



## **Beschlussantrag:**

Der Gemeinderat

1. beschließt als zukünftigen Standort der Endhaltestelle Lutherkirche den Variantenvorschlag von Stadtverwaltung und Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) mit einer Verschiebung von 80 bis 100 Metern nach Westen im Vergleich zur bisherigen Position und damit einhergehend die entsprechend notwendige Verschiebung der Zufahrt zur Rathaus-Tiefgarage.
2. beschließt die Realisierung eines Gebäudes zur Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen („Mobilitäts-Hub“) an der Schnittstelle zwischen östlichem Ende der neuen Endhaltestelle und der entsprechend zu verlegenden Zufahrt zur Rathaus-Tiefgarage.
3. beauftragt die Stadtverwaltung mit der Durchführung der jeweils erforderlichen Vorbereitungen und der weiteren Planungs- und Arbeitsschritte für die Verlegung der Endhaltestelle, der Verlegung der Zufahrt der Rathaus-Tiefgarage und die Realisierung eines Mobilitäts-Hubs in enger Abstimmung mit der SSB.
4. beauftragt die Stadtverwaltung mit der Vorbereitung eines städtebaulichen Wettbewerbs in enger Abstimmung mit der Evangelischen Kirchengemeinde Fellbach als Mit-eigentümerin der zu überplanenden Flächen. Ziel des städtebaulichen Wettbewerbs sollen die räumliche Setzung von Nutzungen, Gebäudekanten zur Festigung der Straßen- und Platzräume sowie die Realisierung von Stadtgrün in der Neuen Mitte Fellbachs sein.
5. beauftragt die Verwaltung, sowohl für die Planung und Realisierung des Mobilitäts-Hubs und deren umgebenden Flächen als auch für die Aufgabenerstellung des städtebaulichen Wettbewerbs Fachleute aus den Bereichen Landschafts- und Grünplanung sowie Energie- und Gebäudetechnik einzubinden.
6. beauftragt die Stadtverwaltung mit der Durchführung von vertiefenden Gutachten zur Überprüfung der Linienführung der Buslinien 60 und 215 sowie zu einer möglichen Einrichtung einer Citybus-Linie für die ergänzende Erschließung des Oberdorfs. Sie sollen der Verbesserung der Umsteigebeziehungen am neuen Verkehrsknoten Lutherkirche dienen. Die Ergebnisse sollen zur Vorbereitung der Neu-Ausschreibung der ÖPNV-Linienbündel im Rems-Murr-Kreis im Jahr 2027 genutzt werden.
7. beauftragt Stadtverwaltung darüber hinaus bei allen zuvor genannten Prüfungen, Planungen und Aktivitäten alle möglichen und vertretbaren Optimierungspotenziale beim Umstieg von Stadtbahn auf Bus und umgekehrt zu nutzen.
8. beauftragt die Stadtverwaltung auf Grundlage der zuvor genannten Beschlüsse, in die konkretisierende Abstimmung mit dem Fördermittelgeber zu gehen.

## Sachverhalt/Antragsbegründung:

### 1. Bisheriger Bearbeitungsprozess

Als Ergebnis der seit Ende 2019 laufenden vertieften Überlegungen zum Umgang mit der anstehenden Verlängerung der Bahnsteige der Stadtbahnhaltestellen entlang der Linie U1 an der Endhaltestelle Lutherkirche soll mit dieser Vorlage der Weg für die nächsten konkreten Planungs- und Umsetzungsschritte geebnet werden. Im Verlauf des mehrmonatigen Planungsprozesses wurden zu wichtigen Meilensteinen Politik und Bürgerschaft im Rahmen von öffentlichen Gemeinderatsitzungen und Informationsveranstaltungen über die wichtigsten Erkenntnisse informiert. Außerdem gelang mit der kontinuierlichen Aufarbeitung der relevanten Teilthemen eine deutliche Reduzierung der gegenseitigen funktionalen Abhängigkeiten, sodass nach Beschlussfassung nun eine stringente Bearbeitung hin zu einer städtebaulich-funktionalen Lösung möglich ist.

In der **Informationsvorlage 203/2021/1** und deren öffentlicher Beratung im **Gemeinderat am 09.11.2021** wurden die wesentlichen verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen, die sich aus einer Reihe von unterschiedlichen Gutachten ergeben hatten, sowie die Erkenntnisse aus unterschiedlichen Beteiligungsformaten (AG Barrierefreiheit, Radverbände, Einzelhändler/Gewerbetreibende, Bürgerinformationsveranstaltung, Rückmeldeformular auf der städtischen Website) vorgestellt und diskutiert. An dieser Sitzung nahm auch ein Vertreter der SSB Teil und brachte sich entsprechend in die Diskussion mit ein. Im Verlauf der letzten zwölf Monate wurden darauf aufbauend tiefergehende Prüfungen durchgeführt und v.a. auch bautechnische und bauplanerische Machbarkeiten betrachtet. Diese Ergebnisse wurden zunächst nicht-öffentlich im Gemeinderat am 05.07.2022 präsentiert und dann auch im Rahmen einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung am 20.09.2022 anhand von Präsentationen (Anlagen 1 bis 4) zur Diskussion gestellt. Sie werden in den folgenden Unterkapiteln kurz zusammengefasst.

## 2. Zentrale Ergebnisse der vertiefenden Planungen und Prüfungen

### 2.1 Verschiebung der Endhaltestelle Lutherkirche

Ausgehend von den zwei Ursprungsvarianten von SSB (Verlängerung der Endhaltestelle am bisherigen Standort, ggf. mit kleiner Verschiebung nach Osten Richtung Kreuzung) und Stadtverwaltung (Verschiebung der Endhaltestelle nach Westen bis hinter die heutige Zufahrt zur Rathaus-Tiefgarage) wurde eine **Kompromisslösung** vorgestellt, die – eine bautechnische Machbarkeit vorausgesetzt – bei SSB und Stadtverwaltung vollumfängliche Zustimmung fand: Die Endhaltestelle wird nach Westen bis zur Kreuzung mit der Nord-Süd-Radachse an der Pfarrer-Sturm-Straße verschoben (bisheriger Z-Übergang soll entfallen), deren östliches Ende überlagert damit die bestehende Zufahrt zur Rathaus-Tiefgarage und reicht in den Kirchplatz hinein.

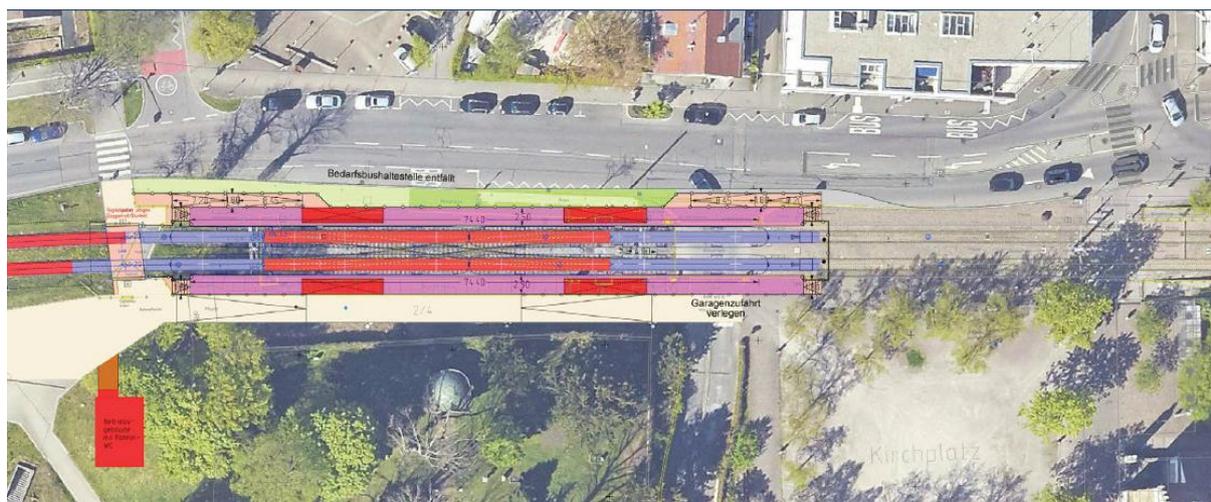


Abb. 1: Kompromisslösung (Verschiebung um ca. 100m nach Westen)

Die dadurch etwas reduzierte Verlängerung der Umsteigewege Stadtbahn<->Bus auf nur noch 80 bis 100m ist **auch unter Berücksichtigung aller im folgenden genannten Aspekte für die SSB so tragbar** (vgl. S. 20/S. 40, PPT der Stadtverwaltung zum Gemeinderat am 09.11.2021, Anlage 5).

## 2.2 Grundsätzliche Einschätzung der AG Barrierefreiheit (Protokoll Ortsbegehung 07.06.2021)

Für mobilitätseingeschränkte Personen ist die aktuelle Umsteigesituation trotz kürzerer Wege dennoch problembehaftet (Engstelle an der Seestraße erschwert Ein-/Ausstieg beim Bus; Stolperfälle am Bahnübergang Kirchplatz). Mit der Kompromisslösung können diese Probleme behoben werden, auch wenn sich dann der Umsteigeweg verlängert, was sich hauptsächlich für Menschen mit Gehhilfe negativ auswirkt. **Hauptkriterium für alle mobilitätseingeschränkten Personen ist jedoch die Barrierefreiheit der zurückzulegenden Wegstrecke** und weniger die Länge des Weges. Dieses Kriterium ist durch eine Verlegung der Endhaltestelle und eine Neugestaltung der Umstiegswege deutlich besser zu erfüllen. Aufgrund der **räumlichen Entzerrung** wird der Umstieg von **Rollstuhlfahrern** und **visuell beeinträchtigten Personen** an der Haltestelle Seestraße **deutlich verbessert**.

## 2.3 Umsteigebeziehungen Stadtbahn / Bus

Die o.g. Verschiebung der Endhaltestelle verschlechtert die Umsteigebeziehungen zu einigen Buslinien durch längere Wege, insbesondere zu den Linien 60 und 215, die u.a. den Bussteig in der Cannstatter Straße bedienen. Insgesamt sind somit 76% der Umsteigenden betroffen, v.a. aber die 38%, die den Bussteig in der Cannstatter Straße nutzen (s. Abb. 2 und Vorlage 203/2021). Um diese Situation bei Verlegung der Endhaltestelle zu optimieren, wurden Überlegungen zur **Anpassung der Buslinien** angestrengt und damit einhergehend die räumliche **Verlagerung von Bussteigen** in die Diskussion eingebracht.

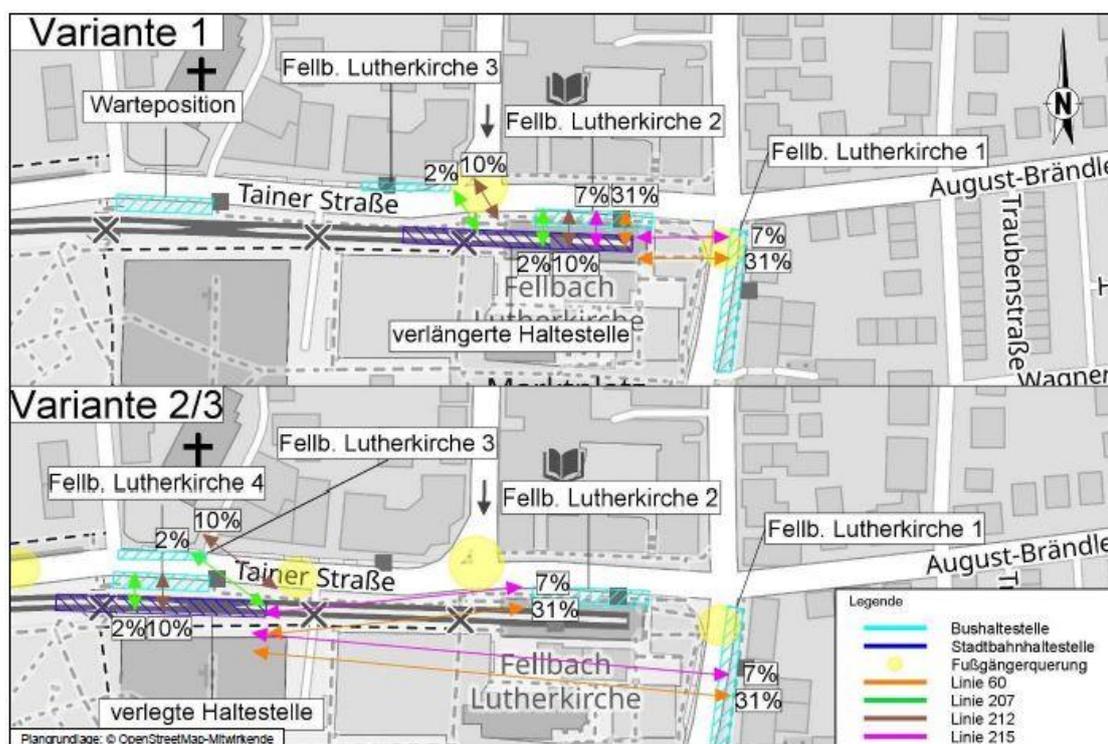


Abb. 2: Verteilung der umsteigenden Fahrgäste zwischen den Bushaltestellen

Alle diese Überlegungen sind jedoch nicht maßgeblich für die im Gesamten positive Bewertung der Variante mit der **verlegten Endhaltestelle** bzw. stellen sie **mitnichten eine zwingende Voraussetzung** für deren Umsetzbarkeit dar. Sie ermöglichen **stattdessen** vielmehr eine **weitere Optimierung** der Gesamtsituation bei Verlegung der Endhaltestelle (s. S. 7 der Verkehrsplanerischen Stellungnahme zur Vorlage 203/2021/1).

a. *Buslinie 215*

Die Buslinie 215 bedient nur Fellbach, d.h. sie könnte angepasst werden, ohne auf andere Kommunen Rücksicht nehmen zu müssen. Eine neue Linienführung muss sich jedoch an ihrer anderen Erschließungsfunktion, den Auswirkungen auf die Umsteigezeiten an wichtigen Haltestellen und die veränderten Umlaufzeiten messen lassen. Ggf. entsteht so ein Mehrbedarf an Bussen.

b. *Buslinie 60*

Die Buslinie 60 als zentrale Erschließungslinie für alle Stadtteile von Fellbach stand und steht im Mittelpunkt der Untersuchungen. Unabhängig von der Problemstellung rund um die Verlegung der Endhaltestelle Lutherkirche **kann** eine **Verlagerung** auch deshalb **sinnvoll erscheinen**, um einerseits die Linie aus den sehr engen Straßen im Oberdorf herauszuholen und andererseits die neu geplanten Wohngebiete Kühgärten / Apfelweg und Freibad-Areal neu zu erschließen. Zusätzlich gibt es einen Antrag zur Prüfung der Verlegung der Buslinie 60 in die Kleinfeldstraße (die bisherigen Bussteige an der Haltestelle Lutherkirche müssten dafür aber weiter genutzt werden). Es ist daher vorgesehen, **gemeinsam mit dem Beschluss** zur Verlegung der Endhaltestelle die **verschiedenen** diskutierten **Varianten der Linienführung** im Oberdorf **vertiefter untersuchen** zu lassen und auf dieser Basis dann in die **Abstimmung mit SSB und VVS** zu gehen.

c. *Citybus fürs Oberdorf*

Um bei ggf. erfolgreicher Verlagerung der Buslinie 60 aus dem Oberdorf hinaus diesen Ortsteil weiterhin gut mit Busverkehr zu erschließen, soll die **Einrichtung eines Citybusses** parallel zum Gutachten zur Buslinie 60 **geprüft werden**. Der Citybus könnte mit kleineren Fahrzeugen die **wichtigsten Ein- und Ausstiegspunkte im Oberdorf** besser bzw. neu bedienen und an der Haltestelle Lutherkirche **in direkter Nähe zur verlegten Stadtbahnhaltestelle** halten. Auch dieses Gutachten ist so einzutakten, dass eine Berücksichtigung bei der anstehenden Neuausschreibung des ÖPNV-Linienbündels erfolgen kann. Darüber hinaus könnte die Citybuslinie auch etwaige Veränderung am Fahrtweg der Linie 215 kompensieren.

Erst **nach Vorliegen von ersten Erkenntnissen**, dass die o.g. Veränderungen an den bestehenden Buslinien mehr Vor- als Nachteile bringen können, soll auch die **städtebauliche Umsetzbarkeit** (Genauer Standort der neuen Bussteige, Platzbedarf, Einbindung von Stadtgrün etc.) **genauer geprüft** werden.

## 2.4 Prüfung von Kreisverkehren

Die Idee von zwei Kreisverkehren an den Kreuzungen Tainer Str. / Bahnhofstr. / Seestr. und Cannstatter Str. / Seestr. / August-Brändle-Str. wurde funktional und geometrisch geprüft. Die Kreisverkehre sind zwar (unter gewissen Einschränkungen) grundsätzlich möglich, schränken allerdings die Haltestellennutzung in der Seestraße zu stark ein, sodass sie nicht empfohlen werden können (s. S.3 der PPT der Stadtverwaltung zum Gemeinderat am 09.11.2021).

## 2.5 Zufahrt zur Rathaus-Tiefgarage

Für die Verlegung der Endhaltestelle wurden unterschiedliche Varianten der Zufahrt zur Rathaus-Tiefgarage geometrisch und funktional bezüglich des umgebenden Verkehrssystems vertiefend geprüft: Ein- und Ausfahrt in der Cannstatter Straße (übereinander), unterirdische Ein- und Ausfahrt von / zur Tainer Straße nach Westen, Einfahrt aus der Cannstatter Straße und unterirdische Ausfahrt zur Tainer Straße nach Westen sowie Ein- und Ausfahrt zur Tainer Straße auf Höhe des Kirchplatzes (s. S.8ff. der PPT der Stadtverwaltung zum Gemeinderat am 09.11.2021). In der Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse und in Verbindung mit dem Verzicht auf die Erweiterung der Rathaus-Tiefgarage verbleibt die letzte Variante, d.h. die **Ein- und Ausfahrt von / zur Tainer Straße auf Höhe des Kirchplatzes**, als **einzige** realistischere realisierbare **Variante** (s. PPT der Stadtverwaltung zur öffentlichen Bürgerinformation am 20.09.2022 in Anlage 2).

## 2.6 Mobilitätshub

Um die allgemeinen städtebaulich-funktionalen Rahmenbedingungen für die Verschiebung der Endhaltestelle gemäß der o.g. Kompromisslösung zu optimieren und gleichzeitig die gegenseitigen Abhängigkeiten im Projekt selbst zu minimieren, wurde die Idee eines Mobilitätshubs konkretisiert. Die Skizzen der unterschiedlichen Mobilitätshub-Varianten finden sich im Anhang 3. Die genauen Höhen und Abstände zu den Nachbargebäuden wie u.a. das Rathaus werden genauso wie der Umgang mit der Ost-West-Grünachse vom Alten Friedhof kommend erst in den kommenden Planungsschritten konkretisiert.

Die allgemeine inhaltliche Zielsetzung des Mobilitätshubs ist die **Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote** am neuen Standort der Endhaltestelle i.V.m. einer **städtebaulichen Fassung und Aufwertung des Kirchplatzes**. Darüber hinaus bildet der Mobilitätshub die inhaltliche Grundlage für einen Antrag auf Bezeichnung der Verlegung der Stadtbahn-Endhaltestelle, die es so nur für eine Ver-

längerung der Bahnsteige am ursprünglichen Standort gegeben hätte. Gleichzeitig werden die folgenden **Abhängigkeiten gelöst**:

- Keine Kreuzung von **Fuß- und Radverkehr** (auch des Umsteigebetriebs) mit der **Zufahrt** zur Rathaus-Tiefgarage
- **Anschluss** der Zufahrt zur Rathaus-Tiefgarage **an die bestehende Zufahrt**, Unabhängigkeit von der Sanierung der Rathaus-Tiefgarage
- **Unabhängigkeit** von der späteren Linienführung der **Buslinien** und der Anordnung der **Bussteige**.
- **Unabhängigkeit von** der weiteren Gestaltung der Neuen Mitte Fellbach, d.h. von Durchführung und Ergebnis des **städtebaulichen Wettbewerbs** sowie den folgenden **baulichen Investitionen** und deren Kosten.

### 3. Bisherige Rückmeldungen aus der Bürgerschaft

Die Bürgerinformationsveranstaltung in der Fellbacher Schwabenlandhalle am 20.09.2022, in deren Rahmen die Zusammenfassung aller Ergebnisse zum ersten Mal öffentlich vorgestellt wurde, war mit ca. 60 Interessierten recht gut besucht. Die **deutliche Mehrheit** der Teilnehmerinnen und Teilnehmer lobte die vorgestellten Ideen und **sprach sich deutlich für die Nutzung der städtebaulichen Potenziale aus**, die sich mit der entsprechenden Verschiebung der Endhaltestelle Lutherkirche um 80 bis 100m nach Westen ergeben. Auch der für das Projekt ins Leben gerufene **Gestaltungsbeirat** und der Vertreter der **SSB lobten die städtebaulich-funktional gut gelungene Lösung** der verschobenen Endhaltestelle, der verschobenen Tiefgaragenzufahrt und den Mobilitäts-Hub als verbindendes Element.

Als **wesentlicher Arbeitsschritt** nach der Fassung der o.g. Beschlüsse ist auch in den Augen der Bürgerschaft die **Überprüfung der zukünftigen Linienführung der Buslinie 60** und der zukunftsfähigen Buserschließung des Oberdorfs zu beachten.

### 4. Weiteres Vorgehen

Mit den o.a. Beschlussanträgen sind die zentralen nächsten Arbeitsschritte klar vorgegeben. Neben dem Einstieg in die konkretisierende Planung der zu beschließenden Bauwerke (Verlegte Endhaltestelle, verlegte Zufahrt zur Rathaus-Tiefgarage, Mobilitäts-Hub) müssen parallel dazu auch die weiterhin anstehenden Untersuchungs- und Planungsprozesse angestoßen werden.

Ein zentrales Element ist hierbei die genauere Untersuchung der o.g. Buslinien, da deren Ergebnisse zu einer deutlichen Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Stadtbahn und Busverkehr an der verlegten Endhaltestelle Lutherkirche beitragen können. Gleichzeitig ergeben sich dadurch ggf. auch unterschiedliche Vorgaben für die Aufgabenstellung des städtebaulichen Wettbewerbs für die gesamte Fläche der Neuen Mitte Fellbach. Ein Abwarten dieser Ergebnisse vor Beschlussfassung über alle anderen Beschlussanträge hätte weitere deutliche Verzögerungen beim bauplanerischen Eintakten der zukünftigen Baumaßnahmen zur Folge, ohne dass Gewissheit über deutliche Verbesserungen besteht, weshalb die Stadtverwaltung davon Abstand nimmt. Im „worst case“, d.h. ohne weitere Verbesserungsmöglichkeiten der Umsteigebeziehungen aufgrund der Veränderung von Buslinienführung und Haltestellen, ergibt sich dennoch allein auf Basis des aktuellen Planungsstandes eine qualitätvolle Lösung für alle relevanten Zielgruppen. Sollten sich auch aus den anderen weiterzuführenden Teilplanungen realistische Optimierungspotenziale für die Umsteigebeziehungen am neuen Knoten Lutherkirche ergeben, so werden diese selbstverständlich

aufgegriffen und in die Gesamtplanung integriert werden.

Mit der Beschlussfassung über die Beschlussanträge in dieser Vorlage kann die Stadtverwaltung dann auch in die konkretisierenden Gespräche mit dem Fördermittelgeber einsteigen, der schon in den Vorbereitungsgesprächen die avisierte Lösung mit verschobener Endhaltestelle und Mobilitätshub positiv bewertet hat. Ziel ist es hierbei, möglichst bis zur Haushaltseinbringung Ende des Jahres die zu erwartenden Fördermittel grob kalkulieren zu können und möglichst rasch in die tatsächliche Beantragung einzusteigen.

Mit Beschlussfassung über diese Vorlage sind die o.g. Anträge zum Haushalt 2023 abschließend bearbeitet.

### 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:  
Investitionsmaßnahme „Neue Mitte Fellbach“ als Maßnahme 523 im Produkt 54100000 im Haushalt 2023 und der mittelfristigen Finanzplanung abgebildet (mehrere Buchungsstellen). Für die Verlegung der Haltestelle sind insges. 6,35 Mio. Euro veranschlagt, für die Verlegung der Tiefgaragen-Zufahrt und die Errichtung des Mobilitätshubs insgesamt 10,92 Mio. Euro.  
Die Einwerbung von Fördermitteln ist grundsätzlich noch nicht und demnach auch nicht im groben Volumen oder in der Verteilung über die Haushaltsjahre abschätzbar. Im Haushalt 2023 und der mittelfristigen Finanzplanung sind daher vorerst die Summen als Einnahmen abgebildet, die die SSB unter Inanspruchnahme von LGVFG-Fördermitteln für die Erweiterung der Endhaltestelle Lutherkirche am bestehenden Standort selbst verausgabt hätte.  
Die grob geschätzten Kosten für die Untersuchung der Buslinien sind im Ergebnishaushalt 2023 vorgesehen (Buchungsstelle 51100100-42910012).

gez.  
Beatrice Soltys  
Bürgermeisterin

gez.  
Gabriele Zull  
Oberbürgermeisterin

**Anlagen:**

- Anlage 1 Vortrag im Rahmen der öffentlichen Bürgerinformation am 20.09.22  
Zukünftige Lage der Endhaltestelle und daraus resultierende Konsequenzen
- Anlage 2 Vortrag im Rahmen der öffentlichen Bürgerinformation am 20.09.22  
Verkehrsplanerische Rahmenbedingungen
- Anlage 3 Vortrag im Rahmen der öffentlichen Bürgerinformation am 20.09.22  
Städtebauliche Neuordnung
- Anlage 4 Vortrag im Rahmen der öffentlichen Bürgerinformation am 20.09.22  
Kosten- und Terminplausibilisierung
- Anlage 5 Auszüge aus der PPT S. 20/S. 40 der Stadtverwaltung zum Gemeinderat  
am 09.11.2021 Haltung der SSB/Mail vom 07.11.2022 SSB