

| | | | |
|---------------------------|---|--------------------------|-----|
| Protokoll: | Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart | Niederschrift Nr. | 323 |
| | | TOP: | 27 |
| Verhandlung | | Drucksache: | |
| | | GZ: | |
| Sitzungstermin: | 22.09.2020 | | |
| Sitzungsart: | öffentlich | | |
| Vorsitz: | BM Pätzold | | |
| Berichterstattung: | Herr Oehler (ASW), Herr Reichle (SSB) | | |
| Protokollführung: | Frau Schmidt / pö | | |
| Betreff: | Stuttgart-Mitte, Klettpassage Überlegungen für Umgestaltung und Wettbewerb - mündlicher Bericht durch SSB und Verwaltung - | | |

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Herr Oehler berichtet im Sinne der Präsentation zu den Folien 1 - 14 und 28 - 33. Die Folien 15 - 27 werden von Herrn Reichle (SSB) vorgestellt.

Herr Oehler führt ergänzend aus, es gebe eine Arbeitsgemeinschaft innerhalb der Stadtverwaltung und der SSB, die sich mit der Thematik Klett-Passage, Schillerstraße etc. auseinandersetze. Für die Schillerstraße gebe es den Zielbeschluss, diese verkehrsberuhigt anzuordnen. Perspektivisch solle die gesamte Fläche innerhalb des Cityringes verkehrsberuhigt gestaltet werden. Zu Folie 5 ergänzt er, es gehe um einen komplett neu zu definierenden Stadtraum. Der Arnulf-Klett-Platz (Folie 6) avanciere zum zentralen Platz vor dem Bonatz-Gebäude. Wichtig seien die zukünftigen Wegebeziehungen (Folie 8); es werde ebenerdige Verbindungen über den Arnulf-Klett-Platz hinweg zum neuen Bahnhof und seinen unterirdischen Bahnsteigen geben. Zudem stelle sich die Frage nach der Anordnung der Bushaltestellen, den barrierefreien Zugängen zu den unterirdischen Haltestellen und dem Angebot für den Radverkehr (Folien 9 - 11). Bevor der neue Bahnhof und die Wolframstraße nicht fertiggestellt seien, müsse die Schillerstraße geöffnet bleiben. Somit habe die Verlagerung des Cityringes in mehreren

Schritten zu erfolgen (Folie 13). Er gibt zu bedenken, dass bei einer Neugestaltung der Klett-Passage die zukünftige Gestaltung des Arnulf-Klett-Platzes miteinbezogen werden müsse; dies gelte v. a. für die barrierefreien Zugänge.

Zur Klett-Passage selbst nimmt Herr Reichle Stellung. Die Klett-Passage sei in die Jahre gekommen und müsse etwas "aufgeräumt" werden (Folien 15 und 16). Die Geschäfte sollten seitlich angeordnet werden; die heutigen Flächengrößen blieben in etwa erhalten. Außerdem seien Fahrradgaragen vorgesehen. Er betont, der bisherige Hauptzugang zur Klett-Passage, die Treppe von der Königstraße, entfalle. In der Achse der S-Bahn seien drei Aufzüge vorgesehen, wovon zwei bis an die Oberfläche des Platzes geführt würden (Folie 16). Eine große Herausforderung sei der Umbau im laufenden Betrieb (Folien 17 - 22). Den Abschluss der Maßnahme bildeten die beiden Fahrradgaragen, für die oberirdische Zufahrten/Rampen benötigt würden. Abschließend zeigt Herr Reichle einige Visualisierungen der Planung (Folien 25 - 27).

Die (grüne) Gestaltung der Oberfläche, so Herr Oehler, hänge vom Untergrund ab. Die Klett-Passage habe hier einen limitierenden Charakter (Folie 28). Ein Wettbewerb für diesen gesamten Bereich sei notwendig, weil der Zusammenhang zwischen Passage und Oberfläche sehr stark sei. Die beiden Projekte könnten nicht voneinander getrennt werden (Folie 29). Abschließend erläutert er die Inhalte und Vorgehensweise des Wettbewerbs (Folien 30 und 31). Er betont, dass nach der Vorbereitungsphase ein Expertenhearing zwischengeschaltet werde, um Bedürfnisse und Ideen aller Akteure aufzugreifen. Die zeitliche Umsetzung sei sehr ambitioniert, da mit der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofes 2025 ein Fixpunkt gesetzt sei (Folie 32). Vision des Arnulf-Klett-Platzes sei eine Verkehrsdrehscheibe für Fußgänger/-innen, Rad-, Bus- und Lieferverkehr und ein gut nutzbarer Platz für die Bürger/-innen Stuttgarts.

Wie alle weiteren Redner/-innen dankt StR Peterhoff (90/GRÜNE) für die Präsentation. Die umfangreiche Vorplanung sowie die zeitliche Einordnung begrüßt er. Somit sei die Klett-Passage bereits vorbereitet, wenn die Schillerstraße geändert werden könne. Positiv sei, dass die Bushaltestellen und Taxistellplätze an die Ränder des Platzes wanderten; somit könne an die beiden Verteilerzentren angedockt werden. Verschiedenste Sharingstationen seien vorgesehen. Es sei wichtig zu klären, was während der Übergangszeit geschehe; viele Flächen seien ungenutzt und könnten interimsmäßig eventuell in Nutzung gebracht werden. In den Wettbewerb der Klett-Passage müssten die Ergebnisse des B14-Wettbewerbs zum Eingang in die Schillerstraße miteinfließen. Hilfreich sei auch eine Darstellung aller vorgesehenen Parkplatzflächen; eventuell seien diese im geplanten Umfang nicht nötig. Eine Führung der Aufzüge bis an die Oberfläche bewertet der Stadtrat positiv. Er ergänzt die Planungsprämissen um die Punkte Freiräume vor dem Bahnhof zu schaffen und Parkquerungen einzurichten. Dadurch könne die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert werden. Experten wie der Fahrgastverband oder der AFC müssten neben dem Hearing auch in den Wettbewerb miteinbezogen werden.

Die dargestellte Planung stößt bei StR Kotz (CDU) auf außerordentliche Zustimmung. Die Klett-Passage sei die letzten Jahre im Schatten des großen Bauprojektes S21 gelegen und habe deutlichen Erneuerungsbedarf. Er rechne mit verschiedenen Baustellen, die von den Bürgern/-innen stärker wahrgenommen würden "als so manche S21-Baustelle". Er bittet um Darstellung der Planungskapazitäten innerhalb der Verwaltung für dieses Projekt sowie einen Gesamtzeitstrahl aller Teilphasen wie Inbetriebnahme des Bahnhofes, Umgestaltung Wolframstraße, Kreuzung Heilmannstraße etc. Als Aus-

gangspunkt dafür sei der Start des Hauptbahnhofes 2025 sinnvoll. Er freue sich auf die weitere Entwicklung.

Im Gegensatz zum Tiefbahnhof müsse das Projekt Klett-Passage schnell in Angriff genommen werden, so StR Rockenbauch (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tiereschutzpartei), denn es gehe um einen wichtigen Raum im Herzen der Stadt. Vor Auslobung des Wettbewerbes erwarte er gerne einen weiteren "Werkstattbericht", da das Material doch sehr umfangreich sei. Ähnlich wie StR Kotz wolle er wissen, in welchen Teams zu diesem Projekt zusammengearbeitet werde. Da die Relevanz hinsichtlich der Stadtentwicklung groß sei, müssten Stadtplaner miteinbezogen werden. Zudem müssten Bürger/-innen gehört werden. Eventuell seien weitere personelle Ressourcen nötig, um den Prozess bis 2025 abzuschließen. Auf den Plänen sei noch nicht zu erkennen, wie die Hauptverkehrsströme und die räumlichen Zusammenhänge sowie die Anbindung an den Tiefbahnhof aussehen werden. Diese Schnittstellen müssten besser dargestellt werden. Wichtig seien die städtebaulichen Entwicklungsprojekte im unmittelbaren Umfeld wie die Wettbewerbe zur B14, Königstraße 1 - 3 und Heilbronner Straße. Wenn B14 und B27 zurückgebaut würden, müsse die Dimension der Wolframstraße geklärt werden. Eine entsprechende zeitliche Einordnung sei hilfreich.

StRin Kletzin (SPD) begrüßt prinzipiell den gemeinsamen Wettbewerb; die Idee eines Expertenhearings könne sie unterstützen. Sie regt an, das Projekt in den Ämterablauf einzubinden und eine entsprechende Arbeitsgruppe zu gründen. Die Stadträtin spricht die Nutzungsverordnung an. Der Wettbewerb biete die Möglichkeit, Nutzungen sinnvoll zu bündeln. In diesem Zusammenhang müsse über Zwischennutzungen gesprochen werden. Bei der Gestaltung der Klett-Passage wolle sie wissen, ob eine Öffnung nach oben denkbar sei. Daran schließe sich die Frage nach den anderen, bereits genannten Wettbewerben sowie dem Zugang zur Klett-Passage an. Letzterer hänge auch mit dem Eingang zu den Bereichen A1 bis A3 zusammen. Nach der Entscheidung zur B14, die Fahrspuren zu halbieren, müsse dort nun eine verkehrliche Untersuchung erfolgen, denn diese Halbierung habe weitreichende Konsequenzen. Derartige Aspekte dürften in der Wettbewerbsauslobung nicht vergessen werden. Der zeitliche Rahmen der Inbetriebnahme 2025 müsse konkretisiert werden, denn eventuell bilde dies nur einen Zwischenstand ab. Sie begrüßt den Einstieg in die konkrete Planung, wobei das Projekt als Teil von S21 gesehen werden müsse. Die Bürger/-innen müssten eine Möglichkeit der Beteiligung erhalten.

Durch S21 wird für StR Serwani (FDP) "einiges überhaupt erst möglich". Er begrüßt die Aufteilung der Bushaltestellen, was durch die Länge des Bahnhofes notwendig werde, die Einrichtung von 4.000 Radstellplätzen sowie von Kurzzeitparkplätzen. Die Veränderungen an der Wolfram- und Heilmannstraße zur Neuausrichtung des Cityringes bewertet der Stadtrat ebenfalls positiv. Die Klett-Passage erfahre nun eine neue Aufenthaltsqualität. Er hinterfragt die Größe des SSB-Kundenzentrums; er hoffe, dass die Anzahl der Fahrgäste ebenfalls entsprechend zunehme. Kritisch sieht er den Zeitplan zur Umsetzung der Fahrradgaragen bis 2035. Im Wettbewerb müssten die Ergebnisse zur B14 miteinbezogen werden.

Für die frühzeitige Planung zur Klett-Passage dankt StR Zeeb (FW). Er unterstützt StRin Kletzin in der Forderung nach einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe (z. B. Stadt, DB, SSB und Bürgerschaft), denn es seien viele komplexe Themen gegeben. Die laufenden Wettbewerbe müssten unbedingt mitbedacht werden.

Die heutige Präsentation geht für StR Goller (AfD) weit über eine Vision hinaus. Es seien bereits strukturelle Details enthalten, die als Vorgabe für einen Wettbewerb verstanden werden könnten. Der Zusammenhang und die Nutzung zwischen Arnulf-Klett-Platz und Straßburger Platz sei noch nicht klar. Eine Öffnung der Klett-Passage nach oben halte er nicht für sinnvoll, da dies zu Lasten des darüber liegenden Platzes geschehe. Äußerst wichtig sei der Kurt-Georg-Kiesinger-Platz, der sich für Hol- und Bringverkehr sowie Kurzparken eigne. Der Zugang von der Königstraße in die Klett-Passage sei zu klein geraten; ebenso fehle ein südlicher Zugang für Radfahrer/-innen. Generell seien mehrere funktionale Zugänge weniger luxuriös gestalteten vorzuziehen. Auch die Radgaragen seien zwar futuristisch gestaltet, aber wenig platzsparend. Der Stadtrat spricht den "Lifestyle" der Klett-Passage an, der nicht nur den alternden Baustoffen zugeschrieben und einfach "wegrenoviert" werden könne. Es müssten parallel Konzepte der Kontrolle erarbeitet werden. Insgesamt gebe es in der Innenstadt eine Kaskade von Projekten, die alle in eine Gesamtstruktur eingeordnet werden müssten. Ämter und Deutsche Bahn müssten versuchen, alle Projekte in einen Gesamtzeitstrahl einzuordnen, um die Abhängigkeiten darzustellen. Die kritischen Pfade müssten erkennbar sein.

Die noch nicht getroffene Entscheidung zur Oper bringt StRin Königeter (PULS) in die Diskussion ein. Zum Wettbewerb merkt sie an, im Städtebauausschuss sei der Wunsch nach mehr jüngeren Mitgliedern und mehr Frauen in der Jury aufgekommen.

Diese Anregung sei dem Städtebauausschuss zu Beginn der Legislaturperiode bereits gemacht worden, so BM Pätzold. Zur Klett-Passage führt der Vorsitzende weiter aus, dieses wichtige Thema sei bereits mehrfach im internen Lenkungskreis diskutiert worden. Eine referatsübergreifende Bearbeitung finde somit statt. 2025 werde es einen Zustand geben, der den Endzustand in Teilen vorwegnehme. Wenn Fahrgäste und Bürger/-innen nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofes weiterhin durch eine veraltete Klett-Passage gehen müssten, könnten sie zu Recht die Frage stellen, warum nichts verändert worden sei. Es sei wichtig, die Arbeitsschritte darzustellen. Das Projekt Königstraße 1 - 3 befinde sich im "Ruhezustand", bis eine Einigung zum unterzubringenden kulturellen Baustein getroffen sei. Auf diese Entscheidung warte die LBBW derzeit. Bei der Klett-Passage wolle man darauf aber nicht warten, denn Ziel sei, 2025 ein Zwischenergebnis präsentieren zu können. Er weist darauf hin, dass der Straßburger Platz in Zukunft Manfred-Rommel-Platz heißen werde. Des Weiteren erläutert der Vorsitzende, warum die Haupttreppe zur Klett-Passage aufgegeben werde. Personen, die von der Königstraße kämen, schritten direkt auf den Zugang und die Zwischenebene des neuen Tiefbahnhofes zu. Wenn die Treppe erhalten bliebe, müsse darum herumgegangen werden. Es müsse eine Entscheidung, was der wichtigere Part sei, getroffen werden. Das Thema der Öffnungen könne erst angegangen werden, wenn der Verkehr verlagert worden sei. Bei der endgültigen Gestaltung müsse überlegt werden, wie die verschiedenen Abschnitte zusammengeführt werden könnten. Für den Kurt-Georg-Kiesinger- und den Gebhard-Müller-Platz gebe es bereits Planungen - auch bezüglich Parken und Kiss & Ride-Funktionen. Die Klett-Passage sei ein öffentliches Bauwerk und wichtiger Umsteigepunkt zwischen Stadt- und S-Bahn. In diese Richtung werde weitergearbeitet.

Herr Oehler erklärt, die Ergebnisse des Wettbewerbes zur B14 würden selbstverständlich in die weitere Planung einbezogen. Die Verwaltung werde diesbezüglich um mehr Personal bitten, um die zahlreichen, großen Projekte umsetzen zu können. Es werde derzeit darüber nachgedacht, die sehr komplexen Zusammenhänge und Zeitabläufe zur Information für die Öffentlichkeit aufzubereiten. Zur Frage der Zugänge zur Klett-Passage erklärt er, es handle sich um ein statisch "sehr auffälliges" Bauwerk, das enge

Grenzen vorgebe. Die Arbeitsgemeinschaft werde weiterhin ämterübergreifend fortgeführt und sei sehr breit aufgestellt. Die Planung der Klett-Passage habe höchste Priorität.

Aus den Wortmeldungen der Ausschussmitglieder leitet BM Pätzold breite Zustimmung zum Projekt ab und stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / pö

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
Amt für Umweltschutz
Baurechtsamt (2)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. OB/82
 3. L/OB
L/OB-R
 4. S/OB
S/OB-Mobil
 5. Referat WFB
Stadtkämmerei (2)
Liegenschaftsamt (2)
 6. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 7. Referat SI
SI-BB
 8. Referat T
Tiefbauamt (2)
 9. Rechnungsprüfungsamt
 10. L/OB-K
 11. Hauptaktei

- III.
 1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 2. CDU-Fraktion
 3. Fraktionsgemeinschaft Die FRAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 4. SPD-Fraktion
 5. FDP-Fraktion
 6. Fraktion FW
 7. AfD-Fraktion
 8. Fraktionsgemeinschaft PULS