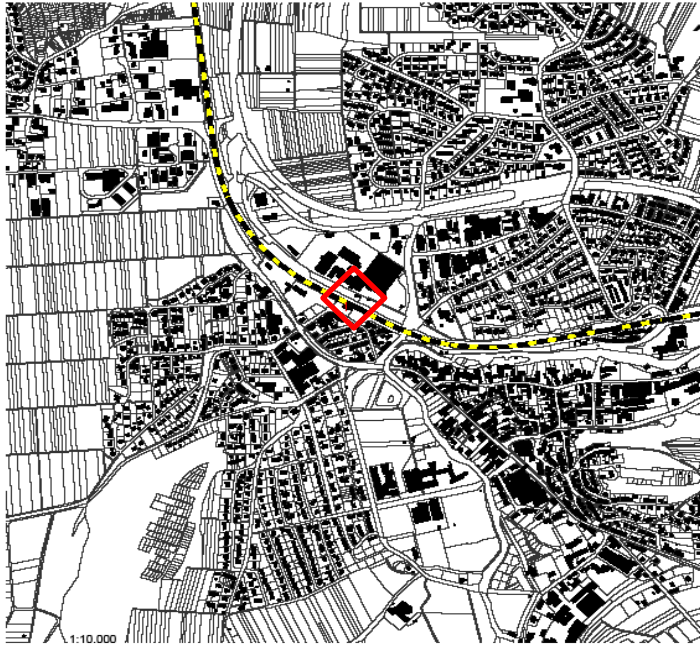
Bergenweiler

Sontheim/Brenz

Niederstotzingen

○ U L M

## Herbrechtingen



Die beiden neuen und voll barrierefrei ausgebauten Bahnsteige (Höhe und von beiden Seiten ebenerdig zugänglich) stehen in krassem Gegensatz zu dem vernachlässigten Bahnhofsgelände und dem desolaten Umfeld. Das Bahnhofsgelände ist offenbar mit zwei Wohnungen belegt, das Erdgeschoss scheint leerzustehen. Der mit nicht barrierefreien Treppen ausgestattete Steg über die Bahnanlage dient vor allem der Verbindung der Ortsteile, aber auch dem Zugang von Westen zum Gleis 2, an dem die allermeisten Fahrten bis auf 3 pro Tag stattfinden (diese Verbindung ist damit nicht barrierefrei). Die Beobachtung war, dass sehr viele Fahrgäste diese (unbequeme) Brücke nutzen (müssen).

Wie in Schnaitheim dient der Steg in Herbrechtingen sowohl der Ortsteilverbindung (auch Zugang zur Fa. Osram) wie dem Zugang zu den Zügen. Deshalb sollten in Herbrechtingen 2 Aufzüge für die Bevölkerung wie für die Bahnnutzer am Steg platziert werden.

Das Umfeld des Bahnhofsgeländes besteht eigentlich nur aus einer viel zu grossen ungegliederten öden Asphaltfläche und der daran anschliessenden Gewerbebrache. Die Gesamtfläche gehört überplant, mit einfachen Mitteln gestaltet und die leeren Flächen in Bahnhofsnähe sollten einer Bebauung zugeführt werden. Die Flächen haben offenbar bisher keine gewerbliche Nutzung gefunden, sie sind aber durchaus auch für eine Gemischte- oder eine Wohnnutzung geeignet.

Bei dieser dringend erforderlichen Überplanung müssen unbedingt brauchbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und einige Sitzgelegenheiten geschaffen werden, auch Parkplätze und eine ansprechende Begrünung.

## BRENZBAHN

○ Aalen

Unterkochen

Oberkochen

Königsbronn

Itzelberg

HDH Schnaitheim

Heidenheim/Brenz

HDH - Voithwerk

HDH-Mergelstetten

Herbrechtingen

Giengen

Hermaringen

Bergenweiler

Sontheim/Brenz

Niederstotzingen

○ U L M



BRENBahn

○ Aalen

Unterkochen

Oberkochen

Königsbronn

Itzelberg

HDH Schnaitheim

Heidenheim/Brenz

HDH - Voithwerk

HDH-Mergelstetten

**Herbrechtingen**

Giengen

Hermaringen

Bergenweiler

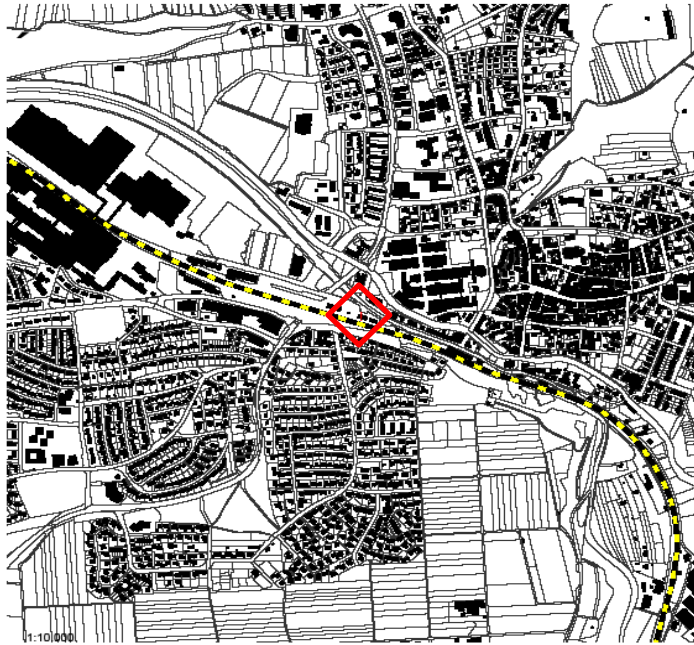
Sonthem/Brenz

Niederstotzingen

○ U L M



## Giengen an der Brenz



Im Gegensatz zu dem annähernd gleichartigen Gebäude in Herbrechtingen ist das Bahnhofsgebäude in Giengen ordentlich gepflegt. Zum Zeitpunkt der Besichtigung fanden Baumassnahmen im Inneren statt, so dass die kleine Bahnhofskeipe im Nebengebäude nicht die einzige lebendige Nutzung bleibt. Auch in Giengen sind die Bahnanlagen in gutem neuen Zustand, mit Ausnahme der stark vernachlässigten Unterführung. Diese ist allerdings auf beiden Bahnsteigen an Aufzüge angeschlossen, so dass Giengen einer der wenigen wirklich barrierefreien Bahnhöfe ist.

Der Bahnhof von Giengen liegt recht günstig im Schwerpunkt der Besiedlung, allerdings gibt es eine „leere“ Distanz, die fussläufige Erreichbarkeit ungünstiger macht. Die südlich der Bahn gelegenen Stadtteile sind deutlich vom Zugang abgetrennt, der Weg über die Strassenbrücke im Zuge der Ulmer Strasse ist äusserst unattraktiv für Fussgänger wie für Radfahrer. Sehr gut organisiert ist (aus diesen Gründen?) ein Giengener Stadtbuss zum Bahnhof, der mit drei Busschleifen von ca. 20 Minuten Fahrtdauer alle Stadtteile zumindest stündlich - verbunden mit Wartezeiten - an den Bahnhof anbindet.

Für Pkw ist die Zufahrt sehr gut, Radfahrer haben noch Nachholbedarf und eine offenbar nicht ausreichende Abstellanlage.



## BRENZBAHN

○	Aalen
	Unterkochen
	Oberkochen
	Königsbronn
	Itzelberg
	HDH Schnaitheim
	Heidenheim/Brenz
	HDH - Voithwerk
	HDH-Mergelstetten
	Herbrechtingen
	<b>Giengen</b>
	Hermaringen
	Bergenweiler
	Sontheim/Brenz
	Niederstotzingen

○ U L M

**BRENBBAHN**

○ Aalen

Unterkochen

Oberkochen

Königsbronn

Itzelberg

HDH Schnaitheim

Heidenheim/Brenz

HDH - Voithwerk

HDH-Mergelstetten

Herbrechtingen

**Giengen**

Hermaringen

Bergenweiler

Sontheim/Brenz

Niederstotzingen

○ U L M



Die Flächen auf der Nordseite des Bahnhofs sind stark überdimensioniert asphaltiert, zu Lasten der Fussgänger, der Radfahrer und der wartenden Busnutzer und mit dem Ergebnis einer unökonomischen Nutzung für parkende Fahrzeuge. Hier könnten erhebliche Flächen gewonnen werden. Die Vorfahrt vor dem Bahnhof wäre auch ca. 2,5 – 3 m schmaler völlig ausreichend, was den wartenden Busnutzern für geschützte Sitzgelegenheiten sehr zugute käme.

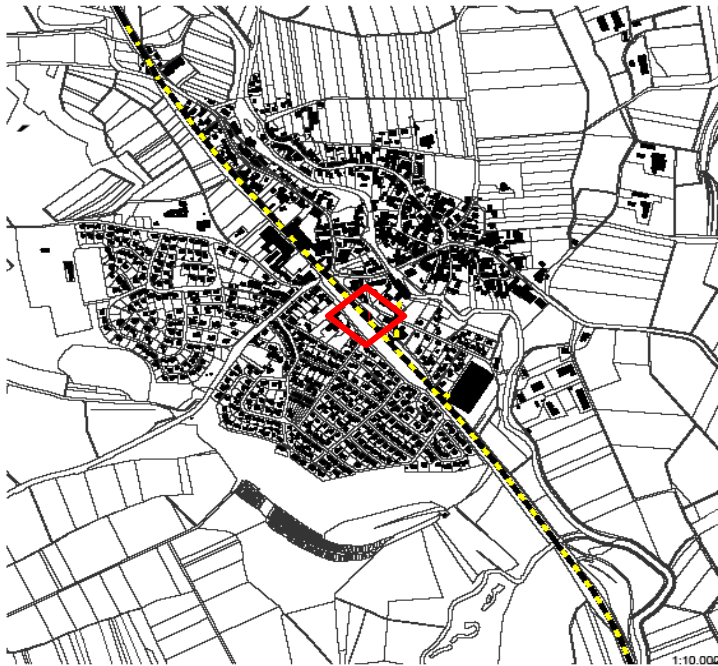
P+R könnte auch unter der Strassenbrücke sonnen- und wettergeschützt angeboten werden, wodurch grössere zusammenhängende Grünflächen möglich würden. Der Zugang zur Innenstadt sollte zentral auf das Bahnhofsgebäude zuführen.

Empfohlen wird jedenfalls eine kompetente Überplanung des gesamten Bereiches mit dem Ziel einer kostengünstigen, nachhaltigen, funktionalen und gestalterischen Verbesserung verbunden mit der Entsiegelung von mindestens 30 % der befestigten Flächen.



BRENNBAHN

Hermaringen



Der Bahnhof liegt recht gut im Schwerpunkt der Siedlung, auch die vorhandene Strassenunterführung macht den Zugang von beiden Seiten ziemlich gleichwertig. Beide Bahnsteige haben einen neuen barrierefreien Zugang und auch die erforderliche Bahnsteighöhe für barrierefreien Zutieg.

Neben dem leerstehenden Bahnhofsgebäude ist eine offenbar liebevoll gepflegte idyllische Gaststätte mit kleinem Biergarten in Betrieb.

P+R ist direkt am Bahnhof möglich, Platz für eine Erweiterung wäre vorhanden. Ein Busverkehr ist nicht an den Bahnhof angebunden, vermutlich wegen mangelndem Nutzerpotenzial. Nicht verständlich ist der Standort der Fahrrad-Abstellanlage, die sich – nagelneu – ca. 200 m vom Bahnhof entfernt befindet. Vermutlich war die Idee für diesen Standort, beide Bahnsteige damit anzudienen. Der wichtigere Bahnsteig 1, an dem fast alle bis auf 2 Züge halten, ist aber ca. 200 m entfernt. Ergebnis: nur 1 Fahrrad war zu sehen. Die Anlage sollte umgesetzt oder es sollten direkt am Bahnhof, Gleis 1, weitere überdachte bike+ride – Plätze geschaffen werden.

Südlich des Bahnhofsgebäudes ist auf beiden Seiten der Gleise jeweils ein grösseres Potenzial an Bauland. Diese Flächen sind für Gewerbe oder eine gemischte Nutzung, auch für Wohnbauland geeignet und sollten deshalb überplant werden.



- Aalen
- Unterkochen
- Oberkochen
- Königsbronn
- Itzelberg
- HDH Schnaitheim
- Heidenheim/Brenz
- HDH - Voithwerk
- HDH-Mergelstetten
- Herbrechtingen
- Giengen
- **Hermaringen**
- Bergenweiler
- Sontheim/Brenz
- Niederstotzingen

- U L M

BRENNBAHN

○ Aalen

Unterkochen

Oberkochen

Königsbronn

Itzelberg

HDH Schnaitheim

Heidenheim/Brenz

HDH - Voithwerk

HDH-Mergelstetten

Herbrechtingen

Giengen

**Hermaringen**

Bergenweiler

Sontheim/Brenz

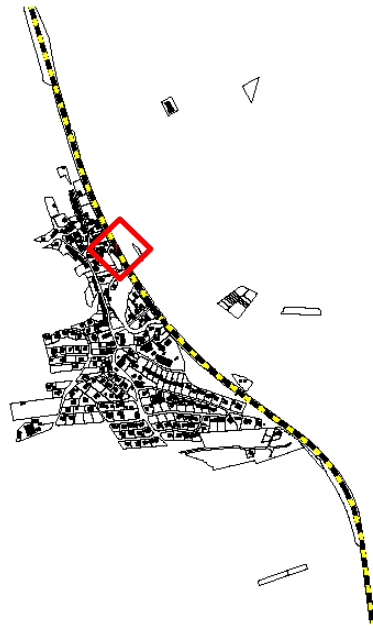
Niederstotzingen

○ U L M





Bergenweiler



1:10.000

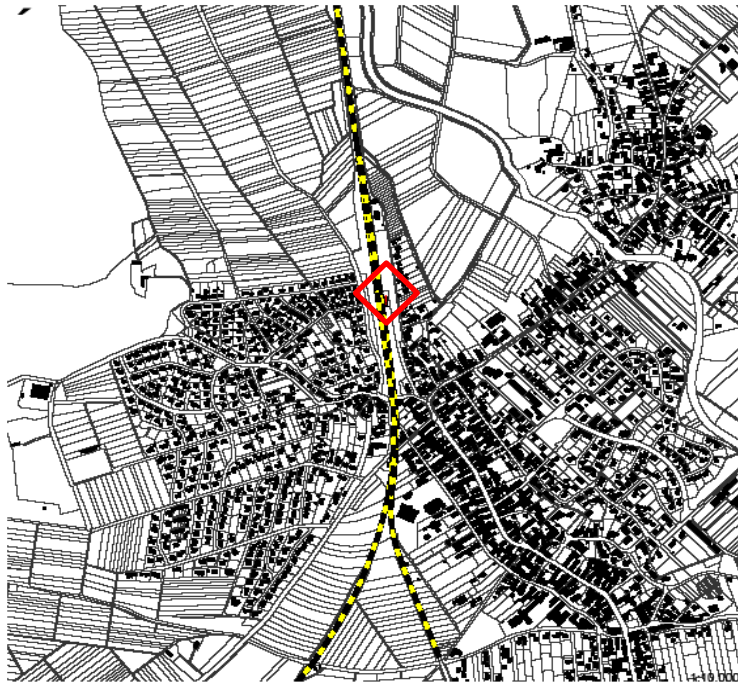
- Idyllisch neben der Bahnbrücke über die Brenz gelegen, ist der Haltepunkt kaum auffindbar und mit Fahrzeugen auch nicht anzufahren. Der Weg dahin heisst „Am Bahnhöfle“, was der Bahn AG wohl zu gering war, weshalb ein offizieller roter Wegweiser „Bahnhof“ angefügt wurde.
- Der nette Ort wird erst richtig bedeutend durch das schöne moderne rote Stationschild („Bergenweiler“), was auf dieser Strecke auch in Unterkochen und Itzelberg zu finden ist. Warum eigentlich nur dort und nicht überall?



BRENZBAHN

- Aalen
- Unterkochen
- Oberkochen
- Königsbronn
- Itzelberg
- HDH Schnaitheim
- Heidenheim/Brenz
- HDH - Voithwerk
- HDH-Mergelstetten
- Herbrechtingen
- Giengen
- Hermaringen
- Bergenweiler**
- Sonthem/Brenz
- Niederstotzingen
- U L M

## Sontheim an der Brenz



Die Lage des Bahnhofs ist leicht exzentrisch. Die Bahnanlagen sind neu und erlauben barrierefreien Zutritt zu den Fahrzeugen, aber nur der Bahnsteig 1 (10 Halte pro Tag) ist barrierefrei zu erreichen, der Bahnsteig 2 (38 Halte pro Tag) ist dies nicht. Die Treppen der Unterführung sind schmal und ohne Schiebehilfe ausgestattet, Aufzugsschächte sind vorgerüstet. Das ansehnliche, wohl nicht genutzte Bahnhofsgebäude ist in gutem äusseren Zustand. Die überdachte Abstellanlage für Fahrräder ist relativ gross, aber auch sehr gut genutzt und liegt günstig am Bahnsteig 1. Der Bahnhof wird vom RBA (Augsburg) mit der Linie Dillingen – Donauwörth mit dem Bus angefahren. P+R-Plätze scheinen ausreichend, Erweiterungen sind gut möglich. Der Sinn der Beschilderung erschliesst sich nicht ohne weiteres. Die versiegelten Flächen vor dem Bahnhof könnten deutlich reduziert werden im Sinne einer angenehmen nachhaltigen Gestaltung. Auf der Westseite der Gleise entlang des Bergenweilerweges ist die Bebauung deutlich abgerückt. Dieser Geländestreifen eignet sich für eine Wohnbebauung mit mindestens ca. 10 Einfamilienhäusern.

Von dieser Seite her wäre auch anstelle des heutigen Trampelpfades ein legaler barrierefreier Zugang zum stärker (38 Halte) frequentierten Bahnsteig 2 zu schaffen und dadurch auch eine Fußwegverbindung West-Ost durch die Bahnunterführung legal möglich.



## BRENZBAHN

○	Aalen
	Unterkochen
	Oberkochen
	Königsbronn
	Itzelberg
	HDH Schnaitheim
	Heidenheim/Brenz
	HDH - Voithwerk
	HDH-Mergelstetten
	Herbrechtingen
	Giengen
	Hermaringen
	Bergenweiler
	<b>Sontheim/Brenz</b>
	Niederstotzingen
○	U L M

BRENBahn

○ Aalen

Unterkochen

Oberkochen

Königsbronn

Itzelberg

HDH Schnaitheim

Heidenheim/Brenz

HDH - Voithwerk

HDH-Mergelstetten

Herbrechtingen

Giengen

Hermaringen

Bergenweiler

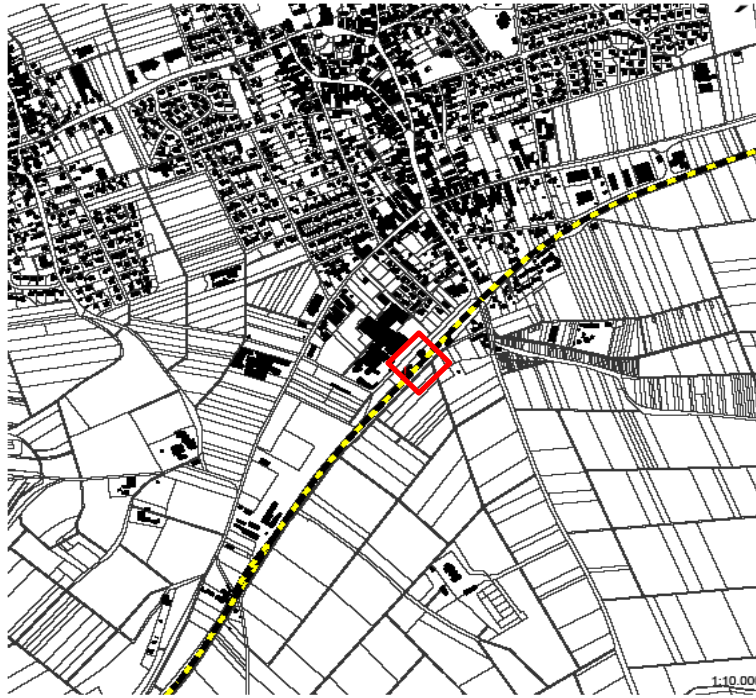
**Sonthem/Brenz**

Niederstotzingen

○ U L M



## Niederstotzingen



Bahn und Bahnhof liegen tangential am Ortsrand bei der Firma Gardena. Der barrierefreie Zugang erfolgt über die Bahnhofstrasse (L 1168) und den Bahnübergang im Zuge der Bahnhofstrasse (350 m vom Bahnhof entfernt) jeweils zum gewünschten Bahnsteig. Die Treppenanlage innerhalb des Haltepunktes ist nicht barrierefrei, eng und ohne Hilfsmittel.

Das schöne und für die Region typische Bahnhofsgebäude ist etwas vernachlässigt, die Bahnanlagen sind neu, ermöglichen den barrierefreien Zugang zu geeigneten Fahrzeugen und stehen in eigentümlichem, durchaus reizvollen Kontrast zum Gebäude. Zwei einfache Kugelbäume tragen ganz entscheidend zu diesem angenehm wirkenden Ensemble bei.

Eine Abstellanlage für Fahrräder ist vorhanden und eine Buslinie des Regionalverkehrs Alb-Bodensee verbindet mit Ulm, ZOB.

Auch hier könnten grössere Asphaltflächen entfernt und rekultiviert werden. Entfernt werden könnten auch der marode wirkende Holzschuppen, er hat aber offenbar in jüngster Zeit ein neues Dach erhalten und soll wohl noch einen Zweck erfüllen.

Die Flächen zwischen Bahnhof und Bahnübergang könnten wesentlich besser ausgenutzt und gestaltet werden.

Auch an diesem Bahnhof gibt es für Fahrgäste (meist Jugendliche), die von einem PKW von der Bahn abgeholt werden, keinen geschützten Sitzplatz zum Warten ausserhalb der Bahnsteige. Dieser Fall wurde mehrfach beobachtet, Wartezeit manchmal mehr als 20 Minuten. Wenn kein Bushäuschen am Haltepunkt vorhanden ist, müsste dieses Problem bedacht werden.

## BRENZBAHN

○ Aalen

Unterkochen

Oberkochen

Königsbronn

Itzelberg

HDH Schnaitheim

Heidenheim/Brenz

HDH - Voithwerk

HDH-Mergelstetten

Herbrechtingen

Giengen

Hermaringen

Bergenweiler

Sontheim/Brenz

Niederstotzingen

○ U L M

## BRENBahn

○ Aalen

Unterkochen

Oberkochen

Königsbronn

Itzelberg

HDH Schnaitheim

Heidenheim/Brenz

HDH - Voithwerk

HDH-Mergelstetten

Herbrechtingen

Giengen

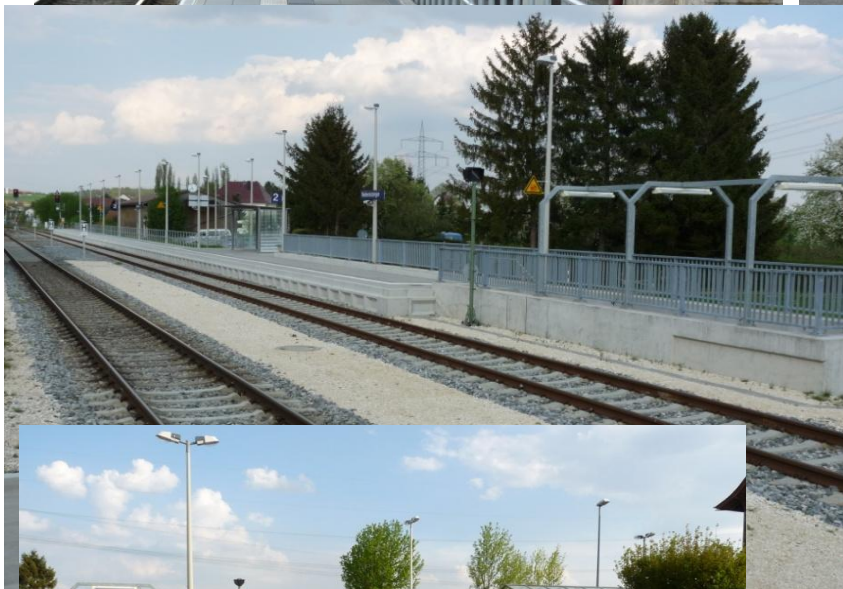
Hermaringen

Bergenweiler

Sontheim/Brenz

**Niederstotzingen**

○ U L M



## A Aktuell vorgesehene Maßnahmen der Bahn AG

Die Bahn AG– Station und Service, Stuttgart, hat aktuell das Konjunkturprogramm des Bundes für Maßnahmen der DB-Netze abzuwickeln. In der Region Ostwürttemberg ist das gesamte Netz des Ostalbkreises im Konjunkturprogramm enthalten. Die vorgesehenen Maßnahmen sind –je nach Bedarf– von Station zu Station unterschiedlich. Im Wesentlichen geht es um die Ertüchtigung der Bahnsteige (meist ohne Barrierefreiheit zum Einstieg in die Fahrzeuge), um Wetterschutz, Beleuchtung und Information, z. B. um einen neuen „DSA“ (Dynamische Schrift Anzeiger) mit dem aktuelle Zuginformationen dem Fahrgast übermittelt werden sollen (z.B. „RB 37368 nach Ulm“).

Die in anliegender Grafik grün dargestellten Bahnhöfe sind davon betroffen. Das Programm „ Kleinere Stationen“ hat bereits begonnen, Unterkochen ist im September 2009 fertiggestellt, Westhausen, Lauchheim, Aufhausen, Bopfingen, Trochtelfingen, Pflaumloch, Schwabsberg und Schrezheim sowie Wasseralfingen sind im Bau und sollen noch 2009 fertiggestellt werden. Die anderen folgen in 2010.

**REMSBAHN**  
Aalen- Stuttgart

**OBERE JAGSTBAHN**  
Aalen- Crailsheim

**RIESBAHN**  
Aalen– Donauwörth

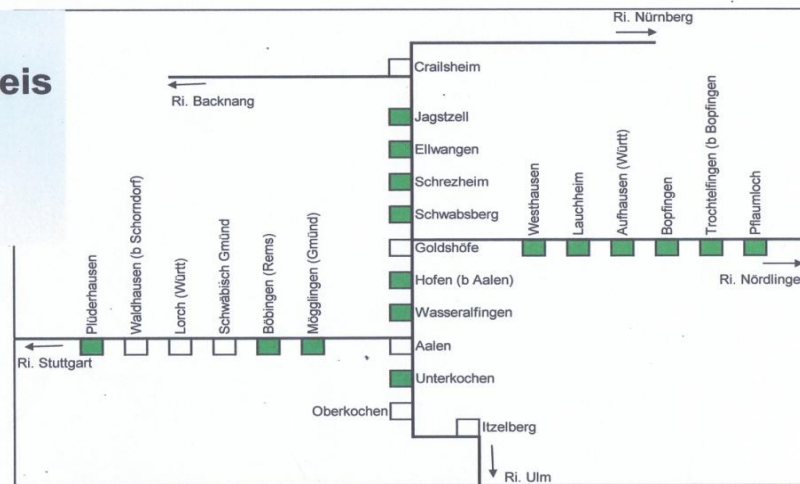
**BRENTBAHN**  
Aalen- Ulm

### Konjunkturprogramme 2009 – 2011 (Personenbahnhöfe Baden-Württemberg) 3. Kleinere Stationen



#### I. Ostalbkreis

**Gesamtkosten:**  
1.851 T€ (IIP 1)  
4.044 T€ (IIP 2)





Für die im Bau befindlichen Stationen (Kleinere Stationen im Ostalbkreis ) sind hier exemplarisch für Westhausen und Unterkochen aktuelle Bilder nach Redaktionsschluss eingefügt. Die anderen Stationen sollten nach Fertigstellung bewertet werden.

**REMSBAHN**  
Aalen- Stuttgart

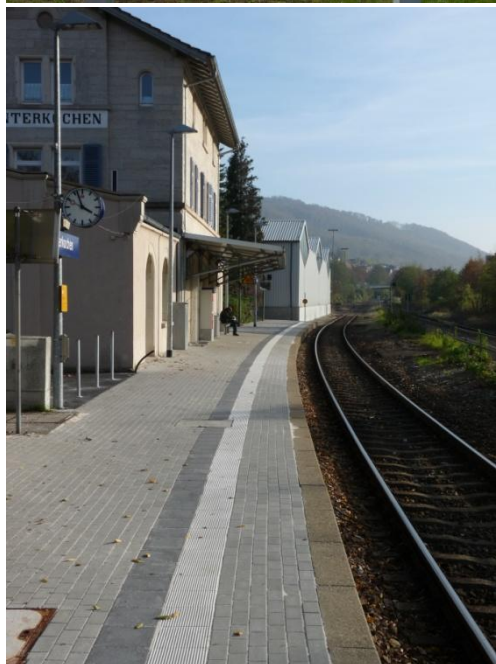
**OBERE JAGSTBAHN**  
Aalen- Crailsheim

**RIESBAHN**  
Aalen- Donauwörth

**BRENNBAHN**  
Aalen- Ulm

Westhausen, 21.10.2009  
Der Haltepunkt ist völlig abgeräumt, mit einem neuen Belag versehen worden und soll in Kürze auch die neue Ausstattung erhalten.

Gut wäre es gewesen, wenn wenigstens die Gemeinde davon etwas erfahren hätte, damit sie ihre eigenen, in Auftrag gegebenen Planungen damit hätte abstimmen können. Bleibt zu hoffen, dass dies noch erfolgen kann ...



Unterkochen, 21.10.2009



Der Bahnsteigsbelag ist erneuert worden, es gibt jetzt auch eine Sitzgelegenheit und einen Fahrscheinautomaten neuester Generation.

Das Grün südlich des Gebäudes ist zurechtgestutzt, aber nach wie vor im Erscheinungsbild sehr unbefriedigend. Hier sollte nachgebessert werden.

Alles andere (s.S.50) bleibt noch zu tun.

So sehr diese Massnahmen des Konjunkturprogramms zu begrüßen sind, so sehr gibt es doch auch erhebliche Schwachstellen.

Insgesamt sollen bis 2011 ca. 5 Mio Euro im Ostalbkreis im Programm „Kleinere Stationen“ auf 15 Bahnhöfen investiert werden. Auf den Linien wird somit nicht nur an einzelnen Stationen, sondern „auf der ganzen Linie“ ein modernisierter Standard erreicht. Dies ist einerseits sehr positiv zu sehen, zumal die gesamte Region einen ganz erheblichen Rückstand aufzuholen hat. Andererseits bedeutet die zwingend vorgeschriebene Zeitschiene, dass an einigen Stellen Investitionen durchgeführt werden, die eigentlich erst nach anderen, jetzt noch zurückgestellten Massnahmen Sinn machen.

Beispiel Ellwangen:

Hier sollen mit gut 1 Mio Euro Bahnsteige hergerichtet, Ausstattung erneuert, Wetterschutz verbessert, die Beleuchtung und der DSA neu installiert werden. Die Bahnsteige bleiben aber auf dem alten Niveau, die dringend erforderliche Unterführung mit Aufzügen ist nicht finanziert, soll aber in einigen Jahren gebaut werden. Diese Reihenfolge ist nicht sinnvoll, da jetzt aufgewendete Mittel zwar gut sind für die Baukonjunktur, aber eigentlich bei den späteren Massnahmen zu einem sehr hohen Anteil ein zweites Mal aufgewendet werden müssen.

Hier stellt sich die Frage, ob nicht in einem koordinierten Kraftakt erreicht werden muss, die insgesamt notwendigen Massnahmen in sinnvoller Reihenfolge abzuwickeln und mit der Bahnsteigverlängerung und der Unterführung zu beginnen. Ohnehin vorgesehene Mittel von Bahn, Land und Stadt müssten zeitlich umgeschichtet werden. Die Gesamtkosten wären jedenfalls im 6-stelligen Bereich günstiger.

An dieser Stelle muss festgestellt werden, dass eine positive Entwicklung des Schienenverkehrs nur dort zu erreichen ist, wo die am Schienenverkehr Beteiligten ihre Massnahmen absprechen und koordinieren. Die Massnahmen des Konjunkturpaketes sind bisher nur ganz vereinzelt zwischen Bahn und Kommunen abgesprochen.

Beispiel Westhausen:

Die Gemeinde war nicht davon informiert, dass der Haltepunkt kurzfristig komplett erneuert wird. Die vorgesehenen Massnahmen waren der Gemeinde nicht bekannt. Aber auch die Bahn war nicht darüber informiert, dass die Gemeinde Westhausen schon länger eine Überplanung des Bahnhofsumfeldes in Auftrag gegeben hat.

Es ist dringend angeraten, das Thema Schienenverkehr ganzheitlich zu behandeln.

Der extreme Zeitdruck darf nicht als Entschuldigung dienen für unkoordinierte und deshalb im Zweifelsfall ineffiziente Massnahmen.

**REMSBAHN**

Aalen- Stuttgart

**OBERE JAGSTBAHN**

Aalen- Crailsheim

**RIESBAHN**

Aalen- Donauwörth

**BRENTZBAHN**

Aalen- Ulm



Neben den im Konjunkturprogramm 2009 – 2011 aufgenommenen „Kleineren Stationen“ sind in der Region noch die „teuren“ Ausbaumassnahmen in Aalen, Oberkochen und in Itzelberg aufgenommen.

Der Bereich Goldshöfe ist im DB-eigenen Bahnstationsmodernisierungsprogramm bis 2018 enthalten, ebenso wie die Bahnhöfe Heidenheim und Schwäbisch Gmünd.

In Oberkochen werden die jetzt zugestandenen Aufzüge installiert, in Itzelberg muss der Bahnsteig wegen des demnächst eingesetzten Zugmaterials verlängert werden und wird dabei auf barrierefreie Höhe gebracht.

In Aalen erfolgt die lange überfällige Generalsanierung mit Umbau der Bahnsteige und Erneuerung der Bahnhofsausstattung, Bau von drei Aufzügen (unbedingt im Bereich der Hirschbachunterführung vorzusehen als Kooperationsprojekt mit der Stadt Aalen ! ).

Die ebenfalls dringend notwendigen Umbau- und Erneuerungsmassnahmen der Bahnhöfe Schwäbisch Gmünd und Heidenheim sind ebenfalls 2009 bis 2018 enthalten, was noch einige Jahre Wartezeit bedeuten kann. Zumindest der Bahnhof Schwäbisch Gmünd müsste aber bis 2014 zur Eröffnung der Landesgartenschau barrierefrei sein, zumal es dabei auch mehrere Kombinationsprojekte mit der Stadt gibt. Eine bessere Bahnerschliessung einer Gartenschau als in Schwäbisch Gmünd mit dem Bahnhof direkt am vorgesehenen Haupteingang hat es wohl bundesweit noch nicht gegeben.

Dem Investitionsprogramm der Bahn liegt zugrunde, dass die Stationen der Bahnlinien in der Zukunft unterschieden werden nach der Beibehaltung von Bahnhofsgebäuden. Gebäude werden für Bahnzwecke künftig weiterhin vorgesehen in:

Bopfingen, Böbingen, Lorch, Schwäbisch Gmünd, Essingen, Ellwangen, Aalen, Heidenheim.

Alle übrigen Stationen werden als Haltepunkte mit dem Standard einer Bushaltestelle ausgestattet: Zugang, Aufenthalt, Wetterschutz, Information, Fahrscheinverkauf.

Diese Entscheidungen hat die Bahn für sich so getroffen.

## REMSBAHN

Aalen- Stuttgart

## OBERE JAGSTBAHN

Aalen- Crailsheim

## RIESBAHN

Aalen- Donauwörth

## BRENTBAHN

Aalen- Ulm



**REMSBAHN**

Aalen- Stuttgart

**OBERE JAGSTBAHN**

Aalen- Crailsheim

**RIESBAHN**

Aalen- Donauwörth

**BRENTBAHN**

Aalen- Ulm

Anregungen und Empfehlungen

Seite 83 – 91

## Ergebnis, Zusammenfassung

Die Betrachtung und Dokumentation aller Stationen der Region Ostwürttemberg ergibt ein äusserst heterogenes Bild. Das Bewertungsergebnis liegt zwischen einem sehr sorgfältigen und wertigen Zustand bis hin zur völlig vernachlässigten Anlage.

Häufig scheinen der Zustand von Bahnanlagen und Umfeld in krassem Gegensatz zueinander zu stehen und gar nichts miteinander zu tun zu haben. Auf keiner der vier Linien der Region ist ein konzeptionell durchgängiger Standard erkennbar, weder bei den Bahnanlagen noch im Umfeld der Stationen.

Vieles scheint sich zufällig entwickelt zu haben, vielleicht, weil gerade die Mittel in der notwendigen Grössenordnung zur Verfügung standen oder weil keine grösseren Probleme vorlagen und das Projekt einfach zu realisieren war. So ergibt sich daraus der sehr unbefriedigende Zustand, dass dort, wo die grössten Frequenzen sind, nämlich in Aalen, Schwäbisch Gmünd, Heidenheim, Ellwangen die Qualität der Bahnanlagen sehr zu wünschen übrig lässt, während die Städte bereits viel in ein wertiges Umfeld investiert haben.

Dagegen sind manche kleinere Stationen seitens der Bahn voll barrierefrei ausgebaut, aber das Umfeld ist in einem geradezu beklagenswerten Zustand, wie z. B. in Herbrechtingen. Echte Barrierefreiheit ist sonst nahezu nirgends anzutreffen. Dabei ist dieser Gesichtspunkt ein wesentliches Merkmal für die Qualität des Bahnfahrens.

Unverzichtbar ist Barrierefreiheit für Behinderte. Für Reisende mit Kinderwagen, Gepäck oder Fahrrädern, für Ältere und Kinder, also für sehr viele Bahnnutzer ist der bequeme Zugang zum Bahnsteig und der Einstieg in die Züge von sehr grosser Bedeutung. **Deshalb muss Barrierefreiheit zu einem selbstverständlichen Komfortmerkmal des Bahnfahrens werden** und das Stigma von Behinderung oder Krankheit verlieren.

Nur sehr wenige Stationen sind insgesamt gesehen in einem befriedigenden bis guten Zustand, allen voran Lorch. Das heisst aber nicht, dass auch diese Bahnhöfe und ihr Umfeld schon den Standard etwa der meisten S-Bahn-Stationen im Grossraum Stuttgart oder auch in Südbaden erreicht hätten.

**Zur nachhaltigen Förderung des Bahnverkehrs in der Region Ostwürttemberg müssen sowohl die Bahnanlagen als auch deren Umfeld dringend auf einen besseren und möglichst durchgängigen barrierefreien Standard gebracht werden.**

**An jeder einzelnen Bahnstation müssen die Möglichkeiten gemeinsam zwischen Bahn und Kommunen erörtert und die Massnahmen gegenseitig verabredet werden. Die Moderation dieser Gespräche sollte durch die Landkreise oder den Regionalverband Ostwürttemberg erfolgen.**

REMSBAHN

Aalen- Stuttgart

OBERE JAGSTBAHN

Aalen- Crailsheim

RIESBAHN

Aalen- Donauwörth

BRENTZBAHN

Aalen- Ulm

Von allergrösster Bedeutung sind dabei die bahneigenen Grundstücke, die nicht mehr bahnbetrieblich genutzt werden oder deren betriebliche Notwendigkeit infrage steht. Diese, der Planungshoheit der Kommunen entzogenen ehemals hoheitlichen Flächen müssen überplant und umgenutzt werden, soweit dies möglich ist. Ähnlich wie bei Konversionsflächen anderer Art (Kasernen, aufgelassene Flugplätze, Truppenübungsplätze ...) hat die Bahn AG aus der Vergangenheit heraus als staatlicher Betrieb die Verpflichtung, diese Flächen zum Wohle der Allgemeinheit anzubieten.

Dies bedeutet nicht, diese Flächen den Kommunen zu schenken. Es bedeutet aber auch auf gar keinen Fall, mit diesen Flächen auf hohe Erträge zu spekulieren.

Sinnvollste Nutzungen der bahnnahen Flächen an Haltepunkten und Bahnhöfen sind natürlich Nutzungen zur Verknüpfung der Verkehrsmittel, wie Bushaltestellen, Fahrradabstellanlagen, Park and Ride, Vorfahrten.

Als nächstes sind Wohnen und Arbeiten mit fussläufiger Verbindung zum Bahnhof in einer dem Ort angemessen hohen Verdichtung anzustreben. Dieses bedeutet Entwicklung im Innenbereich und damit wird Bahnverkehr grundsätzlich gefördert. Die für diesen Zweck geeigneten Bahngrundstücke können –wenn sie jetzt keine betriebliche Funktion mehr haben– zur nachhaltigen Förderung des schienengebundenen Verkehrs einen Beitrag leisten, der ein Beitrag zur Förderung des Gemeinwohls ist und tendenziell die Wirtschaftlichkeit der Bahn stabilisiert.

Deshalb ist bei zukünftigen bauleitplanerischen Überlegungen aller Gemeinden mit Bahnstationen dieser Gesichtspunkt generell zu berücksichtigen und aus der Sicht der Regionalplanung auch zu bewerten.

**Sämtliche entlang der Schienenstrecken der Region nicht mehr für betriebliche Zwecke der Bahn benötigten Immobilien müssen entwidmet, in die kommunale Planungshoheit übergeleitet und überplant werden. Die Bahn sollte diese Entwicklung fördern und die Immobilien zu angemessenen moderaten Preisen an die Kommunen oder privaten Nutzer veräussern.**

REMSBAHN

Aalen- Stuttgart

OBERE JAGSTBAHN

Aalen- Crailsheim

RIESBAHN

Aalen- Donauwörth

BRENZBAHN

Aalen- Ulm

**REMSBAHN**  
Aalen- Stuttgart

**OBERE JAGSTBAHN**  
Aalen- Crailsheim

**RIESBAHN**  
Aalen- Donauwörth

**BRENTBAHN**  
Aalen- Ulm

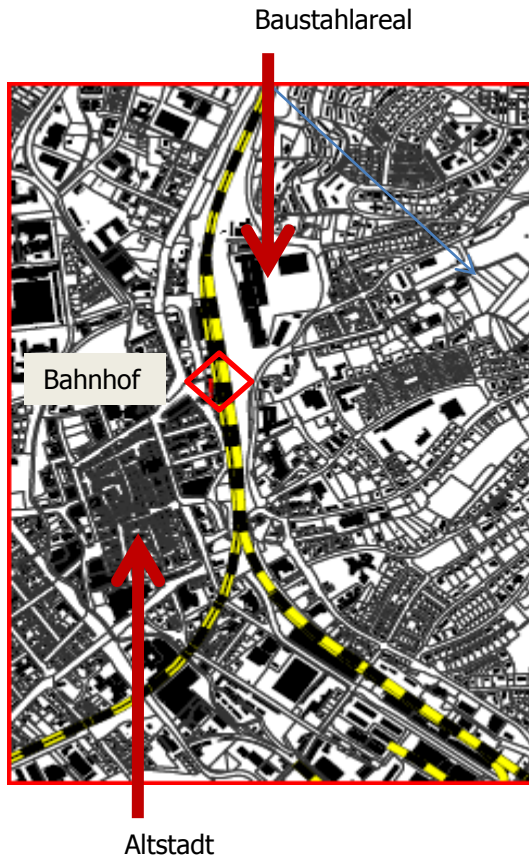
Derartige Entwicklungsmöglichkeiten sind in Aalen, Schwäbisch Gmünd, Goldshöfe, Bopfingen, Ellwangen, Schnaitheim, Sontheim, Hermaringen gegeben. In einigen anderen Orten gibt es generelle oder auch punktuelle Ansätze für sinnvolle Projekte in Bahnhofsnähe.

Beispiel Aalen:

Hier gibt es das sogen. „Baustahlareal“, eine Fläche von gut 6 ha (etwa ebenso gross wie die gesamte Aalener Altstadt) in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs. Der Name des Areals ist insoweit irreführend, als dieses Areal auf Bahnbetriebsgelände wenige Jahrzehnte (eigentlich widerrechtlich) zur Produktion von Baustahlmatten genutzt wurde, davor aber ein Jahrhundert lang als überregional bedeutendes Bahnbetriebswerk fungierte. Nachdem nun vor einigen Jahren der Thyssen-Konzern die Produktion von Baustahlmatten in Aalen einstellte, hat die Bahn dieses Gelände an ihre ehemalige Halbtochter Aurelis veräussert, die wiederum jetzt vor gut ca. 2 Jahren etwa je hälftig durch einen grossen Baukonzern und einen US-Finanzinvestor übernommen und damit privatisiert wurde. Deren Interesse besteht nun natürlicherweise ausschliesslich in einer maximalen Vermarktung der Fläche.

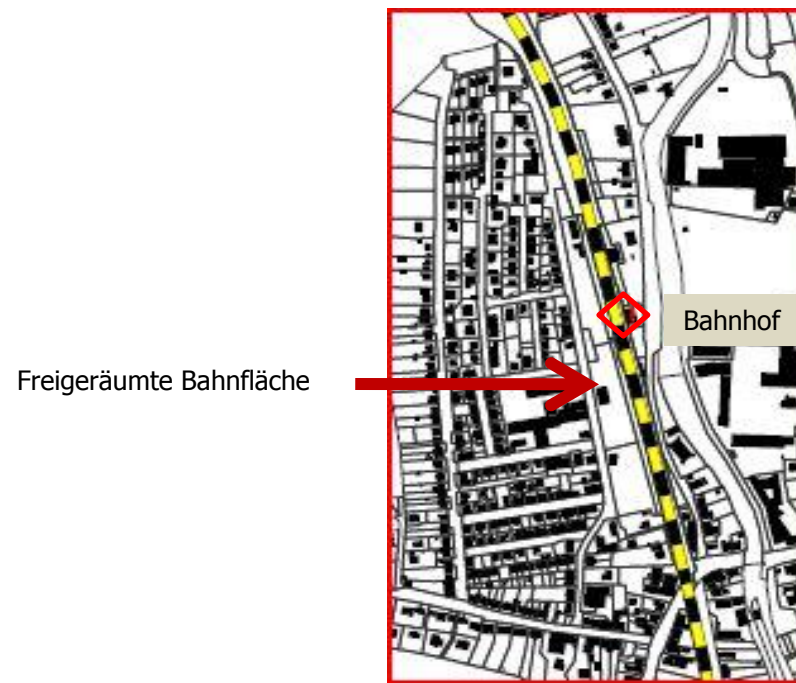
Dieses Areal ist aber auf lange Sicht das bedeutendste strategische Entwicklungspotenzial der Stadt Aalen und aufgrund seiner höchst zentralen Lage auch der Region Ostwürttemberg. Dabei kann es nicht um eine Verwertung für Fachmärkte und Discounter gehen (die die höchste Rendite versprechen), sondern um zukunftsfähige Arbeitsplätze in zukunftsfähigen Disziplinen. Dazu braucht es womöglich einen langen Atem und womöglich auch eine starke Beharrlichkeit. In einer Phase der abnehmenden Bevölkerungszahlen wird der Kampf der Regionen um Einwohner aber über die angebotenen zukunftssicheren Arbeitsplätze entschieden.

Aus diesem kommunalen wie regionalen Grund müssen Stadt und Landkreis die Entwicklung dieser Fläche zielgerichtet mit Nachdruck betreiben und nach Möglichkeit das gesamte Areal zu einem kommunal vertretbaren Preis mit Hilfe des Landes erwerben. Gelingt dies nicht, müssen die Flächen entwidmet und dem Eigentümer über die kommunale Bauleitplanung klare Ziele vorgegeben werden.



**Beispiel Heidenheim-Schnaitheim:**

Dieser Fall ist ähnlich gelagert wie das Beispiel Aalen. Der Geländestreifen westlich der Bahn ist weitgehend freigeräumt und an mehrere Nutzer sind Flächen vermietet. Vermutlich sind diese nicht mit der Bahn zusammenhängenden Nutzungen baurechtlich nicht zulässig, da die Flächen wohl dem Bahnbetrieb gewidmet und nicht entwidmet sind. Für die Stadt Heidenheim sind diese Flächen wertvoller Innenbereich, dessen Nutzung mit Wohnen und Arbeiten eine sehr sinnvolle Innenentwicklung auch zum Wohle der Bahn darstellen würde. Die Stadt sollte hier ebenfalls durch Aufstellen eines Bebauungsplanes und Entwidmung der Flächen ihre kommunalen Ziele verfolgen.

**REMSBAHN**  
Aalen- Stuttgart**OBERE JAGSTBAHN**  
Aalen- Crailsheim**RIESBAHN**  
Aalen- Donauwörth**BRENTBAHN**  
Aalen- Ulm

**REMSBAHN**  
Aalen- Stuttgart

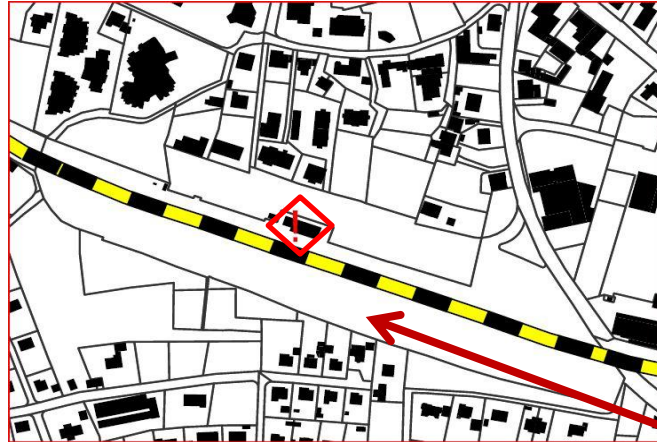
**OBERE JAGSTBAHN**  
Aalen- Crailsheim

**RIESBAHN**  
Aalen- Donauwörth

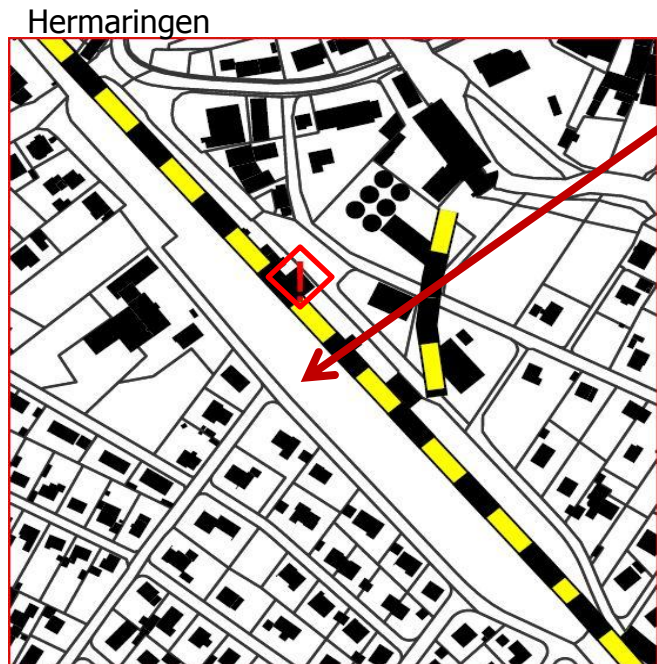
**BRENTBAHN**  
Aalen- Ulm

Beispiele Bopfingen, Hermaringen, Sontheim:

Hier sind in zentraler Lage Bahnflächen für gemischte Nutzung aus Wohnen und nicht störendem Gewerbe sehr gut und kostengünstig zu erschliessen. Kommunale Überplanungen sollten eingeleitet werden im Sinne der bahnnahe Entwicklung von Innenbereichen. Verhandlungspartner ist hier wohl DB-Immo.



Bopfingen



Hermaringen

Freie Überplanbare Fläche



Sontheim



Allgemein gibt es an vielen Standorten Immobilien (z. B. auch noch Bahnhofsgebäude) die allesamt gern von der DB und ihren Beauftragten oder Rechtsnachfolgern verkauft würden. Vermutlich gibt es auch genügend Käufer

- Kommunen und Private im Bahnhofsumfeld
- Private für Einzelgrundstücke
- Private für Einzelgebäude

wenn die Immobilien zu angemessenen Preisen angeboten und gehandelt werden.

Dafür und für die geschilderten vergleichsweise grösseren Massnahmen in Aalen, Ellwangen, Heidenheim, Schwäbisch Gmünd sollte die kommunale Seite versuchen, einen Rahmenvertrag mit der DB AG und Aurelis anzustreben.

DB-AG und Aurelis müssten dazu eigentlich bereit sein und Ihrerseits neue Initiativen starten, da ihre Flächen ohne kommunale Planung Betriebsflächen der Bahn bleiben und zu nichts anderem verwendet werden können. Auf diese Weise könnte eine Grundlage für weitere vertrauensvolle Abstimmungen im Bereich der Stationen und ihres Umfeldes geschaffen werden.

## REMSBAHN

Aalen- Stuttgart

## OBERE JAGSTBAHN

Aalen- Crailsheim

## RIESBAHN

Aalen- Donauwörth

## BRENTBAHN

Aalen- Ulm

## Schlussfolgerungen

- 1** Alle Kommunen entlang der eingleisigen Bahnstrecke der Region sind grundsätzlich gut beraten, Flächen für einen evtl. 2-gleisigen Ausbau freizuhalten, auch wenn die Bahn selbst (wie in der Vergangenheit geschehen) darauf keinen Wert legt. Bei konkreten Planungs- und Baumassnahmen ist der Regionalverband ohnehin zwingend zu beteiligen, da der zweigleisige Ausbau der Strecken im Regionalplan als Ziel der Raumordnung formuliert und die Trassensicherung verbindlich verankert ist.
- 2** Alle Kommunen müssen für sich entscheiden, ob sie grundsätzlich bereit sind, ihren Beitrag zu einem stabilen, zeitgemässen Schienenverkehr in der Region Ostwürttemberg zu leisten. Dazu gehören:
  - die Berücksichtigung der Bahn und insbesondere der Bahnstationen in der Gemeinde-/Stadtentwicklung,
  - der Erwerb von Immobilien, die nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt werden,
  - die Überplanung stationsnaher Flächen für ortsspezifische Nutzungen und die aktive Mitwirkung bei der Ausformung und Gestaltung des Bahnhofsumfeldes,
  - in Absprache mit der Bahn ggf. die Übernahme von Leistungen, für die eigentlich die Bahn zuständig wäre, z. B. Pflege von Flächen.
- 3** Die Kommunen sollten nach Möglichkeit einen innerhalb der Region gemeinsam definierten Standard anstreben, sowohl für die nutzerrelevanten Bahnanlagen als auch für Ausstattung und Gestaltqualität des Umfeldes der Stationen.  
Die „Corporate Identity“ der Region Ostwürttemberg verlangt Erkennbarkeit auch im Bereich der Infrastruktur.
- 4** Zu fragen ist, ob sich etwa eine „Ostwürttembergbahn“ definieren lässt, die im Takt die Strecken der Region bedient.  
und die überlagert wird von einem weiteren Takt zu den überregionalen Zentren, wie etwa (Schorndorf-) Stuttgart, (Giengen-) Ulm, (Nördlingen-) München, (Ansbach-) Nürnberg, (Crailsheim-) Würzburg.

Zu prüfen ist, ob dieses Grundgerüst eines S-Bahn-ähnlichen Verkehrs der „Ostwürttembergbahn“ nicht betrieben werden kann wie zum Beispiel die Frankenbahn im Bereich Lauda oder die Breisgau-S-Bahn im Raum Freiburg.

**REMSBAHN**  
Aalen- Stuttgart

**OBERE JAGSTBAHN**  
Aalen- Crailsheim

**RIESBAHN**  
Aalen- Donauwörth

**BRENTBAHN**  
Aalen- Ulm

- 5 Der Busverkehr der Region muss unabhängig von diesem Gedanken einer Ostalbbahn auf jeden Fall überprüft und auf den schienengebundenen ÖPNV abgestimmt werden. Die Aufgabe besteht dabei zunächst einmal darin zu überprüfen, ob mit einer optimierten Angebotsplanung Verbesserungen erreicht, die Nachfrage abgedeckt und weitere Potenziale erschlossen werden können. Dies sollte in einem ersten Schritt unabhängig von bestehenden Konzessionen entwickelt werden. Wegen der Grösse des Landkreises ist dies vor allem im Ostalbkreis erforderlich.

**AAA** Eine der allergrössten Hürden, die für eine optimale Entwicklung des Schienenverkehrs zu überwinden ist, stellt offenbar die Kommunikation der Beteiligten dar. In dieser Untersuchung der Bahnhöfe und ihres Umfeldes wird geradezu dramatisch deutlich, dass in der Region Ostwürttemberg diese Kommunikation zur Zeit praktisch nicht stattfindet. Nur auf der Ebene der Verkehrsverbünde und ansonsten bei besonderen Anlässen, wie Gartenschauen, Kreuzungsbauwerken o.ä. gibt es gezwungenermassen jeweils Einzelgespräche.

Die generelle Verbesserung des Schienenverkehrs in Ostwürttemberg kann erreicht werden mit einem Gemeinschaftsprojekt, entwickelt aus den Ergebnissen und Hinweisen der aktuell vorliegenden Untersuchungen nach der Formulierung der Ziele der Region. Vorgeschlagen wird, ein Lenkungsgremium zu installieren, in dem anfangs zumindest die Bahn, die Landkreise (für die kommunale Seite) und die Region vertreten sein sollten. Beizuziehen sind dann die Städte und Gemeinden, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, , die Vertreter der sonstigen Verkehrsbetriebe und andere.

**Ziel ist die Erarbeitung eines konkreten Massnahmenkataloges, mit dem die definierte Verbesserung des Schienenverkehrs in Ostwürttemberg erreicht werden soll und dazu konkrete Vorschläge zur zeitlichen und finanziellen Umsetzung.**

REMSBAHN

Aalen- Stuttgart

OBERE JAGSTBAHN

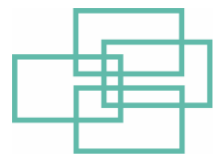
Aalen- Crailsheim

RIESBAHN

Aalen- Donauwörth

BRENZBAHN

Aalen- Ulm



Regionalverband  
Ostwürttemberg

Universitätspark 1  
73525 Schwäbisch Gmünd  
Telefon 07171 / 927 64-0  
Telefax 07171 / 927 64-15  
[info@ostwuerttemberg.org](mailto:info@ostwuerttemberg.org)  
[www.ostwuerttemberg.org](http://www.ostwuerttemberg.org)