

Federführung	Dezernat III Stadtplanungsamt Plöhn, Christian Ehlert, Cornelius
--------------	---------------------------------------------------------------------------

AZ./Datum:	III/61/CP/20.10.2021		
Gremium	Behandlung	Sitzungsart	Sitzungsdatum
Gemeinderat	zur Kenntnisnahme	öffentlich	09.11.2021

Entwicklung Neue Mitte Fellbach - aktueller Sachstand
Bezug:

GR vom 11.02.2020	Neue Mitte Fellbach – Städtebauliche Entwicklungsideen / Umbau Haltestelle Lutherkirche für 80-Meter-Züge
BVKA vom 10.12.2020	IV 192/2020
GR vom 15.12.2020	IV 192/2020
BVKA vom 06.05.2021	BV 076/2021
GR vom 18.05.2021	BV 076/2021
GR vom 20.07.2021	TV 160/2021
Sonder-GR vom 19.10.2021	IV 203/2021

Sachverhalt:

Seit der letzten Information des Gemeinderats und der Öffentlichkeit im Juli 2021 wurden seitens der Stadtverwaltung umfangreiche Prüfungen rund um die Neue Mitte Fellbach fortgeführt, insbesondere im verkehrsplanerischen Bereich; auch das Online-Beteiligungsverfahren für die Bürgerschaft lief weiter. Die Ergebnisse werden in dieser Vorlage dargelegt und in der Sitzung erläutert.

1. Zielsetzungen

Aus der ursprünglichen Planungsaufgabe, einen geeigneten Standort für die zu verlängernde Stadtbahn-Endhaltestelle Lutherkirche zu finden und zu beschließen, ist im Zuge der Diskussion und vertiefenden Bearbeitung zuletzt eine komplexe Grundsatzdiskussion über die zukünftige Stadtmitte von Fellbach geworden. Zu eng sind die funktionalen und vor allem gestalterischen Verflechtungen einer Stadtbahn-Endhaltestelle auf den sie umgebenden Raum, als dass hier rein „technisch“ argumentiert werden darf. Daher sollen **die dem Entscheidungsprozess zugrunde zu legenden Zielsetzungen** erneut zusammenfassend verdeutlicht werden:

- **Erhaltung/Schaffung eines funktionsfähigen Mobilitätsknotens**, der einen reibungslosen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglicht (inkl. ausreichender und attraktiver Park- und Abstellmöglichkeiten)
- Verbesserung der Orientierung für ankommende bzw. umsteigende Verkehrsteilnehmer
- **Aufwertung der Stadtmitte von Fellbach als attraktiver öffentlicher Raum**, in dem sich Bürgerinnen und Bürger gerne aufhalten bzw. den diese gerne nutzen und der den umliegenden Geschäften zu einer Frequenzsteigerung verhilft; zugleich Schaffung eines öffentlichen Raums, der für die Stadt identitätsstiftend wirkt
- Schaffung eines **barrierefreien öffentlichen Raums**, der die Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger ermöglicht
- **Funktionale und gestalterische Verbindung der zentralen Geschäftsbereiche** Rathaus-Carré und Wüst-Areal
- **Erhaltung und Verbesserung von Verkehrsachsen**, die durch die Stadtmitte von Fellbach verlaufen (Pkw-Verkehr, Radverkehr, Fußgängerverkehr)
- Erzielung eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses, das entsprechende Investitionen rechtfertigt, welche die Stadtmitte von Fellbach auf Jahrzehnte hinaus prägen

Viele dieser Zielsetzungen stehen im Zuge einer räumlichen Planung und Umsetzung im Gegensatz zueinander, weshalb es bei den weiteren Schritten v.a. darum gehen wird, einen guten Kompromiss zu identifizieren, der eine weitestgehende und ausgewogene Erreichung aller zuvor genannten Zielsetzungen ermöglicht. Vor diesem Hintergrund sind auch die Beteiligungsverfahren, vertiefenden Untersuchungen und Planungen einzuordnen, die die Stadtverwaltung in den vergangenen Monaten durchgeführt hat.

2. Ergebnisse der verschiedenen Beteiligungsverfahren

Die Stadtverwaltung hat im Frühsommer unterschiedliche Beteiligungsformate zur Diskussion um die zukünftige Verortung der Stadtbahn-Endhaltestelle Lutherkirche und die Entwicklungsperspektive für die Stadtmitte von Fellbach durchgeführt.

In einem ersten Schritt erfolgte eine Ortsbegehung mit der **AG Barrierefreies Fellbach** am 07.06.2021; die Dokumentation der Begehung findet sich in Anlage 8. Es wurde deutlich, dass je nach Art der Mobilitätseinschränkung ein ggf. längerer Weg zur **verlegten Endhaltestelle** sehr **unterschiedlich bewertet** wird. Während Gehbehinderte im längeren Weg eher einen deutlichen Nachteil sehen (ihnen gleichzeitig aber Barrierefreiheit deutlich wichtiger als ein möglichst kurzer Weg ist), favorisierten Sehbehinderte eher eine Verlegung der Endhaltestelle, weil dadurch die heute deutlich zu enge Situation zwischen Bus- und Stadtbahnsteig aufgelöst werden könnte (auch wenn dadurch die akustische Orientierungsmöglichkeit zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln aufgrund der größeren Entfernung spürbar leidet).

In einem zweiten Schritt erfolgte eine Ortsbegehung mit **Radverbänden** am 17.06.2021; die Dokumentation der Begehung findet sich in Anlage 9, eine im Nachgang ergänzend eingegangene gemeinsame Stellungnahme der Radverbände ADFC und VCD findet sich in Anlage 10. Die Vertreterinnen und Vertreter der Radverbänden wünschten sich in der Diskussion eher eine **stärkere Reduzierung der für Pkw nutzbaren Verkehrsflächen** (zugunsten von Rad- und Fußverkehr sowie des ÖPNV) – ganz unabhängig von der Lage der Endhaltestelle. Mit Blick auf die zwei vorgestellten Varianten wird jedoch **eine geringere Verschiebung bzw. der Verbleib an der bisherigen Position** bevorzugt, sofern dies auch die Stärkung der Ost-West-Radverbindung ermöglicht.

In einem dritten Schritt erfolgte eine Ortsbegehung mit **Gewerbetreibenden und**

Einzelhändlern aus Fellbach am 21.06.2021; die Dokumentation der Begehung findet sich in Anlage 11. Auch wenn sich aus der Teilnehmerschaft zunächst ein **differenziertes Bild** bezüglich der beiden diskutierten Standorte ergab, **überwogen die Bekundungen der Vorteile einer Verlegung** der Endhaltestelle. Im Nachgang der Ortsbegehungen wurde die **Befürwortung einer Verlegung auch nochmal** durch die Vorsitzenden des Gewerbe- und Handelsvereins Fellbach und der Interessensgemeinschaft Rathaus-Carré **schriftlich bestätigt**.

Mit der **Evangelischen Kirchengemeinde** ist die Stadtverwaltung wie schon in den vorangegangenen Gremiensitzungen dargestellt im aktiven Austausch. Die Evangelische Kirchengemeinde hat ihre Entwicklungsvorstellungen bzw. ihre **Rahmenvorgaben** für eine Neuentwicklung der Stadtmitte von Fellbach auch noch einmal **schriftlich zusammengefasst**. Sie finden sich in Anlage 12.

Für die **Einbeziehung der Bürgerschaft** wurde am 16.07.2021 eine **Informationsveranstaltung** inkl. anschließender Ortsbegehung durchgeführt. Darüber hinaus bestand und besteht nach wie vor die Möglichkeit, Ideen, Hinweise und Meinungen über ein **Rückmeldeformular** auf der städtischen Website einzugeben. Einige Bürgerinnen und Bürger nutzen auch die Möglichkeit des direkten **schriftlichen Kontakts** (Brief oder Mail). Die in Anlage 13 zusammengestellten Positionen ergeben insgesamt ein differenziertes Bild. Beim Fokus auf die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn wird eher die Beibehaltung am bisherigen Standort bevorzugt, beim Blick auf die städtebauliche Qualität eher die Verlegung.

3. Ergebnisse der verkehrsplanerischen Gutachten und Bearbeitung der aktuellen Prüfaufträge

Im Zuge der konkretisierenden Planungen und Prüfungen sowie zur Bearbeitung der politischen Prüfaufträge sind umfangreiche verkehrsplanerische Untersuchungen durchgeführt worden. Eine verkehrsplanerische Stellungnahme i.S. einer Zusammenfassung aller Prüfungsergebnisse findet sich in Anlage 1. Die wesentlichen Erkenntnisse sind die folgenden:

- Eine **Verlegung** der bisherigen **Ein-/Ausfahrt der Rathaustiefgarage** ist **grundsätzlich möglich**. Aus Sicht der Tiefgaragenorganisation ist die Verschiebung der Ein-/Ausfahrt in die Mitte des Kirchplatzes am einfachsten zu realisieren – auch mit Blick auf eine mögliche Tiefgaragenerweiterung. Eine Verlegung der Ein-/Ausfahrt in die Cannstatter Straße ist ebenfalls möglich, benötigt aber verkehrliche Anpassungsmaßnahmen (Kreisverkehr am Berliner Platz oder zusätzliche Spur in der Cannstatter Straße) und ist städtebaulich deutlich schwieriger zu lösen. Eine Kombination (Einfahrt über die Cannstatter Straße, Ausfahrt über den Kirchplatz) könnte einen guten Kompromiss darstellen, aufgrund dessen einerseits die Verschiebung der Endhaltestelle Lutherkirche um die Hälfte reduziert werden könnte und andererseits keine weiteren verkehrlichen Anpassungsmaßnahmen nötig werden. Eine unterirdisch geführte Ein-/Ausfahrt in die Tainer Straße (ausschließlich aus/nach Richtung Westen) entkoppelt die Interferenzen mit der Stadtbahn und ermöglicht es darüber hinaus, den Verkehr in der Mitte von Fellbach zu reduzieren.

- Die **Verlegung der Buslinie 60 ist grundsätzlich denkbar** – auch unabhängig von der zukünftigen Position der Endhaltestelle Lutherkirche. Die in Anlage 1 diskutierte Verlegung in die Esslinger Straße (Neuerschließung der Sportanlagen, Kindertagesstätten und der Quartiere Freibad-Areal und Kühgärten) würde es natürlich deutlich vereinfachen, die Umstiegswege zwischen Stadtbahn und Bus am Mobilitätsknoten Lutherkirche zu reduzieren, da die jeweiligen Haltestellen in direkter Nähe zueinander platziert werden könnten und die Haltestelle in der Cannstatter Straße wegfiel. Weitaus bedeutender in der positiven Wirkung wäre jedoch die zusätzliche Etablierung einer Quartierbuslinie (betrieben mit Kleinbussen) im Oberdorf, die in der Vergangenheit auch schon unabhängig von der jetzigen Diskussion um die Stadtbahn-Endhaltestelle angeregt worden war. Eine entsprechende neue Quartierbuslinie könnte nicht nur in den engen Straßen des Oberdorfs neues Fahrgastpotenzial erschließen, sondern gleichzeitig eine attraktive Direktverbindung zu den zentralen Einkaufs- und Versorgungsbereichen an der Stuttgarter Straße ermöglichen. Unabhängig von der Etablierung einer neuen Quartierbuslinie wäre das Oberdorf bei Verlegung der Buslinie 60 über die anderen Buslinien nach wie vor mit fünf Linienpaaren pro Stunde erschlossen. Die Haltestelle „Untertürkheimer Straße“ würde allerdings wegfallen. Zur Kompensation könnte die Streckenführung der Buslinie 215 angepasst werden – dies wäre aber aufgrund der deutlichen Verlängerung mit einem entsprechenden Mehraufwand verbunden.
- Die Kreuzungen am **Berliner Platz** sowie an **Tainer Straße, Seestraße und Bahnhofstraße** können grundsätzlich mit **Kreisverkehren** organisiert und dadurch deren Leistungsfähigkeit erhöht werden. Bis zu den Gremiensitzungen werden auch noch die Ausführungen als Minikreisverkehre geprüft, um die Flächeninanspruchnahme ggf. weiter zu reduzieren. Einen Vorteil für eine **angepasste Buslinienführung** (Wenden im Kreisverkehr) analog zum Bahnhof Fellbach ist **jedoch in keiner Variante möglich**, da die Strecke zwischen beiden Kreisverkehren nicht für den Betrieb einer doppelt angefahrenen Bushaltestelle ausreicht.
- Die **Kreuzung der Nord-Süd-Fahrradachse** (Pfarrer-Sturm-Straße / Schwabenlandhallenpark) mit der Tainer Straße lässt sich auch mit direktem **Übergang über den Stadtbahngleise** – also ohne Z-Übergang wie bisher – **gut organisieren**. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Endhaltestelle Lutherkirche nur soweit nach Westen geschoben wird, sodass sie mit der zuvor genannten Kreuzung nicht ins Gehege kommt. Dies hat in der Zwischenzeit auch die SSB selbst vorgeschlagen (s. [Anlage 6](#))
- Die Variante einer **unterirdischen Führung der Stadtbahn** zur Endhaltestelle Lutherkirche wird **von der SSB derzeit noch bearbeitet**. Belastbare Planzeichnungen und Kostenschätzungen sind voraussichtlich erst im Oktober/November verfügbar.

Diese Erkenntnisse sind auch noch einmal in einem Präsentationsfoliensatz (s. [Anlage 17](#) übersichtlich dargestellt)

Damit sind auch die offenen Prüfanträge zum Thema Neue Mitte Fellbach abschließend behandelt (s. Übersicht in [Anlage 14](#); die darin noch genannten offenen Punkte wurden im Rahmen der Präsentation im Sonder-Gemeinderat am 19.10.2021 abschließend behandelt, s. dazu [Anlage 17](#))

4. Visualisierung der städtebaulichen Entwicklungsperspektiven

Wie im Rahmen der letzten Befassung im Gemeinderat vor der Sommerpause vereinbart hat die Stadtverwaltung die Erarbeitung von Stegreifentwürfen bei externen Fachbüros in Auftrag gegeben. Sie sollen – ohne Anspruch auf Lösung aller konkurrierenden Nutzungsansprüche an die Fläche rund um die Lutherkirche – beispielhaft darstellen, welche städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten sich bei Verlängerung der Endhaltestelle am bisherigen Standort und bei Verlegung der Endhaltestelle ergeben. Die unterschiedlichen Stegreifentwürfe wurden im Rahmen der nicht-öffentlichen Sondersitzung des Gemeinderats am 19.10.2021 vorgestellt. Der vor der Sommerpause eingerichtete Gestaltungsbeirat hat die Erarbeitung der Stegreife aktiv mitbegleitet und hat seine fachlichen Einschätzungen ebenfalls vorgestellt. Die Präsentationen der beiden Architekturbüros finden sich in den Anlagen 15 und 16. Ausführliche Erläuterungen dazu erfolgen im Rahmen der Vorstellung dieser Vorlage in der öffentlichen Sitzung des Gemeinderats am 09.11.2021.

5. Weiteres Vorgehen

Die SSB wird bezüglich der unterschiedlichen Varianten der Endhaltestelle im November eine vergleichende Kostenschätzung erstellen und diese mit der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat abstimmen. Gemeinsam mit den nun dargestellten vertieften Informationen aus Planungen, Gutachten, Analysen und Prüfungen sollen diese inkl. der Stegreifvisualisierungen nochmals im Rahmen einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung Anfang 2022 vorgestellt und diskutiert werden. Der Gestaltungsbeirat soll dabei auf entsprechenden Nachfragen aus der Bürgerschaft hin seine jeweilige neutrale fachliche Meinung verdeutlichen.

Die nun vorliegenden umfassenden Informationen werden im Vorfeld der Bürgerinformationsveranstaltung auch auf der städtischen Website eingestellt und die Bürgerschaft um weitere Rückmeldungen und Anregungen gebeten. Der Gestaltungsbeirat wird diese anschließend bewerten. Das Online-Beteiligungsverfahren soll Ende des Jahres abgeschlossen werden, damit im Frühjahr 2022 eine Vorlage zur Beschlussfassung über den zukünftigen Standort der Endhaltestelle Lutherkirche in den Gemeinderat eingebracht werden kann.

In der Folge würden Analysen und Prüfungen mit Blick auf die zukünftige Lage der Tiefgarageneinfahrt konkretisiert und zur Beschlussfassung im Gemeinderat geführt werden (voraussichtlich im Sommer 2022). Es soll eine zeitnahe Beschlussfassung erfolgen, damit im Falle eines vorangegangenen Beschlusses für die Verlegung der Endhaltestelle Lutherkirche das weitere Vorgehen eng mit den nächsten Schritten der SSB abgestimmt werden kann. Während der Fortführung des Planfeststellungsverfahrens für die neue Endhaltestelle Lutherkirche würde stadtseitig die Planung der neuen Tiefgarageneinfahrt konkretisiert und auch baulich umgesetzt werden, sodass es zu Beginn der Bauarbeiten an der neuen Endhaltestelle die Tiefgarage über die neue Zufahrt betrieben werden kann und es zu keiner Unterbrechung der Nutzung kommt.

Auf Basis der dann beschlossenen Rahmenbedingungen „Lage der Endhaltestelle Lutherkirche“ und „Lage der Tiefgarageneinfahrt“ würde dann auch die städtebauliche Machbarkeitsstudie überarbeitet und der städtebauliche Wettbewerb für die Neue Mitte Fellbach vorbereitet und gestartet werden.

Parallel dazu soll eine strategische Neubetrachtung der Buslinie 60 und ihrer Linienführung durch das Oberdorf erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen:

- keine
- einmalige Kosten von _____ €
einmalige Erträge von _____ €
- lfd. jährliche Kosten von _____ €
lfd. jährliche Erträge von _____ €
- bei Bauinvestitionen ab 350.000 € siehe beil.
Folgekostenberechnung
- Haushaltsmittel bei Produktsachkonto _____ vorhanden
- über-/außerplanmäßige Ausgabe von _____ € notwendig
- Sonstiges

gez.
Beatrice Soltys
Bürgermeisterin

gez.
Gabriele Zull
Oberbürgermeisterin

Anlagen:

- Anlage 1: Stellungnahme zu verkehrsplanerischen Aspekten
- Anlage 2: Verkehrstechnische Untersuchung zur Einrichtung von Kreisverkehren in der Seestraße in Fellbach (FEL63)
- Anlage 3: Verkehrsplanung zur Innenstadt-Konzeption in Fellbach (FEL50)
- Anlage 4: Verkehrstechnische Untersuchung zur Einrichtung eines Kreisverkehrs in der Cannstatter- / See- / August-Brändle-Straße in Fellbach (FEL63.1)
- Anlage 5: Prüfauftrag - Z-Übergang
- Anlage 6: Variante Kirchplatz (Verlegung 70m) – wird bis 15.10. nachgeliefert (in Überarbeitung bei der SSB)
- Anlage 7: Prüfauftrag - Verkehrsführung südliche Innenstadt
- Anlage 8: Stellungnahme der AG Barrierefreies Fellbach
- Anlage 9: Protokoll des Ortstermins mit Radverbänden (17.06.2021)
- Anlage 10: Gemeinsame Stellungnahme des ADFC und des VDC
- Anlage 11: Protokoll des Ortstermins mit Einzelhändlern und Gewerbetreibenden (21.06.2021)
- Anlage 12: Rahmenvorgaben der Evangelischen Kirche für eine Neuentwicklung der Stadtmitte von Fellbach
- Anlage 13: Zusammenfassung der Einlassungen von Bürgerinnen und Bürgern zur zukünftigen Lage der Endhaltestelle Lutherkirche (Stand: 28.09.2021)
- Anlage 14: Übersicht über die Prüfanträge zum Thema Neue Mitte Fellbach
- Anlage 15: Präsentation der städtebaulichen Stegreife des Büros ASP Stuttgart
- Anlage 16: Präsentation der städtebaulichen Stegreife des Büros Steinhoff/Haehnel
- Anlage 17: Stellungnahme zu verkehrsplanerischen Aspekten (Präsentationsfolien)