

Stuttgart, 08.04.2024

Arnulf-Klett-Platz (Schillerstraße) im Stadtbezirk Stuttgart-Mitte - Grundsatzbeschluss: planerisches Zielbild und weiteres Vorgehen Wettbewerbe

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	23.04.2024
Bezirksbeirat Mitte	Beratung	öffentlich	29.04.2024
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	30.04.2024

Beschlussantrag

1. Dem planerischen Zielbild zur Schillerstraße wird als Teilprojekt der Gesamtkonzeption zum stufenweisen Umbau des City-Rings (Verlegung des Rings und Umverteilung der Verkehrsflächen) zugestimmt.
2. Dem weiteren Vorgehen mit zwei separaten Wettbewerben, zum einen ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb zum Arnulf-Klett-Platz (Schillerstraße), ausgelobt durch die Landeshauptstadt Stuttgart, und zum anderen ein Planungswettbewerb zur Klett-Passage, ausgelobt durch die Stuttgarter Straßenbahnen AG, wird zugestimmt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, neben oberirdischen Fahrradabstellanlagen, die Unterbringung einer Fahrradgarage in der Klett-Passage bis zur Wettbewerbsauslobung (Arnulf-Klett-Platz) ergebnisoffen zu untersuchen.

Begründung

Sachstand

Zuletzt erfolgte zu dem Projekt ein mündlicher Bericht im Ausschuss Stuttgart 21/Rosenstein am 31. Januar 2023. Es wurde berichtet, dass das Ziel die Verkehrsberuhigung vor dem Bonatzbau mittels Verlegung des City-Rings und Umgestaltung des Straßenraums sei. Dies sei frühestens ab 2030 möglich. Auf der dem Bonatzbau gegenüberliegenden Straßenseite sei zwischen 2025 und 2030 eine attraktive Interimsgestaltung denkbar. Darüber hinaus gehende Gestaltungen seien jedoch der funktionellen Zwänge wegen nicht möglich. Damals war vorgesehen, in einem gemeinsamen Wett-

bewerb die Abhängigkeiten zwischen Klett-Passage und Oberfläche wechselseitig zu planen. Da sowohl die brandschutzrechtliche Ertüchtigung der Stadtbahnhaltestelle (Entrauchungsbauwerke) sowie auch die Vorgaben zu Fluchtwegen (mögliche Treppenhäuser und Zugänge) in der Planung kaum Spielraum bieten, sind ein Großteil der Abhängigkeiten zwischen Arnulf-Klett-Platz (im Folgenden *Platz*) und Klett-Passage (im Folgenden *Passage*) bereits jetzt eine zwingende Vorgabe. Um die Komplexität der Aufgabenstellung mit sehr unterschiedlichen fachlichen Schwerpunkten und Maßstabsebenen in beiden Projekten zu entzerren, sollen zwei separate Wettbewerbe durchgeführt werden.

City-Ring | Planerisches Zielbild | Teilprojekt Schillerstraße

Das Vorhaben Arnulf-Klett-Platz (Schillerstraße) ist Teil einer Gesamtkonzeption zum stufenweisen Umbau des City-Rings und der jeweiligen Zubringerstraßen. Heute führen zwei große Bundesstraßen (B14 / B27) durch den Stuttgarter Talkessel, direkt am neuen Hauptbahnhof vorbei. Ziel der Gesamtkonzeption ist die Verlegung des City-Rings von der Schillerstraße in die Wolframstraße sowie eine Neuverteilung der öffentlichen Straßenflächen zugunsten aller Verkehrsteilnehmenden und klimatischer Belange. Die so freiwerdenden Flächen sollen dem Radverkehr, der Begrünung (Bäume, Sträucher, Retentionsflächen) und den zu Fußgehenden zur Verfügung gestellt werden. Die Gesamtkonzeption hat Einfluss auf mehrere Teilprojekte, die sich häufig als Bauprojekte im unmittelbaren Kontext der Verkehrsflächen darstellen. Dazu gehören u.a. die schrittweise Umgestaltung der B14 auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses „Neuer Stadtraum B14“, die Machbarkeitsstudie zu den Radschnellverbindungen aus 2020 (Korridore 4, 5, und 13), die Sanierung und Erweiterung der Württembergischen Staatstheater, das „Tor zum Osten“ (Schwallbauwerk Süd), die Baumaßnahmen zum Nesenbachkanal, die Umgestaltung der Wolframstraße unter Berücksichtigung der Erschließung des neuen Europaquartiers (Stuttgart Rosenstein) und dem Betriebshof (AWS), die Umgestaltung der Heilbronner Straße im Bereich Alte Bahndirektion sowie der zentrale Bereich zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt Arnulf-Klett-Platz (Schillerstraße).

Mit der GRDRs 611/2013 wurde von den grundsätzlichen Überlegungen zur Umgestaltung der Schillerstraße und des Bahnhofsumfelds zustimmend Kenntnis genommen. Damals war die Umgestaltung des gesamten Straßenraums zwischen dem Kurt-Georg-Kiesinger-Platz und dem Gebhard-Müller-Platz in seiner gesamten Breite von Fassade zu Fassade vorgesehen. Weiter wurde ausgeführt, dass die Schillerstraße damals eine Verkehrsbelastung von 50.000 Kfz / Tag, die Wolframstraße von 20.000 Kfz / Tag hatte. Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) soll von der Schillerstraße auf die Wolframstraße verlagert werden.

Ziel ist es nach wie vor, den Arnulf-Klett-Platz als Auftakt vom neuen Hauptbahnhof in die Innenstadt aufzuwerten und zu beleben. Dabei soll die heutige autogerechte Planung überwunden und der Mensch in den Mittelpunkt der Planung gestellt werden. Die niveaugleiche Fußwegeführung von der Innenstadt, über den Arnulf-Klett-Platz und den Verteilersteg des neuen Hauptbahnhofs bis in das nach Abschluss der Baumaßnahmen zu S21 neu entstehende Rosensteinquartier soll künftig gestärkt werden. Der Platz soll attraktiver Ankunfts- und Aufenthaltsort werden und im Zusammenspiel mit den ihn begrenzenden Gebäuden (Bonatzbau, Königstraße 1-3, Arnulf-Klett-Platz 3) eine neue Identität bekommen. Die Verkehrsuntersuchung für die dafür notwendige Verlegung des City-Rings soll noch vor der Fertigstellung der Auslobung zum städtischen Wettbewerb (Platz) abgeschlossen werden.

Thema dieses städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs ist es, den Charakter des Platzes neu zu definieren und die notwendigen und gewünschten Funktionen räumlich zu verorten. Der Platz ist im Zusammenhang mit der belebten Innenstadt, dem Verteilerknoten des ÖPNV und dem geplanten Manfred-Rommel-Platz (begrüntes Dach des neuen Tiefbahnhofs) zu planen. Zudem soll ein niveaugleicher Überweg über die Schillerstraße zwischen Oberem und Mittlerem Schlossgarten geschaffen werden. Die Übergänge in den angrenzenden Stadtraum sind im Wettbewerb grundsätzlich zu berücksichtigen.

Der Platz soll durch unterschiedliche Nutzungen für alle Gesellschaftsgruppen verfügbar sein und über den gesamten Tag bespielt werden. Angedacht sind neben ÖPNV und sonstigen Mobilitätsangeboten u. a. auch Außengastronomie, Begrünung, Aufenthaltsflächen, soziale Infrastruktur (z.B. Sozial-Kiosk), sowie Spiel- und Bewegungsangebote. Hinsichtlich einer vielfältigen und offenen Stadtgesellschaft sollen die städtebaulichen Maßnahmen zu keiner Verdrängung von bestehenden Nutzergruppen führen. Vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Bedarfe an zukünftigen Angeboten wird die Stadtverwaltung eine Bedarfsanalyse durchführen, deren abgestimmtes Ergebnis in die Auslobung einfließen wird.

Zwischen dem Platz und der Passage bestehen bei der Entwicklung gegenseitige Abhängigkeiten. Für die Platzgestaltung sind bauliche Zwänge aus der Passage, z.B. Zugänge, Entrauchungsbauwerke, Belastbarkeit der Decken, etc. zu beachten. Diese werden derzeit erarbeitet und später als fixe Rahmenbedingungen in die Auslobung aufgenommen.

Durch die Verschiebung der Fußgängerströme soll die Passage zukünftig stärker als Mobilitätsdrehscheibe genutzt werden. Hierzu beauftragt die SSB eine Machbarkeitsstudie zur *Zukunft der Klett-Passage*. Neben den für den Betrieb der Passage notwendigen Zugängen, soll insbesondere die Notwendigkeit des Zugangs von der Königstraße in die Passage im städtischen Wettbewerb zum Platz kritisch hinterfragt werden.

Historie und Zukunft der Klett-Passage

Die Klett-Passage entstand im Zuge des Stadtbahntunnelbaus am Hauptbahnhof Ende der 70er Jahre. Seit rund 10 Jahren beschäftigen sich die Stuttgarter Straßenbahnen mit der Erneuerung und Umstrukturierung der Verteilerebene. Auf Grund der Auswirkungen des Großprojektes Stuttgart 21 auf das Umfeld war eine Realisierung bis zur Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes nicht möglich. Durch die derzeitige Fortschreibung der Planung der brandschutztechnischen Nachrüstung der Haltestelle, den Bestand der Passage als Rettungsweg und die sehr schwierige Statik der Decke wurde ein ursprünglich angedachter gemeinsamer Wettbewerb zwischen Stadt Stuttgart und SSB wegen fehlender Grundlagen verworfen. Zur Vorbereitung eines Wettbewerbes für die neue Passage beauftragt die SSB eine technische Machbarkeitsstudie mit dem Ziel, den baulichen und technischen Bestand des Bauwerkes mit sämtlichen Zwängen zu erfassen.

Da sich sowohl das Reise- und Einkaufsverhalten wie auch der ökosoziale Anspruch an dieses zentrale Infrastrukturbauwerk über die Zeit stark verändert haben, sollen im Rahmen der von der SSB vorgesehenen Machbarkeitsstudie zur *Zukunft der Klett-Passage* Perspektiven über ihre zukünftige Nutzung erarbeitet werden. Die Passage soll ergänzende Angebote im Bereich Mobilität erhalten. Aufgrund des Einzelhandelsbesatzes in der Fußgängerzone Königstraße und der neuen (künftigen) Einzelhandelsflächen im umgestalteten Bonatzbau, soll der Anteil an Einzelhandelsflächen in der Passage reduziert werden. Zukünftig werden hier im Wesentlichen nur kleinere Gewer-

beeinheiten zur Reisendenversorgung gesehen. Größere Ladeneinheit bis ungefähr 400 m² (z.B. für einen kleinen Supermarkt) sind möglich. Denkbar sind darüber hinaus auch weitere alternative Nutzungen, z.B. Nachtökonomie in der Iduna Passage.

Weiteres Vorgehen mit zwei separaten Wettbewerben

Für die Entwicklung von Platz und Passage ist ein stufenweises Vorgehen mit zwei separaten Wettbewerbsverfahren vorgesehen. Dadurch kann die Aufgabe mit unterschiedlichen Schwerpunkten und Maßstäben schrittweise bearbeitet werden.

Im städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb zum Platz, den die LHS auslobt, sind die großmaßstäblichen freiräumlichen, verkehrlichen und nutzungsbezogenen Themen zu erarbeiten. Gegenstand dieses Wettbewerbs ist die Planung des Platzes unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen aus der Passage. Dazu gehören u.a. das im planerischen Zielbild beschriebene Nutzungskonzept und die baulichen Zwänge (Statik, Zugangs- bzw. Erschließungsmöglichkeiten, Entrauchung). In diesem Wettbewerb sollen entsprechend der *Anlage 1 Wettbewerbsgebiet* Entwürfe für den Planungsbereich und im Ideenteil für die angrenzenden Bereiche erarbeitet werden. Als Auftragsversprechen des Wettbewerbs sollen die städtischen Flächen des Planungsbereichs weiter geplant werden.

In einem weiteren Wettbewerbsverfahren der SSB zur Passage sollen die kleinmaßstäblichen innenräumlichen Planungsthemen zur Neugestaltung erarbeitet werden. Hierfür lobt die SSB einen Planungswettbewerb aus. Zu bearbeitende Themen sind die Ergebnisse aus der derzeit laufenden Machbarkeitsstudie zur *Zukunft der Klett-Passage*.

Beide Wettbewerbe sollen jeweils bezüglich der Querschnittsbereiche zwischen LHS und SSB abgestimmt werden. Die Vorbereitung, Durchführung und Kosten für den städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb (Platz) übernimmt die LHS. Die Vorbereitung, Durchführung und Kosten für den Planungswettbewerb (Passage) übernimmt die SSB.

Ablauf städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb Arnulf-Klett-Platz

Ausloberin ist die LHS, vertreten durch das Amt für Stadtplanung und Wohnen. Das Verfahren unterliegt der RPW 2013 (Richtlinie für Planungswettbewerbe). Der Wettbewerb soll in Abstimmung mit der SSB vorbereitet und durchgeführt werden. Für die Durchführung soll eine externe Verfahrensbetreuung beauftragt werden. Der Wettbewerb soll als einphasiges, nichtoffenes Verfahren durchgeführt werden. Voraussetzung für die Teilnahme ist die Bildung von Teams aus den Disziplinen Stadtplanung, Landschaftsplanung und Verkehrsplanung.

Vertreter*innen des Gemeinderats sind im Preisgericht vorgesehen. Für den finalen Auslobungsentwurf folgt eine separate Beschlussvorlage.

Vor dem Wettbewerb Arnulf-Klett-Platz ist ein Beteiligungsformat vorgesehen, bei welchem das weitere Vorgehen den Anrainern vorgestellt und deren Rückmeldung für die Auslobung eingeholt werden soll. Ein weiteres Beteiligungsformat soll nach Abschluss des Wettbewerbs erfolgen. An den konkreten Planungen zum Wettbewerbsergebnis sollen die Bürger*innen Anregungen und Ideen für das weitere Vorgehen geben können.

Umsetzungsstrategie und Vergabe

Das preisgekrönte Team des städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs (Platz) soll mit weiteren Planungsleistungen beauftragt werden. Es ist eine Ausarbeitung des Wettbewerbsergebnisses bis zur Vorplanung vorgesehen. Die Vorplanung dient dann als Grundlage zur Umsetzung. Die Abstimmung mit den Auftragnehmern sowie die Beauftragung notwendiger Gutachten erfolgt bis zur Vorplanung unter Federführung durch das Amt für Stadtplanung und Wohnen in Zusammenarbeit mit weiteren Fachämtern und der SSB. Auf Grundlage der Vorplanung werden die ausführenden Ämter in Zusammenarbeit mit der SSB die Umsetzung angehen. Näheres wird im o.g. Beschluss zur Auslobung dargestellt.

Fahrradgarage

Das gesamte Bahnhofsumfeld ist zentraler Multi-Knoten des ÖPNV. Im Hinblick auf eine Stärkung des Fahrradverkehrs im Zuge der Umgestaltung des City-Rings soll die Fahrradinfrastruktur qualitativ ausgebaut werden. Neben dem Ausbau und der Vernetzung von Radwegen sind dafür auch Radabstellanlagen notwendig. Für das gesamte Bahnhofsumfeld, inklusive Arnulf-Klett-Platz und Klett-Passage, werden derzeit in einem Gutachten die voraussichtlich notwendigen Fahrradstellplätze ermittelt.

Ein Teil der benötigten Fahrradabstellplätze soll im Bereich des Platzes und der Passage untergebracht werden. Neben frei zugänglichen, oberirdischen Fahrradabstellplätzen auf dem Platz ist ergänzend eine unterirdische Fahrradgarage innerhalb der Passage angedacht. Aufbauend auf der Anzahl notwendiger Fahrradstellplätze wird eine Machbarkeitsstudie über eine mögliche Fahrradgarage in der Passage (Raumbedarf, weitere Anforderungen, Erschließung, Betreiberkonzept analog zu bestehenden Fahrradstationen, ggf. Fahrradverleih oder Fahrradwerkstatt) durch die Verkehrsabteilung beauftragt. Aus der Machbarkeitsstudie sollen mögliche Planungs-, Bau- und Betriebskosten beziffert werden. Die somit erarbeiteten Ergebnisse stellen die Grundlage für die Auslobung beider Wettbewerbe dar.

Klimarelevanz

Die Auswirkungen auf den Klimaschutz sind nicht quantifizierbar. Jedoch werden hinsichtlich des Klimawandels drei Strategien verfolgt.

1) die Verlangsamung des Klimawandels

Die Stadt Stuttgart hat sich selbst das Ziel gesteckt, bis 2035 klimaneutral zu sein. Bei der Platzgestaltung kann dies maßgeblich dadurch erreicht werden, dass der Verbrauch fossiler Brennstoffe reduziert wird. In den Planungen werden daher der fossilfreie Personennahverkehr wie Elektro-Bus und Rad sowie die Solarstromgewinnung gestärkt.

2) die Klimaanpassung

Es ist davon auszugehen, dass zukünftig unser Klima durch Hitzeperioden aber auch starke Regenfälle geprägt sein wird. Zur Anpassung sind Starkregenmaßnahmen, z. B. nicht unterbaute Retentionsflächen, die Verschattung versiegelter Bereiche, kühlende Wasserflächen / -speicher und die Sicherung des Kaltluftstroms geplant.

3) Vorbeugende Maßnahmen

Um zukünftige Generationen best möglich auf die anstehende Situation vorzubereiten, soll der Wissenstransfer spielerisch in den Platz integriert werden (Beispiel Deutsches Museum München). Punktuelle Lehrbereiche sollen den Umgang mit Wasser, Klima, Na-

tur und Ort vermitteln. Zudem sollen breit gefächerte Nutzungen die sozialen Kontakte auf dem Platz fördern, um den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu unterstützen.

Finanzielle Auswirkungen

Für den Wettbewerb Arnulf-Klett-Platz sind noch Restmittel in Höhe von 1.241.856 EUR im Teilergebnishaushalt 610 Amt für Stadtplanung und Wohnen, Amtsbereich 6107010 Stadtplanung, Kontengruppe 42510, Sonstige Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen vorhanden, die zum Jahresabschluss 2023 als Ermächtigungsübertragung beantragt werden und vorbehaltlich der Genehmigung durch den Gemeinderat in 2024 zur Verfügung stehen.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat T
Referat WFB
Referat SOS

Vorliegende Anfragen/Anträge:

keine

Erledigte Anfragen/Anträge:

keine

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Wettbewerbsgebiet städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb
Arnulf-Klett-Platz

Anlage 2: Gesamtkonzeption City-Ring | Teilprojekt Arnulf-Klett-Platz (Schillerstraße)

<Anlagen>