

Stuttgart, 10.02.2022

Umgestaltung Bahnhofsplatz Bad Cannstatt Stand der Vorplanung - Funktions- und Gestaltungskonzept

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	15.02.2022
Bezirksbeirat Bad Cannstatt	Beratung	öffentlich	16.02.2022
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	22.02.2022

Beschlussantrag

Der aktuellen Vorplanung zur Umgestaltung des Bahnhofsplatzes in Bad Cannstatt gemäß dem in Anlage 1 dargestellten Funktions- und Gestaltungskonzept wird zugestimmt. Sie ist der weiteren Planung zu Grunde zu legen.

Begründung

1. Ausgangslage:

Die Landeshauptstadt Stuttgart wird im Sommer 2024 einer von 10 Austragungsorten der Fußball-Europameisterschaft 2024 sein. Neben der geplanten Aufwertung der Mercedes-Benz-Arena sind diverse Anpassungen der städtischen Infrastruktur im Umfeld des Stadions sowie im Stadtbezirk Bad Cannstatt vorgesehen. Die wichtigste Maßnahme ist dabei die geplante Umgestaltung des Bahnhofsplatzes Bad Cannstatt.

Der Bahnhof Bad Cannstatt ist Bestandteil der 1. Eisenbahnstrecke des Königreichs Württemberg von Cannstatt nach Untertürkheim, die im Oktober 1845 eröffnet wurde. Der Bahnhof Bad Cannstatt ist nach dem Hauptbahnhof der zweitgrößte Bahnhof der Landeshauptstadt und hat für den Stadtbezirk und die Erschließung des NeckarParks mit den Veranstaltungsstätten Cannstatter Wasen, Mercedes-Benz-Arena sowie dem Hallenduo aus Porsche-Arena und Hans-Martin-Schleyer-Halle eine sehr große Bedeutung.

Das heutige unter Denkmalschutz stehende Empfangsgebäude wurde im Jahr 1915 nach Plänen von Martin Mayer errichtet.

Im Mai 2006 wurde nach 20 Monaten Arbeit eine umfassende Modernisierung des Bahnhofs abgeschlossen. Anlass war die Fußball-Weltmeisterschaft 2006. Dabei wurden durch die Erstellung von Aufzügen barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen hergestellt und die Bahnsteig-Beläge erneuert, wobei die denkmalgeschützten Bahnsteigdächer erhalten blieben. Die unter dem Bahnhof durchgehende Unterführung wurde unter Verwendung von Granit neugestaltet, und der Vorplatz im Süden in Richtung Cannstatter Wasen neu möbliert.

Derzeit finden weiter Modernisierungsmaßnahmen im Bahnhofsgebäude durch die DB AG statt. Neben Sanierungsmaßnahmen wird auch das taktile Leitsystem für Menschen mit Sehbehinderung erneuert. Der Westflügel wird zukünftig gastronomisch genutzt. Die Gaststätte wird dabei auch mit im Eigentum der Bahn befindlichen Außen-gastronomieflächen den Platz bespielen.

Zur Fußball-Europameisterschaft 2024 soll nun der in die Jahre gekommene Bahnhofplatz neugestaltet werden um der Funktion als attraktiver urbaner Aufenthaltsraum und Eingangsbereichs des Stadtbezirks Bad Cannstatt gerecht zu werden.

2. Bestandsanalyse:

Der Bestandslageplan des Bahnhofplatzes ist in Anlage 2 dargestellt.

2.1 Städtebau:

Das langgestreckte, ca. 150 Meter lange Bahnhofsgebäude ist der zentrale Stadtbaustein am Bahnhofplatz Bad Cannstatt. Das 1915 erbaute Empfangsgebäude des Bahnhofs wurde anstelle eines Vorgängerbaus erstellt. Das Sandsteingebäude mit Walmdach besteht aus einem Haupttrakt und einem langgezogenen Verwaltungstrakt.

Der Bahnhofplatz wird begrenzt durch heterogene Fassaden entlang der Bahnhofstraße und der Eisenbahnstraße. Dem Bahnhofsgebäude axial gegenüber steht ein viergeschossiges denkmalgeschütztes Geschäftsgebäude, welches durch seine besonderen Sandsteinfassaden hervorzuheben ist.

Durch eine mittelbar dem Bahnhofsgebäude vorgelagerte Vorfahrt wird der Platzbereich zu einer Art Verkehrsinsel und durch die Verkehrsfunktionen zerschnitten. Diese ungünstige Wirkung wird räumlich noch verstärkt durch die vorhandenen Baumpflanzungen entlang der Bahnhofstraße die den Straßencharakter betonen.

Der Bahnhofplatz wird zurzeit eher als Durchgangsraum wahrgenommen und hat nur eine geringe Aufenthaltsqualität.

2.2 Planungsrechtliche Grundlagen und andere Satzungen

Der Planungsbereich liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1928/24 und teilweise im Sanierungsgebiet „Sanierung Bad Cannstatt 19 – Veielbrunnen -West-“.

2.3 Kfz-Verkehr:

Der Bahnhof Bad Cannstatt ist auf der Nordseite über die Eisenbahnstraße, Bahnhofstraße (Vzul 50 km/h) und Frösnerstraße (Tempo-30-Zone) für den Kfz-Verkehr erschlossen. Die direkte Zufahrt zum Bahnhofsgebäude ist durch eine mittelbar vorgelagerte Vorfahrt möglich. Zudem kann der Bahnhof auf der Südseite über die Kegelenstraße (Tempo-30-Zone) angefahren werden.

Eine im Juli 2021 durchgeführte Verkehrszählung ergab im Zeitintervall 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr Verkehrsstärken von 5.000 bis 6.000 Kfz mit 4 % Anteil Schwerverkehr auf der Eisenbahn-/Bahnhofstraße. Die direkte Vorfahrt wird dabei von rund 1.400 Fahrzeugen in 16 Stunden genutzt.

In direkter Nähe zum Hauptaussgang des Bahnhofsgebäudes befinden sich 14 Parkplätze für Kurzzeitparker (max. 2 Stunden) sowie zwei Behindertenparkplätze. Weitere Parkmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr befinden sich in der Bahnhofstraße mit 29 Parkplätzen, der Frösnerstraße mit 15 Parkplätzen sowie dem Parkhaus Wilhelmsplatz mit 362 Stellplätzen. Auf der Südseite des Bahnhofs stehen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof weitere 52 Kfz-Parkplätze sowie drei Behindertenparkplätze zur Verfügung (Kegelenstraße, zwischen Elwertstraße und Kleemannstraße).

Für den Taxiverkehr sind auf der Nord- und Südseite der Eisenbahnstraße am Beginn der Fußgängerzone Bahnhofstraße zwölf Taxenplätze vorzufinden. Diese sind im Durchschnitt zu 70 % belegt. Die Parkplätze auf der nördlichen Seite der Eisenbahnstraße weisen einen Belegungsgrad von 41 % auf.

2.4 ÖPNV / Busverkehr:

Der Bahnhof Bad Cannstatt verfügt durch die S-Bahnlinie S1, S2 und S3 sowie mehrere Regionalzuglinien über eine sehr gute Anbindung an die Region Stuttgart und darüber hinaus. Der nahe gelegene Wilhelmsplatz wird durch die Stadtbahnlinien U1, U2, U13, U16 und U19 sowie die Buslinien 52 und X1 bedient.

Am Bahnhofplatz selbst verkehren heute die Buslinien 56 und 45. Die von Stuttgart-Ost kommende Buslinie 45 erreicht über die Mercedesstraße und die König-Karl-Straße ihre Endhaltestelle in der Eisenbahnstraße direkt am Zugang zum Martin-Mayer-Steg. Die hier befindliche Bushaltestelle verfügt über zwei Haltepositionen, um die aufgrund des Endhalts erforderlichen längeren Standzeiten der Buslinie 45 zu ermöglichen. In Fahrtrichtung S-Ost nutzt die Linie 45 die Bahnhofstraße und Daimlerstraße zurück zur Mercedesstraße. Die Haltestelle Veilbrunnenweg wird dabei nur in Fahrtrichtung S-Ost bedient. Die bestehenden Haltestellen sind bisher nicht barrierefrei ausgebaut.

2.5 Radverkehr:

Rund um den Bahnhofplatz verlaufen einige wichtige aber noch nicht vollständig umgesetzte Radverbindungen des Stuttgarter Radverkehrsnetzes:

- Die Hauptradroute 1 entlang der König-Karls-Brücke / König-Karl-Straße / Waiblinger Straße. Diese soll mittelfristig zur Radschnellverbindung aufgewertet werden. In Fahrtrichtung Stuttgarter Innenstadt wird die HRR1 bislang über die Daimlerstraße, Elwertstraße, Kegelenstraße und Mercedesstraße zur König-Karls-Brücke geführt.

- Die Hauptradrouten 6 bzw. 33 entlang der Eisenbahnstraße / Bahnhofstraße / Deckerstraße
- Die Hauptradroute 32 entlang der König-Karl-Straße / Wiesbadener Straße.
- Die Hauptradroute 7 entlang der Mercedesstraße.

Als Angebot für den ruhenden Radverkehr sind auf der Nordseite des Bahnhofs insgesamt 40 Anlehnbügel zu finden, welche Platz für 80 Fahrräder bieten. Die vorhandenen Radabstellanlagen sind ausge- bis überlastet und zusätzliche wild geparkte Fahrräder sind vorzufinden. Am östlichen Nebenausgang des Bahnhofgebäudes sind acht der Anlehnbügel überdacht. Auf der Südseite des Bahnhofs befinden sich weitere 40 Anlehnbügel mit Überdachung.

2.6 Fußverkehr:

Die wichtigste Fußwegebeziehung liegt in der Achse Bahnhof Bad Cannstatt, Wilhelmsplatz und weiter zur Altstadt Bad Cannstatt. Die Bahnhofstraße ist zwischen Bahnhofplatz und Wilhelmsplatz als Fußgängerzone ausgewiesen, eine Freigabe für den Radverkehr besteht nicht. Zudem ermöglicht hier ein Fußgängerüberweg (FGÜ) das Querren der Bahnhofstraße. Ein im Juli 2021 durchgeführte Verkehrszählung ergab hier einen werktäglichen Fußgängerstrom von rund 7.000 Querungen im Zeitraum 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr.

Ein zweiter FGÜ ist auf Höhe der Frösnerstraße angelegt. Hier kommt es zu Querungsströmen von rund 3.000 Zufußgehenden (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr).

An Spieltagen des VfB Stuttgart und während dem Stuttgarter Frühlingsfest/Cannstatter Volksfest dient der Bahnhofplatz als zentraler Ausgangspunkt für Besucher*innen auf ihrem (Fuß-) Weg zum Stadion und zum Cannstatter Wasen.

2.7 Öffentliches Grün:

Der Bahnhofplatz ist im Bestand vollflächig befestigt. Auf dem Platzbereich sind sieben mit Baumscheiben ausgeführte Baumstandorte vorhanden, die den Platz prägen. Weitere vier Standorte befinden sich im näheren Umfeld. Der Platzbereich ist einheitlich mit Rosskastanien bepflanzt. Die Bäume haben ein Alter von 20 bis 32 Jahren. Die Gehölze sind nur leicht bis mittelstark geschädigt und somit erhaltenswert.

2.8 Vorhandene Gestaltung und Möblierungselemente:

Auf dem Bahnhofplatz finden sich heute eine Vielzahl von Belägen: Natursteinpflaster, Klinker, Betonplatten, Asphalt etc. Diese führen zu einem uneinheitlichen Erscheinungsbild, das noch verstärkt wird durch die große Zahl der Parkplätze und die Vielzahl von Möblierungselementen.

Die abgespannte Beleuchtung sowie die Anordnung der Poller entlang des Eingangs zum Bahnhof betont den Eindruck eines Verkehrsraumes.

2.9 Nutzung des Platzes:

Der Bahnhofplatz ist der zentrale Ausgangspunkt für Besucher*innen auf ihrem Fußweg zum Veranstaltungsareal NeckarPark.

Seit 1986 besteht auf dem Platz ein Imbiss in einem ehemaligen Verkaufspavillon, der aufgrund seines in die Jahre gekommenen Erscheinungsbilds dringend der Erneuerung bedarf.

Der Bahnhofplatz wird vom Großteil der Bürger*innen eher als Verabredungstreffpunkt genutzt, um die umliegenden Ziele anzusteuern. Ein längerer Aufenthalt ist hierbei meist nicht vorgesehen. Der Platz ist jedoch ebenfalls ein beliebter Ort und Treffpunkt zum Konsum von Alkohol. Dadurch kommt es zu alkoholkonsumbedingten Problemlagen auf dem Bahnhofplatz.

2.10 Eigentumsverhältnisse:

Der Platzbereich ist überwiegend im städtischen Besitz und wird durch das Tiefbauamt verwaltet. Eine Teilfläche zwischen Bahnhofgebäude und dem südlichen Fahrbahnrand der heutigen Vorfahrt befindet sich im Besitz der Deutschen Bahn AG. Der auf der Ostseite liegende Parkplatz entlang der Bahnhofstraße befindet sich ebenfalls im Besitz der Deutschen Bahn AG.

3. Stand der Vorplanung - Funktions- und Gestaltungskonzept:

Im Rahmen der Umgestaltung sollen die Verkehrsfunktionen auf dem Platz im Hinblick auf die angestrebte Stärkung des Umweltverbundes und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität neu geordnet werden. Hierzu hat die Stadtverwaltung in einem umfassenden Planungsprozess unter Einbezug aller relevanter Stakeholder das vorliegende Funktions- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Die Planung verfolgt dabei folgende wesentliche Ziele:

- Attraktive Gestaltung von Fassade zu Fassade
- Inszenierung der denkmalgeschützten Bausubstanz des Bahnhofgebäudes und Gestaltung des Bahnhofvorplatzes als Ort des Ankommens
- Freihaltung von wichtigen Sichtachsen und Betonung von übergeordneten Wegebeziehungen
- Schaffung von Aufenthalts- und Begegnungsräumen; Ermöglichung einer flexiblen Bespielung des Bahnhofplatzes
- Weitgehender Erhalt und sinnvolle Ergänzung des Baumbestandes
- Herstellung der Barrierefreiheit auf dem Platz, an den Bushaltestellen und am Haupteingang des Bahnhofgebäudes
- Unterbrechung der Kfz-Durchfahrt zwischen Frösnerstraße und Parkhaus Wilhelmsplatz zur Realisierung eines zusammenhängenden, verkehrarmen Platzbereichs
- Förderung des Radverkehrs durch Einrichtung einer Fahrradstraße und Ausbau der Fahrradabstellanlagen
- Verstärkte Kfz-Erschließung über die Bahnhofssüdseite

3.1 Stadtgestaltung:

Aus stadtklimatischen Gründen und um die Aufenthaltsqualität zu verbessern wird angestrebt aus dem Bahnhofplatz einen „Grünen Platz“ zu machen.

Um eine einheitliche Wirkung zu erzeugen, ist vorgesehen die Gestaltung des Platzes von Fassade zu Fassade zu betrachten. Aufgrund der hohen Belastungen durch den

Linienbusverkehr kann die Fahrbahn nur in Asphalt- oder Betonbauweise realisiert werden. Durch eine geeignete Materialkombination bzw. Einfärbung des Fahrbahnbelags soll dennoch eine hochwertige Platzgestaltung realisiert werden.

Wesentlicher Planungsansatz ist es, die zahlreichen Möblierungselemente im Vorfeld des Bahnhofsgebäudes zu reduzieren und so das Empfangsgebäude in eine qualitätsvolle Umgebung einzubetten. Dabei soll insbesondere der prägende Haupteingang freigestellt werden. Diese Betonung wird zukünftig durch beidseitig angeordnete Baumquartiere unterstützt.

Das bestehende Kunstwerk zur Würdigung der 1. Württembergischen Eisenbahnstrecke soll auf einem neuen Sockel und Standort in Wert gesetzt werden. Durch eine Vielzahl von neuen Sitzelementen wird die Aufenthaltsqualität erheblich verbessert. Bestandteil der weiteren Planung ist auch ein neues Beleuchtungskonzept für den Platzbereich. Am Haupteingang wird vorgeschlagen einen Trinkbrunnen einzurichten.

3.2 Fußverkehr

Das Zufußgehen ist eine eigenständige und wichtige Mobilitätsform. Wo viel Fußverkehr möglich ist, werden lebenswerte urbane Räume geschaffen. Durch fußläufige Erreichbarkeit sind umweltfreundliche, soziale und flächeneffiziente Strukturen möglich. Daher ist die Förderung des Fußverkehrs ein wichtiges Ziel, welches im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofplatzes erreicht werden soll. Neben der Beschaffenheit und Breite der Wege sind Blickbeziehungen sowie das städtebauliche Gesamtbild des Bahnhofplatzes wichtige Indikatoren für die Förderung dieser natürlichsten Mobilitätsform.

Ein wichtiger Aspekt sind dabei ausreichende und attraktive Gehwegbreiten in der Bahnhofstraße. Unmittelbar fußläufig erreichbare Ziele um den Bahnhof sind z. B. der Wilhelmsplatz, die Altstadt von Bad Cannstatt und das Cannstatter Carré. Darüber hinaus dient die Bahnhofstraße als wichtige Wegebeziehung für Veranstaltungen der Hanns-Martin-Schleyer Halle und der Mercedes-Benz-Arena. So sind Bundesligaspiele des VfB Stuttgart oder Konzerte Beispiele, die die Bedeutung der Fußwegebeziehung vom Bahnhofplatz zur Mercedes-Benz-Arena oder der Hanns-Martin-Schleyer-Halle verdeutlichen.

Grundsätzlich ist nach dem § 4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) darauf zu achten, dass bauliche Anlagen von allen Menschen mit und ohne Behinderungen genutzt werden können. Demzufolge ist die Barrierefreiheit ein entscheidender Indikator. Daher sollen die bestehenden Fußgängerüberwege in Richtung Wilhelmsplatz und Seelbergstraße erhalten werden. Ein taktiles Leitsystem soll die wichtigsten Wegebeziehungen und Ziele auf dem Platz erschließen. Ein zentrales Planungsziel ist die Herstellung eines barrierefreien Zugangs am Haupteingang des Bahnhofgebäudes. Ursprünglich hatte die Haupthalle einen seitlichen Zugang mit einer zuführenden Rampe. Die Wiederherstellung dieser Situation wäre aus denkmalschutzfachlicher Sicht die am besten geeignete Lösung um den Haupteingang barrierefrei zu gestalten. Aufgrund der hierzu erforderlichen umfangreichen Umbauten im Gebäude und langfristiger Mietverträge ist diese Lösung aus Sicht der Bahn nur langfristig umsetzbar. Um dennoch dieses wichtige und von den Behindertenverbänden angemahnte Planungsziel bereits mit der Platzumgestaltung zu erreichen, soll nun der Haupteingang mit einem hochwertigen Provisorium barrierefrei ausgebaut werden. Hierzu soll der heutigen Treppenanlage ein Sockel vorgelagert werden. An den Sockel schließen in Laufrichtung eine neue Treppenanlage sowie beidseitig barrierefreie Rampen an.

Durch den barrierefreien Ausbau des Haupteingangs entsteht auch die Möglichkeit die heutige provisorische Rampe am Nebeneingang zurückzubauen und die steilere historische Rampe freizulegen. Dies wäre eine Voraussetzung um die im Plan dargestellte automatisierte Fahrradsammelgarage realisieren zu können.

3.3 Kfz-Verkehr:

Der heutige Platzbereich wird stark von der Nebenfahrbahn und der dortigen Kiss+ Ride-Funktion dominiert und letztendlich zerschnitten. Wesentliches Ziel ist die Kiss+ Ride-Funktion in die östliche Bahnhofstraße sowie auf die Südseite des Bahnhofs zu verlagern. Hierfür sollen die Parkplätze auf beiden Seiten des Bahnhofs neu geordnet und Kiss+Ride-Stellplätze ausgewiesen werden. Die Stellplätze in der Bahnhofstraße werden dabei stark reduziert, um den starken Fußverkehrsströmen gerecht zu werden. Die Durchfahrt über den Platz soll zukünftig zwischen Frösnerstraße und Parkhaus Wilhelmsplatz in beide Fahrtrichtungen für den allgemeinen Kfz-Verkehr unterbrochen werden, um Kfz-Verkehrsströme in der Eisenbahnstraße/Bahnhofstraße zu reduzieren. Die Zufahrt zum Parkhaus Wilhelmsplatz wird weiterhin möglich sein. Ein neu zu erstellendes Vorleitsystem zeigt dem Kfz-Verkehr die Verkehrsführung um das Bahnhofsareal an. Die Durchfahrt für Bus, Taxi, Lieferverkehr und zu Behindertenstellplätzen wird ermöglicht.

Die Taxi-Stellplätze auf der Nordseite des Bahnhofs werden reduziert und gleichzeitig ein ergänzendes Angebot an Taxi-Stellplätzen auf der Südseite geschaffen. So können individuelle Fahrbeziehungen besser abgewickelt werden.

3.4 Busverkehr:

Die Intermodalität und Vernetzung spielen für die Mobilitätswende eine wesentliche Rolle. Das Rückgrat hierfür bildet der ÖPNV und damit auch das Busverkehrssystem. Daher ist es wichtig das Busverkehrssystem bei der Umgestaltung des Bahnhofplatzes Bad Cannstatt adäquat zu berücksichtigen, um damit ein attraktives Verkehrssystem gewährleisten zu können.

Es ist vorgesehen die Bushaltestellen der Linie 45 und 56 barrierefrei auszubauen. Damit ein sicherer und bequemer Einstieg zwischen dem Fahrzeug und der Haltestellenkante möglich ist, ist es notwendig die Haltestelleninfrastruktur hinsichtlich der Bordsteinhöhe auf 18 cm anzupassen (Combibord System Stuttgart). Weiterhin sind die Zugangs- und Umsteigewege beispielsweise vom Bahnhofsgebäude zu den Bushaltestellen ebenfalls barrierefrei mit Blindenleitsystem zu gestalten.

Die Bushaltestellen der Linien 45 und 56 werden in die Achse des Haupteingangs des Bahnhofsgebäudes verschoben, um kurze Umsteigebeziehungen zur Bahn zu ermöglichen. Die im Planungsprozess angeregte Prüfung der Haltestellenlage auf der Westseite des Platzes steht im Konflikt mit der dortigen Grundstückszufahrt und den freizuhaltenen Sichtfeldern am Fußgängerüberweg in die Bahnhofstraße und wird daher nicht weiterverfolgt. Im Bereich Eisenbahnstraße verbleiben zwei Haltekanten für die Endhaltestelle der Buslinie 45 sowie Kurzläufer der Linie 56.

3.5 Radverkehr:

Das bestehende RegioRad-Angebot soll in seiner heutigen Lage und Umfang erhalten werden.

Schon heute sind die bestehenden Radabstellanlagen am Bahnhof ausge- bis überlastet. Um dem stetig steigenden Radverkehr gerecht zu werden, sollen die vorhandenen Radabstellanlagen erweitert und ergänzt werden. Insbesondere dem Pendlerverkehr sollen hochwertige Radabstellanlagen zur Verfügung gestellt werden, die das wetter- und diebstahlgeschützte Abstellen des Fahrrads ermöglichen.

Im Umfeld des Bahnhofs befinden sich zahlreiche und unterschiedliche Ziele des Radverkehrs. Neben dem Bahnhof als Verkehrsknoten finden sich Einzelhandel, Gastronomie, Sportangebote wie auch Arbeitsstätten und Wohnen. Demzufolge müssen die Radabstellanlagen für die Belange von Kurzzeit-, Tages- und Langzeitparker ausgelegt werden. Für Kurzzeitparker soll das Angebot an Anlehnbügel erweitert werden. Für Tages- und Langzeitparker und Nutzer*innen von höherwertigen Rädern soll auf der Westseite des Bahnhofplatzes mit zwei Fahrradsammelgaragen ein zusätzliches Angebot realisiert werden.

Perspektivisch sollen weitere Angebote zur Einrichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen im Umfeld des Bahnhofs Bad Cannstatt in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG planerisch vorbereitet werden. Hierbei sollen die Möglichkeiten für eine automatisierte Fahrradsammelgarage geprüft werden. Allerdings war die Deutsche Bahn AG bei den bisherigen Abstimmungen zurückhaltend, die Planungen für eine (automatisierte) Fahrradsammelgarage auf Flächen der DB zu ermöglichen. Ergänzend zum Angebot auf dem Bahnhofplatz sollte im Bereich der angedachten Neuentwicklung des Parkhaus Wilhelmsplatz / Schwabenbräuareals eine Fahrradstation im Bereich Martin-Mayer-Steg als weitere Option in den dortigen Planungen berücksichtigt werden.

Zur Umsetzung der Hauptradrouten 6 bzw. 33, die entlang der Eisenbahnstraße / Bahnhofstraße und weiter über die Deckerstraße führt, soll in der Eisenbahnstraße / Bahnhofstraße eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Das Angebot der Radinfrastruktur in Stuttgart kann somit erweitert und verbessert werden. Die Fahrradstraße ist vorrangig dem Radverkehr gewidmet. Einzelne Verkehrsarten werden jedoch, wie vorab beschrieben, abschnittsweise freigegeben.

3.6 Neubau Kiosk

Der in die Jahre gekommene Kiosk soll durch einen neuen ersetzt werden. Zukünftig soll der Kiosk seitlich des Platzes, jedoch in direkter Lage zur Hauptfußverkehrsbeziehung, liegen. Somit wird eine offene Gestaltung der Platzmitte ermöglicht.

Der Kiosk soll als Kopfbau mit den geplanten Radsammelgaragen kombiniert werden. Hierfür soll ein Grundkonzept entwickelt werden, das sich auch auf andere Standorte übertragen lässt.

4. Nächste Schritte

Für die Beauftragung der Entwurfsplanung sowie der weiteren Planungsstufen durch das Tiefbauamt wird ein Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb durchgeführt. In der ersten Stufe wurden anhand von Eignungskriterien Ingenieurbüros zur Teilnahme an den Bietergesprächen ausgewählt. Diese konnten sich bis zum 13.01.2022 bewerben. Die Auswahl der Bewerber zur Verhandlung erfolgte am 27.01.2022. In der zweiten Stufe ist u.a. eine Arbeitsprobe in Form eines auf der Vorplanung aufbauenden Gestaltungskonzepts ein Zuschlagskriterium innerhalb der Bietergespräche. Die Bewertung der Arbeitsproben sowie die Verhandlungsgespräche und finale Auswahl des Bie-

ters erfolgt durch ein Gremium aus Vertretern der Stadtverwaltung und des Gestaltungsbeirats, der Deutschen Bahn sowie dem Bezirksvorsteher in KW 13/2022. Eine erneute Berichterstattung zum Stand der Entwurfsplanung ist im III. Quartal 2022 geplant.

Finanzielle Auswirkungen

Die Umgestaltung des Bahnhofplatz Bad Cannstatt gemäß Beschlussantrag 1 soll im Jahr 2023 umgesetzt werden. Für die Gesamtmaßnahme einschließlich Planung und Nebenleistungen (ohne automatisierte Fahrradsammelgarage) sind Kosten in Höhe von 5.830.000 EUR zu erwarten. Die notwendigen Haushaltsmittel sind in den Haushaltsjahren 2022 bis 2024 eingestellt.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat SOS
Technisches Referat
SSB

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Antrag 305/2018:
Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion
Fußball-Europameisterschaft 2024
Wie präsentiert sich Bad Cannstatt bis dahin?

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Lageplan aktuelle Vorplanung
Anlage 2: Bestandslageplan

<Anlagen>