



Stadtbahn – Verlängerung auf 80m-Züge

Kritische Auseinandersetzung
mit der Lage der
Endhaltestelle Lutherkirche

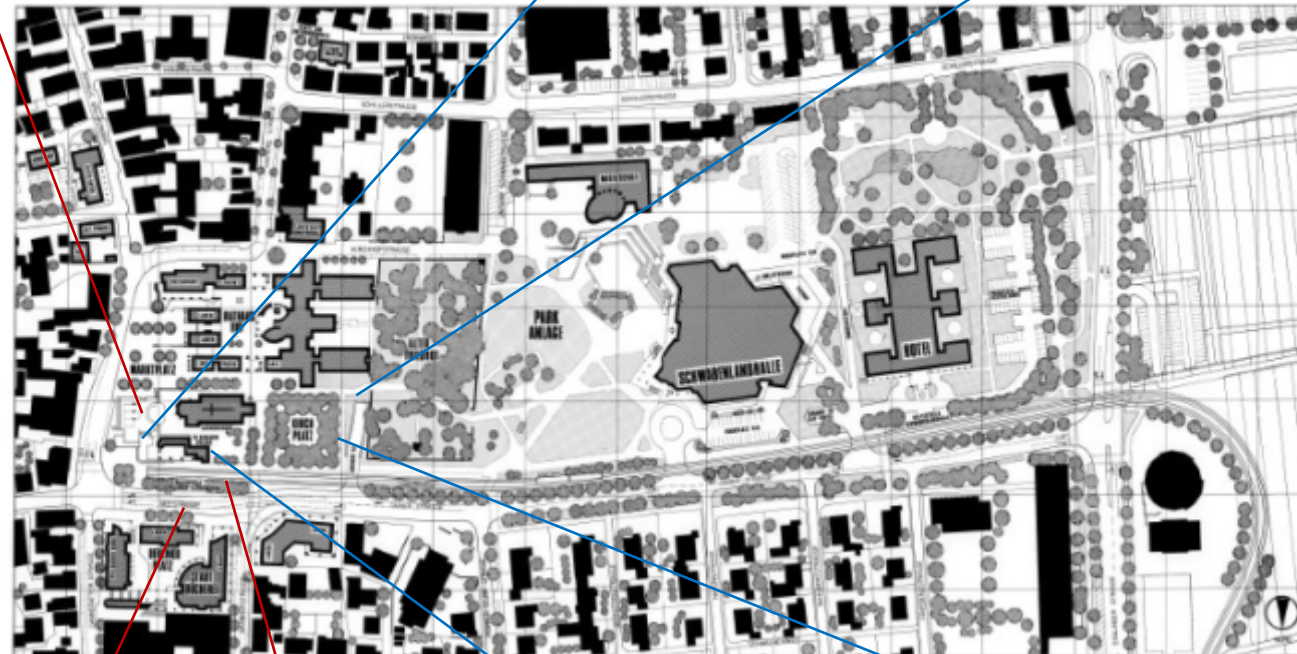
GR 18.06.2021

Ausgangslage

FREIFLÄCHENQUALITÄT
STADTBILD

EINZELHANDELS-
FLÄCHEN

SANIERUNG /
ERWEITERUNG
RATHAUSTIEFGARAGE



TOPOGRAPHIE

BARRIERE

NEUBAU EV.
GEMEINDEZENTRUM

ZUSÄTZLICHE
ÖFFENTLICHE NUTZUNGEN



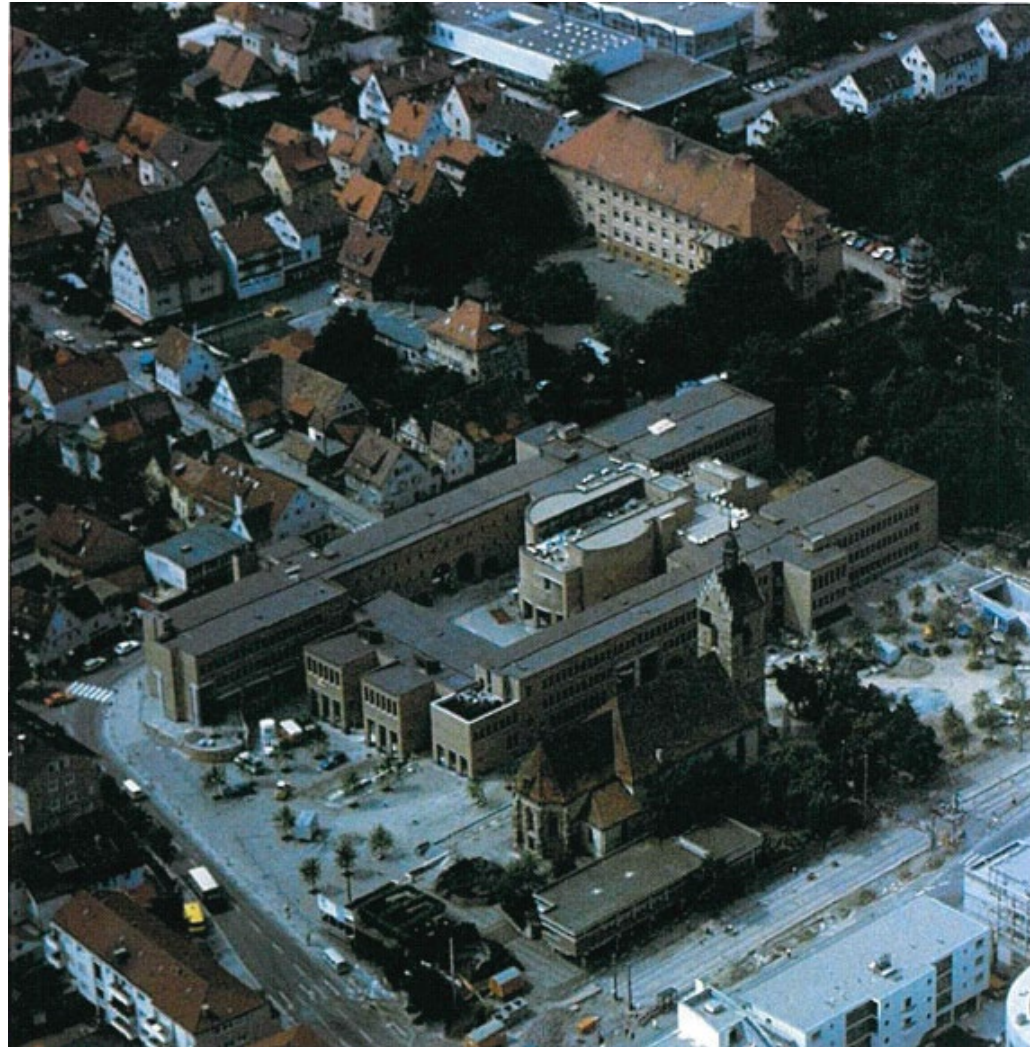
Quelle: Stadt Fellbach

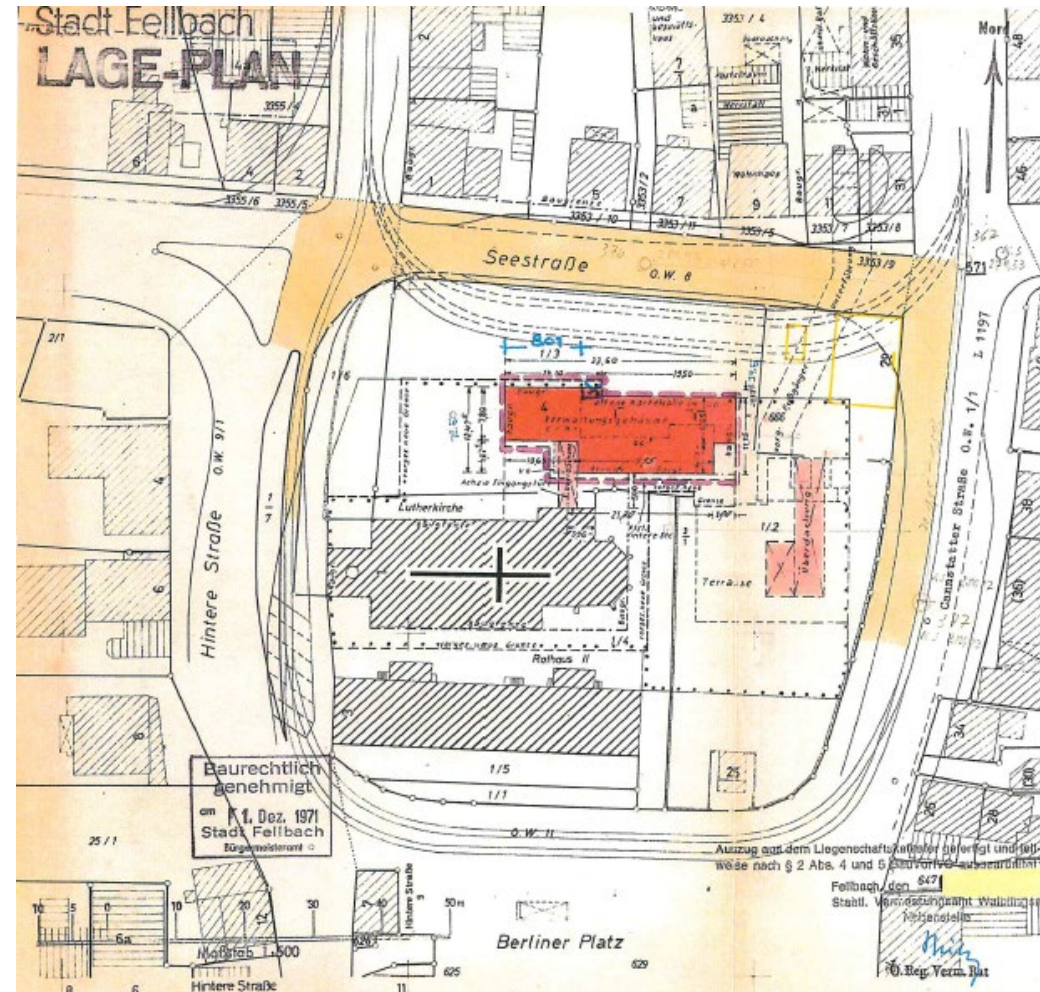




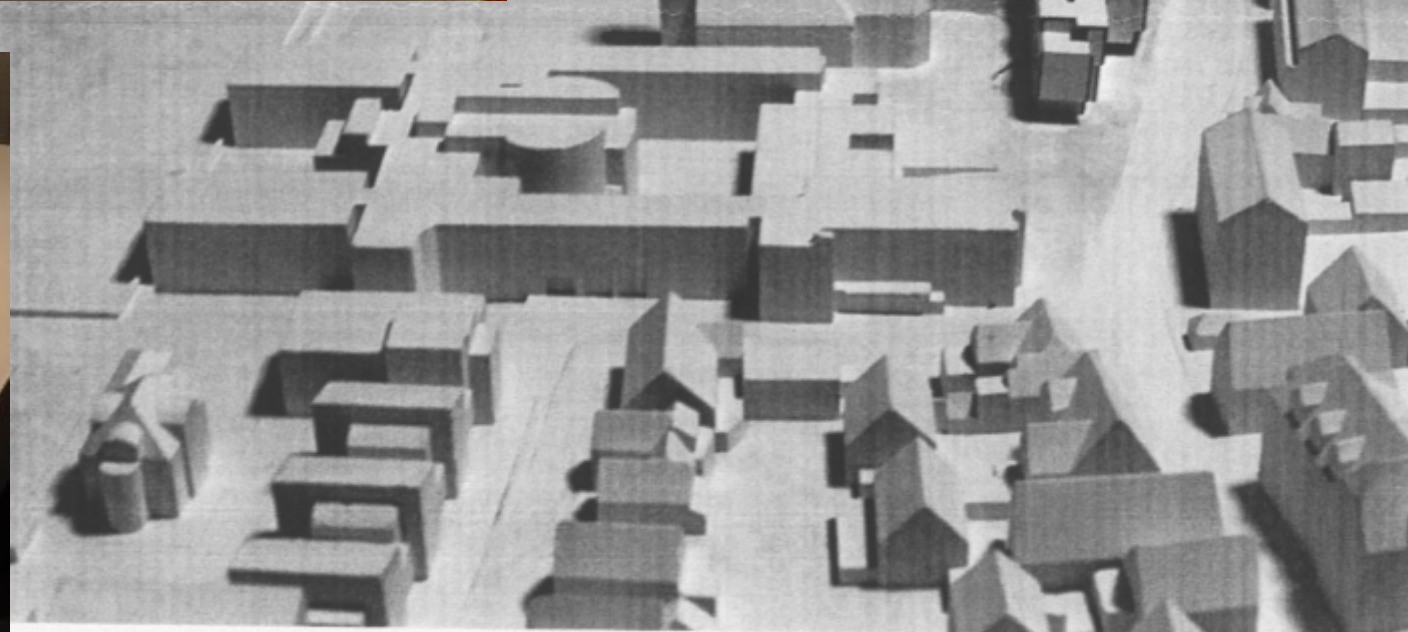








Ausgangslage



Frühzeitige Einbindung der SSB in die Überlegungen zur Neuen Mitte Fellbach (27.01.20)

- **Diskussion** der möglichen Varianten für eine zukünftige Endhaltestelle Lutherkirche
- **Abstimmung** eines gemeinsamen **Zeitplans**

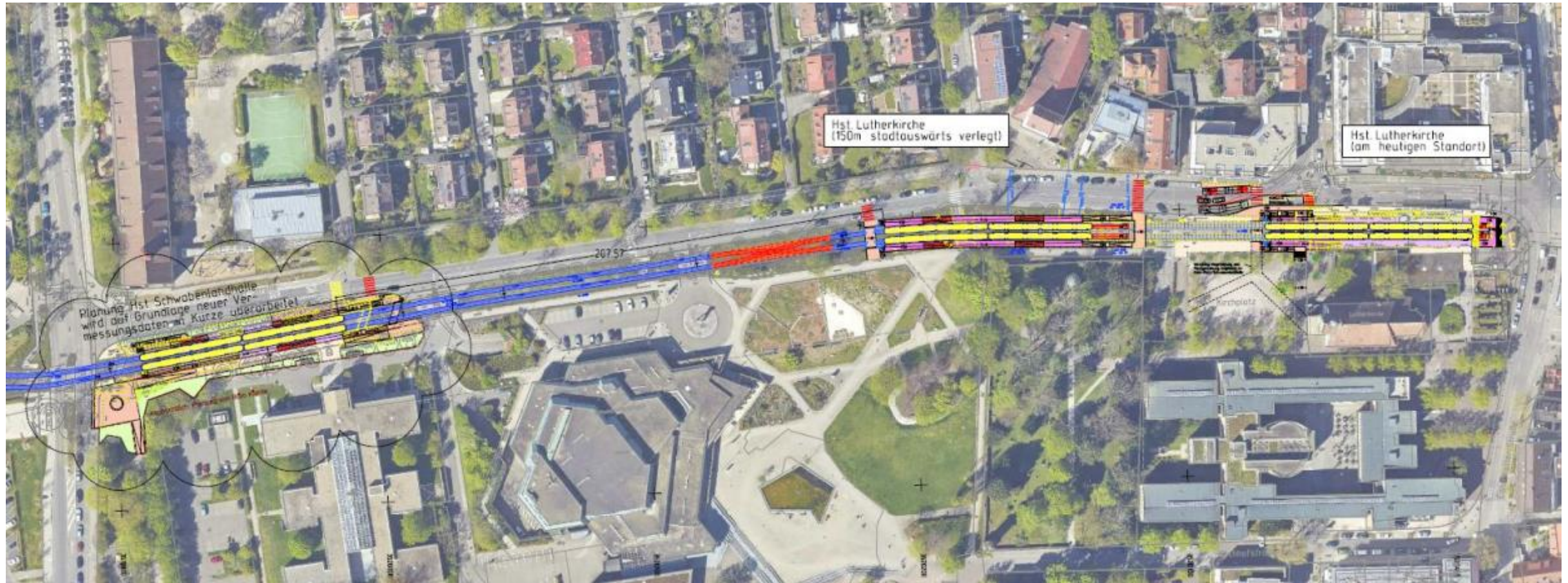
Mitteilung der SSSB im Oktober 2020 / Gespräch Anfang November 2020

- Deutliche **Straffung** des bisher kommunizierten **Zeitplans**
- **Anmeldung** aller Stadtbahn-Haltepunkte in Fellbach bzgl. Umbau für 80m-Züge hinsichtlich **LGFVG-Förderung** im **Oktober 2020** erfolgt
- **Start des Planfeststellungsverfahrens** für alle Stadtbahn-Haltepunkte im **ersten Halbjahr 2021** inkl. konkreter Baupläne
- Sukzessiver **Ausbau** der Stadtbahn-Haltepunkte von **Herbst 2022 bis Ende 2024** während des Stadtbahnbetriebs

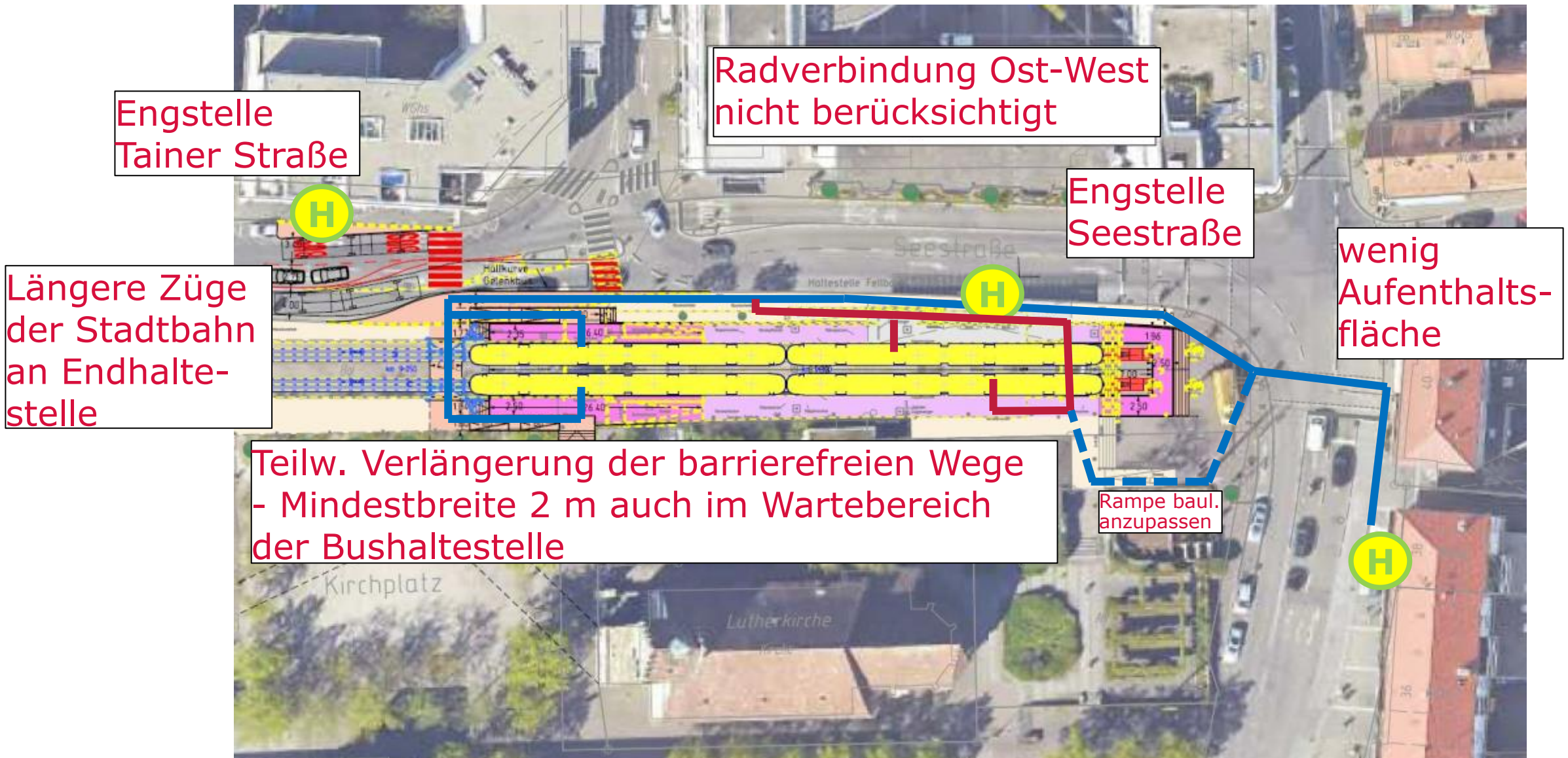
Bisherige Schritte

- **Information** der städtischen **Gremien** November/Dezember 2020
- Kurzfristiges **ÖPNV-Gutachten** (in Beauftragung), ohne erneute Verkehrszählungen
 - Auswirkungen der Verlegung der Endhaltestelle auf Umsteigezeiten (v.a. U-Bahn ↔ Bus)
 - Möglichkeiten der Anpassung der Buslinienführung
 - Mögliche Standorte neuer Bushaltestellen
 - Ergebnis bis **Ende Februar 2021**
- **Grundsatzentscheidung** über Standort der Stadtbahn-Endhaltestelle im **Gemeinderat** spätestens im **Frühjahr 2021**
- Im Anschluss **Weiterführung der anderen Planungen** (Tiefgarage, Städtebau) mit den gegebenen Rahmenbedingungen

Varianten



Quelle: SSB



Städtebauliche Vorteile

- **Nord-Süd-Verbindung** (Bahnhofstraße-Kirchplatz) für Fußgänger und Radfahrer **ohne Stadtbahn** mit hoher Taktung
- **TG-Ausfahrt ohne Stadtbahn** + mehr Platz für **sicherere Querung** von Fußgängern und Radfahrern (Vorrang)
- **Verhinderung** einer baulichen **Zerschneidungswirkung**
 - Bauliche/gestalterische Nutzbarkeit der (zusammenhängenden) Flächen
 - Positive Wirkung im Raum für Verkehrsteilnehmer
- Wahrnehmbare, funktionale und **qualitätsvolle Aufenthaltsflächen**
- **Lückenschluss** der **Ost-West-Radverbindung** (v.a. im Bereich der Seestraße)
- Mögliche **Ausweitung der verkehrsberuhigten Bereiche** (Rathaus-Carrée, Wüst-Areal) in die Mitte hinein
- **Sukzessive Entwicklung** in einzelnen Bauabschnitten möglich

Rückschlüsse aus der intensiven Beschäftigung mit der Sachlage

- **Nachteile** der Verlängerung der Umstiegswege und -zeiten **nicht einfach wegzudiskutieren**
- **Vorteile** der Verlagerung in **vielen Themenfeldern** zu identifizieren
- **Richtungsweisende** Entscheidung für die **nächsten Jahrzehnte**
- **Veränderung der Mobilität** (Elektromobilität, Autonomes Fahren u.ä.) absehbar bzw. schon **im Gang**
→ **Flexibilität** bei der **Flächeninanspruchnahme** nötig, um **auf veränderte Infrastrukturbedarfe reagieren** zu können
- Einstieg in **vertiefende Gespräche** mit zentralen **Akteuren**, z.B.:
 - Einzelhandel/Gewerbe/Gastronomie
 - Fußgänger/Radfahrer
 - AG Hürdenlos
 - Bürgerschaft



Quelle: Stadt Fellbach







Quelle: Stadt Fellbach



Quelle: Stadt Fellbach





Quelle: Stadt Fellbach



Quelle: Stadt Fellbach





Quelle: pfalz-info.com (17.05.21)



Quelle: pfalz-info.com (17.05.21)



Quelle: moritz.de (18.05.21)



Quelle: wilhelm-galerie.com (18.05.21)



Quelle: radweg.net (17.05.21)



Quelle: bietigheim-bissingen-de (18.05.21)

Vielen Dank!

