

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

AZ./Datum:	/07.05.2021		
Gremium	Behandlung	Sitzungsart	Sitzungsdatum
Gemeinderat	zur Kenntnisnahme	öffentlich	18.05.2021

Entwicklung Mitte Fellbach - Standort und Umbau der Stadtbahnhaltestelle Lutherkirche

Bezug:

GR vom 11.02.2020

Neue Mitte Fellbach – Städtebauliche Entwicklungs-
ideen / Umbau Haltestelle Lutherkirche für 80-Meter-
Züge

BVKA vom 10.12.2020

IV 192/2020

GR vom 15.12.2020

IV 192/2020

VA vom 04.05.2021

BV 076/2021

BVKA vom 06.05.2021

BV 076/2021

Sachverhalt:

Die Stadt Fellbach ist seit 1929 an das Stuttgarter Stadtbahnnetz angeschlossen und profitiert vom entsprechenden Mobilitätsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs. Auch wenn vor allem in den Nachkriegsjahrzehnten der motorisierte KfZ-Verkehr Unterstützung erfuhr (insbesondere in Bezug auf den Ausbau der entsprechenden Infrastruktur), trug und trägt der Stadtbahnverkehr wesentlich dazu bei, die Straßenverkehrsbelastung im Zentrum der Region Stuttgart maßgeblich zu reduzieren.

Im letzten Jahrzehnt rückte der Klimaschutz-Aspekt immer stärker in den Vordergrund der öffentlichen Diskussion; die Stadtbahn sichert hierbei gemeinsam mit S-Bahn und Buslinien ein verlässliches regionales Mobilitätsangebot bei gleichzeitiger Einsparung von Treibhausgasemissionen und nicht-regenerativer Energien. Auch angesichts der ehrgeiziger werdenden Klimaschutzziele von Bund und Land wird dem schienengebundenen ÖPNV in der Region künftig zweifellos noch größere Bedeutung zukommen.

Der direkte Anschluss des Fellbacher Stadtzentrums an das Stuttgarter Stadtbahnnetz stellt somit einen besonderen Standortfaktor dar, dessen Bedeutung im Laufe der Zeit immer stärker gewachsen ist. Dies zeigt sowohl die große öffentliche Diskussion um den Umbau der Endhaltestelle Lutherkirche vor einigen Jahrzehnten als auch die kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen. Mit der Einrichtung der Linie U16, die zusätzlich zur Linie U1 eine Direktverbindung zwischen Fellbach und dem Stuttgarter Stadtteil Giebel schafft, wurde im Dezember 2018 das Mobilitätsangebot in den Hauptverkehrszeiten bereits deutlich ausgeweitet.

Um auf die stetig steigende Nachfrage mit einem passenden Angebot zu antworten, nimmt die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) nun die Umstellung auf 80-Meter-Züge in Angriff. Eine weitere Erhöhung der Taktung der bisherigen Stadtbahnlinien ist auf dem voll ausgelasteten Streckenabschnitt zwischen Bad Cannstatt und Stuttgart-Innenstadt nicht mehr möglich, weshalb nun die Kapazität der einzelnen Züge erhöht wird. Die neuen 80-Meter-Züge bieten doppelt so viele Sitzplätze pro Zug wie bisher und tragen somit der maßgeblichen Anforderung der Stadtbahnnutzer Rechnung: Mehr Reisekomfort durch mehr Sitzplätze.

Aus Fellbacher Sicht besonders erfreulich ist, dass die SSB die Kosten für diese Aufwertung in den ans Stadtbahnnetz angeschlossenen Kommunen zunächst selbst übernimmt. Die SSB wird den nötigen Umbau aller Haltestellen (Verlängerung der Bahnsteige) mit eigenen Mitteln und unter Inanspruchnahme von Förderprogrammen stemmen. Mit Blick auf andere regional operierende Verkehrsunternehmen ist dies keine Selbstverständlichkeit.

Trotz kontinuierlicher Abstimmung mit der SSB erfolgte im Oktober 2020 die überraschende Ankündigung der SSB, mit den Genehmigungsverfahren zum Umbau der Stadtbahn-Haltestellen auf Fellbacher Gemarkung schon im Sommer 2021 starten zu wollen. Mit Blick auf einen avisierten Umbau der Haltestellen ab 2024 benötigt das entsprechende Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren) eine ausreichende Vorlaufzeit, da politische Gremien und v.a. die breite Öffentlichkeit intensiv beteiligt werden sollen und auch müssen. Voraussetzung für den Start des Planfeststellungsverfahrens ist allerdings, dass Klarheit darüber herrscht, in welche Richtung die Bahnsteige an den jeweiligen Haltestellen verlängert werden sollen bzw. dass der Standort der jeweiligen Haltestelle auch mit entsprechend verlängerten Bahnsteigen noch funktioniert.

Besondere Situation an der Endhaltestelle Lutherkirche

Nach der abgeschlossenen städtebaulichen Aufwertung des Rathaus-Carrées und der angestoßenen Entwicklung im Wüst-Areal bereitet die Stadtverwaltung schon seit einigen Monaten die analoge Planungsaufgabe rund um Rathaus und Lutherkirche vor, um eine entsprechende Verbindung der beiden Fellbacher Haupteinkaufsbereiche (Hintere Straße / Cannstatter Straße sowie Bahnhofstraße / Cannstatter Straße) zu schaffen. Entscheidender Bestandteil dieser städtebaulichen Überlegungen sind auch die Veränderungen der Endhaltestelle Lutherkirche, die mit der Umstellung des Stadtbahnbetriebs auf 80-Meter-Züge einhergehen. Da nach dem einmal erfolgten Haltestellenausbau die städtebauliche Situation im Zentrum von Fellbach für die kommenden Jahrzehnte geprägt sein wird, hat die Stadtverwaltung einen Diskussionsprozess zu einer möglichen Verlegung der Endhaltestelle angestoßen. Die Entscheidung über den Ausbau der Endhaltestelle wird die weiteren städtebaulichen Entwicklungsoptionen maßgeblich beeinflussen.

Im Stadtplanungsamt liegen erste städtebaulich-funktionale Studien zur baulichen Entwicklung rund um Rathaus und Lutherkirche vor; diese wurden im Februar 2020 erstmals im Gemeinderat vorgestellt. Die Ankündigung der SSB vom Oktober 2020, den

Zeitplan für den avisierten Haltestellenausbau deutlich zu straffen, macht speziell für den Standort der Endhaltestelle Lutherkirche nun einen beschleunigten Zeitplan erforderlich. Erst wenn die Grundsatzentscheidung über den Standort der Endhaltestelle getroffen ist, können die Planungen für die Mitte Fellbach insgesamt weitergeführt werden.

Die Stadtverwaltung hat daher ein verkehrsplanerisches Gutachten in Auftrag gegeben, neben dem bestehenden Standort auch eine mögliche Verlegung der Endhaltestelle Lutherkirche auf Höhe des Alten Friedhofs und deren Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmer zu prüfen. Das Ergebnis liegt nun vor und ist dieser Vorlage als Anlage beigelegt. Eine dritte geprüfte Variante, die Zusammenlegung der Haltestellen Lutherkirche und Schwabenlandhalle auf Höhe des Alten Friedhofs, wurde aufgrund deutlicher Nachteile gegenüber den beiden anderen Alternativen bereits verworfen.

Stand der Diskussion und weiteres Vorgehen

Mit Vorliegen des o.g. Gutachtens, der Beantwortung einzelner Teilfragestellungen durch die SSB und der Zusammenstellung aller bewertungsrelevanten Kriterien (s. Tabelle unten) liegen alle relevanten Informationen für eine Entscheidungsfindung auf dem Tisch, sodass der für eine Beschlussfassung notwendige Diskurs nun geführt werden kann. Die Stadtverwaltung beabsichtigt, eine entsprechende Beschlussvorlage in die Gremienrunde im Juni einzubringen (angestrebte Beschlussfassung in der öffentlichen Sitzung des Gemeinderats am 22. Juni 2021), damit die SSB noch im vereinbarten Zeitrahmen das Planfeststellungsverfahren starten kann. Die Entscheidung für oder gegen eine Verlegung der Endhaltestelle Lutherkirche wird dann auch Grundlage für die weiteren Planungen rund um die Mitte Fellbach sein.

Bewertung der beiden Standortvarianten in Bezug zur stadträumlichen Lage

Kriterium	Verlängerung der Bahnsteige am bisherigen Standort	Verlegung der Endhaltestelle Lutherkirche auf Höhe des Alten Friedhofs
ÖPNV		
Umsteigewege (für ca. 10% der Stadtbahnnutzer von Relevanz)	Sehr kurze Wege zwischen Stadtbahnhaltestelle und Bushaltestellen	Verlängerung der Wege zwischen Stadtbahn und den Linien 60 und 215 um etwa 120 m
Barrierefreier Umstieg	Barrierefreiheit nur mit Erfüllung der Mindestmaße erreichbar; in der praktischen Nutzbarkeit ggf. Konflikte, keine Verbesserung der Situation	Chance zur Neugestaltung und Verbesserung von Wegen und Plätzen durch eine stadträumliche Neugestaltung, dadurch komfortableres Queren insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen möglich
Mobilitätspunkt	Entwicklung im direkten Kernzentrum (Flächeninanspruchnahme)	Entwicklung am Rand des Kernzentrums- Entzerrung der Verkehrs- und Bebauungsfläche

Kriterium	Verlängerung der Bahnsteige am bisherigen Standort	Verlegung der Endhaltestelle Lutherkirche auf Höhe des Alten Friedhofs
Fußgänger		
Wegebeziehung Ost-West	Engstellen mit Mindestbreiten, klare Linienführung erschwert	Chance zur Neugestaltung von sicheren und komfortablen Wegeführungen
Wegebeziehung Nord-Süd	Unterbrechung der Achse Bahnhofstraße-Rathaus für Fußgänger; Kreuzung der Schienen als Hindernis/Gefahrenpunkt	Chance für eine sichere und attraktive Wegeführung; Kreuzung der Schienen entfällt
Kreuzungsbe- reich Cannstatter Straße	Relativ schmale Aufstellfläche für Ampel	Chance auf Neuordnung als Stadtplatz, ergänzt durch ordnungsrechtliche und gestalterische Maßnahmen
Barrierefreiheit	Wenig Raum für mögliche Verbesserungen an den neuralgischen Punkten	Trotz Verlängerung der Zuwegung zur Linie 60 und 215 Chance auf großflächige Verbesserungsmöglichkeiten; Ausräumen von Barrieren im Stadt- raum
Radverkehr		
Wegebeziehung Ost-West	Von der Schwabenlandhalle kommend Ende der Wegeführung am Kirchplatz (Gefahrensituation)	Komplette Neuordnung des Straßenraums bietet Chance auf durchgängige, sichere Wegebeziehungen
Wegebeziehung Nord-Süd	Unterbrechung der Achse Bahnhofstraße-Rathaus; Umwege gemeinsam mit Radfahrern zu organisieren (Konfliktpotenzial)	Chance für eine sichere und attraktive Wegeführung; Kreuzung der Schienen entfällt
Fahrradstraße	Unveränderte Kreuzung der Tainer Straße; Z-Übergang über die Schienen	Unterbrechung der Nord-Süd-Achse, aber gerader Übergang über die Schienen möglich

Kriterium	Verlängerung der Bahnsteige am bisherigen Standort	Verlegung der Endhaltestelle Lutherkirche auf Höhe des Alten Friedhofs
KfZ-Verkehr		
Seestraße	Kaum Verbesserungen aufgrund des engen Verkehrsraumes für Fußgänger, Fahrradfahrer, KFZ und ÖPNV möglich	Chancen für eine stadträumliche Neuordnung der Verkehrsflächen möglich
Tainer Straße	Breiter ungenutzter Straßenraum	Verlust von wenigen Stellplätzen aufgrund der Verlegung von Bushaltestellen
Cannstatter Straße	Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs vom Rathaus-Carrée her kommend möglich	Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs vom Rathaus-Carrée her kommend möglich
Einfahrt zur Rathaus-Tiefgarage	Unveränderte Situation mit Kreuzung von Fuß- und Radweg, aus- und einfahrenden KFZ sowie der Schienenstränge	Deutliche Verbesserung durch Wegfall der kreuzenden Schienenstränge, dadurch Erhöhung der Verkehrssicherheit trotz höherer Fußgänger-Frequenz
Städtebau		
Flächenverfügbarkeit	Nur Teilflächen mit vielfältigen verkehrlichen Funktionsflächen überplanbar	Chance auf eine gesamtheitliche Neuordnung und Neugestaltung, Entzerrung von Verkehrsflächen und Aufenthaltsbereichen
Bauliche Entwicklung	Kaum städtebaulich verträgliche Möglichkeit für die Neuordnung mit dem Ziel, Aufenthaltsqualitäten und Verbesserung für die Verkehrsteilnehmer zu erreichen	Chancen für bauliche Entwicklungen durch Verlegung der Bahninfrastruktur; „Brückenschluss“ der nördlich und südlich angrenzenden Haupteinkaufsbereiche
Öffentliche Plätze	Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten der vorhandenen Plätze nur begrenzt möglich	Schaffung von öffentlichen Plätzen mit hoher Aufenthaltsqualität durch stadträumliche Neuordnung möglich
Adressbildung	Schwierige Adressbildung und Identität von Nutzungen im öffentlichen Raum	Chance auf Ausbildung einer zusammenhängenden Stadtmitte von Fellbach möglich

Kriterium	Verlängerung der Bahnsteige am bisherigen Standort	Verlegung der Endhaltestelle Lutherkirche auf Höhe des Alten Friedhofs
Kosten/Risiken		
Haltestellen-ausbau	Ca. 1,1 Mio. Euro	Ca. 2,2 Mio. Euro
Kommunaler Eigenanteil	Kein kommunaler Eigenanteil vorgesehen	Kommunaler Eigenanteil; genauer Betrag abhängig von konkreter Planung
Förderung	LGVFG-Förderung	Allgemeine Fördermöglichkeiten noch zu klären (erst mit konkreter Planung); LGVFG-Förderung ggf. teilweise möglich

Die obige Gegenüberstellung der beiden Varianten – Verbleib des heutigen Standorts der Endhaltestelle U1/U16 oder Verlegung an den Alten Friedhof – anhand relevanter Kriterien soll zu einer weiterhin sachlichen Diskussion und damit zu einem fundierten Entscheidungsprozess beitragen.

Im Blick zu behalten ist die Tatsache, dass das Entzerren von stark genutzten konkurrierenden Verkehrsflächen deutlich höhere stadträumliche Chancen bietet, um die Aufenthaltsqualitäten zu verbessern – dies nicht nur für die ÖPNV-Nutzer selbst, sondern für alle Menschen, die sich im Herzen der Innenstadt aufhalten.

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: Die genauen finanziellen Auswirkungen, die erst mittelfristig wirksam werden, sind derzeit noch nicht seriös abzuschätzen.

gez.
Beatrice Soltys
Bürgermeisterin

gez.
Gabriele Zull
Oberbürgermeisterin

Anlagen:

Anlage 1 – Verkehrsplanerisches Gutachten zur Endhaltestelle Lutherkirche