

FELLBACH Nördliche Bahnhofstraße



M 1:5000

INHALTSÜBERSICHT

3		Kurzbeschreibung: Zusammenfassende Beschreibung des Zentrum
4		Lage im Stadtgebiet: Erreichbarkeit und Anbindung
5		Geschichte: Entwicklung des Stadtteils und des Zentrums
6		Sozio-ökonomische Struktur: Informationen zur Bevölkerung des Stadtteils
7		Soziale Infrastruktur: Einrichtungen im Stadtteil und im Zentrum
8		Funktionen und Nutzungen: Struktur des Zentrums und Erdgeschossnutzungen
10		Immobilien Eigentumsverhältnisse
11		Öffentlicher Raum: Straßenräume und Grünräume im Umfeld des Zentrums
13		Zentrenentwicklung Planungsrechtlicher Hintergrund Image und Identität
16		Akteure Netzwerke und Kooperationen
18		Problem- und Potentialanalyse

KURZBESCHREIBUNG

BESTAND



- Vorrangig Wohnen
- Vorrangig Verwaltung und öff. Infrastruktur
- Vorrangig Handel und Dienstleistung
- Vorrangig Gewerbe
- Bahnlinie
- S-Bahnhof
- Bundesstraße

Die Stadt Fellbach grenzt nordöstlich an Stuttgart, mit dem Auto erreicht man das Stadtzentrum von Stuttgart aus in 20 Minuten. Mit dem ÖPNV legt man die Strecke in 15 Minuten zurück. Seit der Gebietsreform 1974 besteht Fellbach aus drei Ortsteilen: Fellbach, Schmiden und Oefingen. Die Stadt hat rund 45.000 Einwohner; Wirtschaft und Bevölkerung wachsen kontinuierlich. 2016 hatten 31% der Bevölkerung einen Migrationshintergrund, die Arbeitslosigkeit lag bei 3,9%.

Das Projektgebiet in Fellbach, die langgestreckte Nördliche Bahnhofstraße, verfügt über eine Mischung aus kleinteiligem Einzelhandel, Fachgeschäften, sozialer Infrastruktur und Wohnen. In den letzten Jahrzehnten sind entlang der ehemaligen Bundesstraße am östlichen und westlichen Rand Fellbachs großflächiger Einzelhandel, Möbelhäuser und Systemgastronomie entstanden, die zunehmend Kaufkraft aus der Bahnhofstraße abziehen. Derzeit stagniert die Entwicklung in der nördlichen Bahnhofstraße, sichtbare Veränderungen sind „Trading-Down-Effekte“: z.B. Leerstände, Wegfall gewachsener Strukturen, austauschbare Angebote. Die Straße ist durch die starke PKW-Belastung zweigeteilt und der Verkehrslärm beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität. Durch die schmalen Gehwege kommt es zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Wegen dieser Raumknappheit ist auch eine Außenbestuhlung vor gastronomischen Betrieben nur vereinzelt möglich. Dies behindert die Frequentierung des öffentlichen Raums weiter. Teilweise undefinierte Flächen beeinträchtigen das

Erscheinungsbild des Gebiets.

Nördlich des Bahnhofs befinden sich überwiegend gewerbliche und industrielle Ansiedlungen und daher großflächigere Strukturen als in der nördlichen Bahnhofstraße. Westlich und östlich der nördlichen Bahnhofstraße schließt Wohnnutzung an. Entlang der Bahnhofstraße und in den angrenzenden Wohngebieten finden sich verschiedene soziale Infrastrukturen wieder: Die Volkshochschule, unterschiedliche Kirchen und Kindergärten, etc.

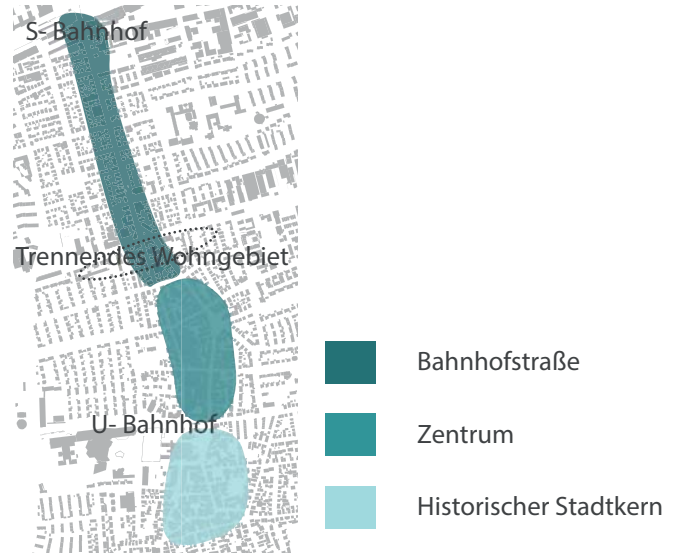
Durch verschiedene Maßnahmen, beispielsweise Sanierungsgebiete sowie eine Tempo 30 Zone Testphase, wurden im Umkreis der nördlichen Bahnhofstraße Entwicklungsimpulse angestoßen.

LAGE IM STADTGEBIET



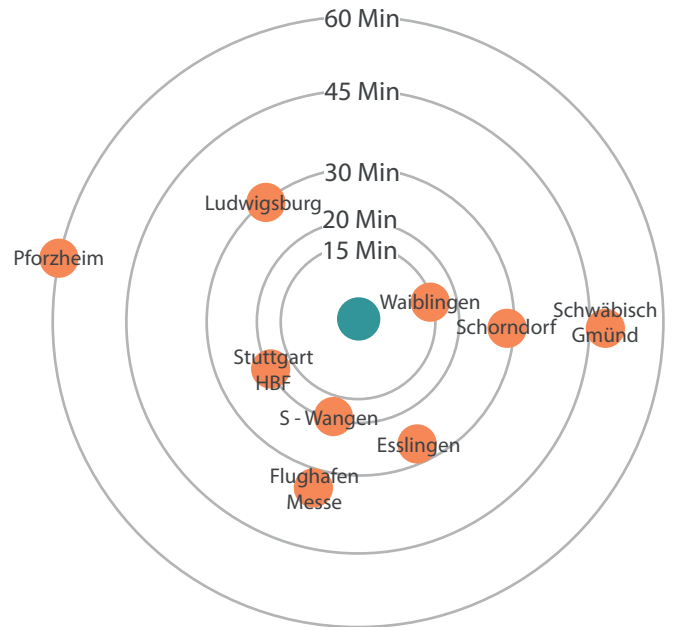
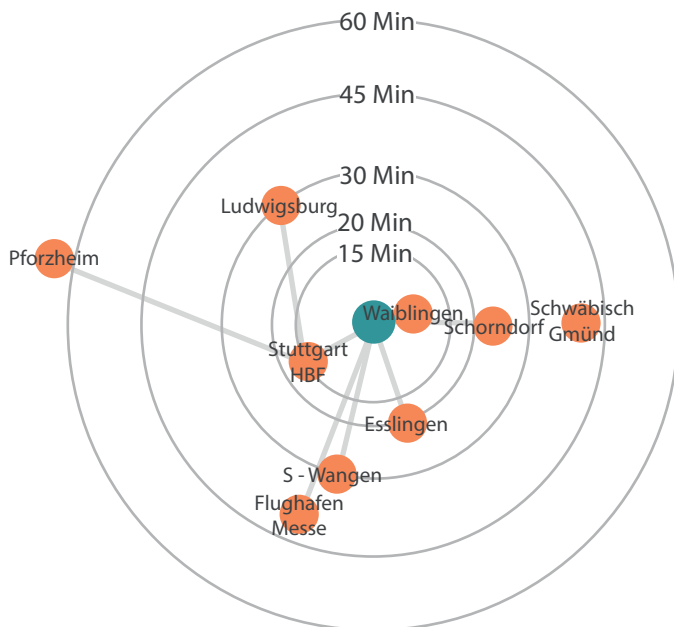
Die Stadt Fellbach ist ein Mittelzentrum und schließt östlich an das Stuttgarter Stadtgebiet an, der Übergang ist fließend. Nordöstlich liegt die große Kreisstadt Waiblingen, östlich befindet sich das Remstal.

Die nördliche Bahnhofstraße befindet sich im geographischen Zentrum Fellbachs; sie schließt direkt an den Bahnhof mit S-Bahn Anbindung an. Folgt man der Straße südwärts, erreicht man den historischen Stadtkern Fellbachs und das eigentliche Zentrum (Stadtbahn-Anschluss). Die Distanz zwischen der nördlichen Bahnhofstraße und dem historischen Stadtkern beträgt 1,7 km, ungefähr auf der Hälfte werden die Zentren durch ein Wohngebiet getrennt. Der Bahnhof wird nur von S-Bahnen angefahren, überregionale Zugverbindungen stoppen nicht. Die Stadtbahn-Verbindung von Stuttgart aus führt durch das westliche Stadtgebiet Fellbachs und endet an der Lutherkirche und dem Rathaus im historischen Stadtkern.

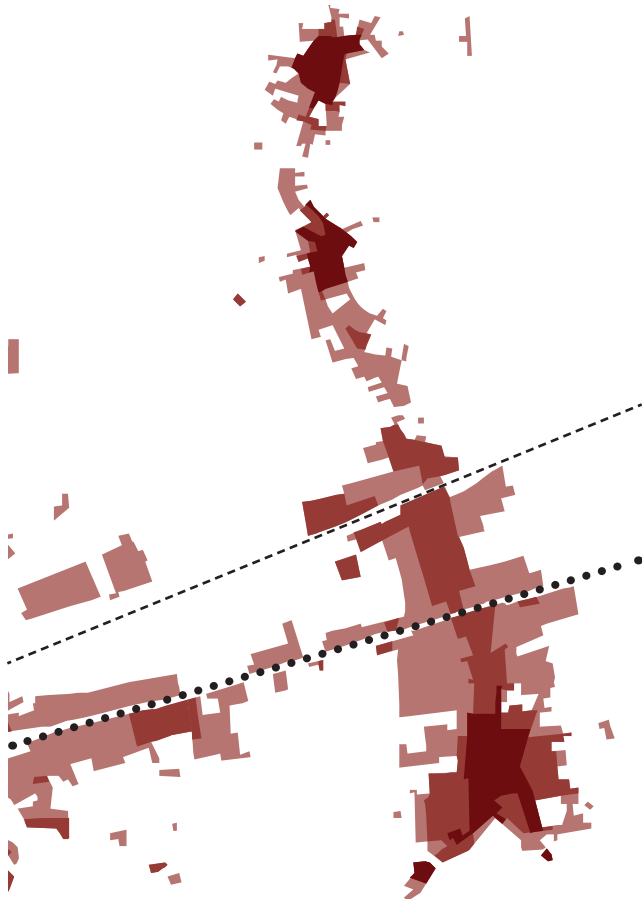


ÖPNV ANBINDUNG

MIV ANBINDUNG



GESCHICHTE



Siedlungsentwicklung Fellbach



Blick Bahnhofstraße Richtung Cannstatter Straße, ohne Jahr

- Erschließung bis 1850
- Erschließung bis 1900
- Erschließung bis 1960
- Erschließung bis 2000
- Heutige Bahnlinie
- Heutige Bundesstraße

Der Weinbau in der Region begann bereits um 950, die erste urkundliche Erwähnung Fellbachs erfolgte erst 1150. Der historische Ortskern wuchs ab 1360, aus diesem Jahr stammt auch die erste Nennung der Lutherkirche. Bis in das 19. Jahrhundert war Fellbach ländlich geprägt und das Dorf nur mäßig ausgebreitet. Mit dem Beginn der Industrialisierung ab 1848 veränderte sich dies. 1861 wurde Fellbach an die Eisenbahn angeschlossen und wuchs seitdem stetig. Während die ersten Entwicklungen im Süden der Stadt um die Lutherkirche stattfanden, entstanden durch den Eisenbahnanschluss industrielle Ansiedlungen weiter nördlich und in diesem Zusammenhang auch an der verbindenden Achse dazwischen. Der Bahnhof hat heute noch den gleichen Standort und auch die Verbindungsachse vom Bahnhof über die Bahnhofstraße bis hin zum historischen Stadtkern ist bis heute eine wichtige Verbindungsstraße.

1929 wurde Fellbach an die Stadtbahn nach Bad Cannstatt angeschlossen. 1933 erfolgte die Erhebung zur Stadt und gut 20 Jahre später, 1956, die Erhebung zur großen Kreisstadt. Die beiden Stadtteile Schmiden und Oeffingen

wurden 1973 und 1974 eingemeindet.

Ein weiterer positiver Entwicklungstrend für Fellbach war der Anschluss an das S-Bahn-Netz Stuttgarts in den frühen 1980er Jahren (vgl. Statistisches Amt für Geografische Informationen 2017).

SOZIO-ÖKONOMISCHE STRUKTUR



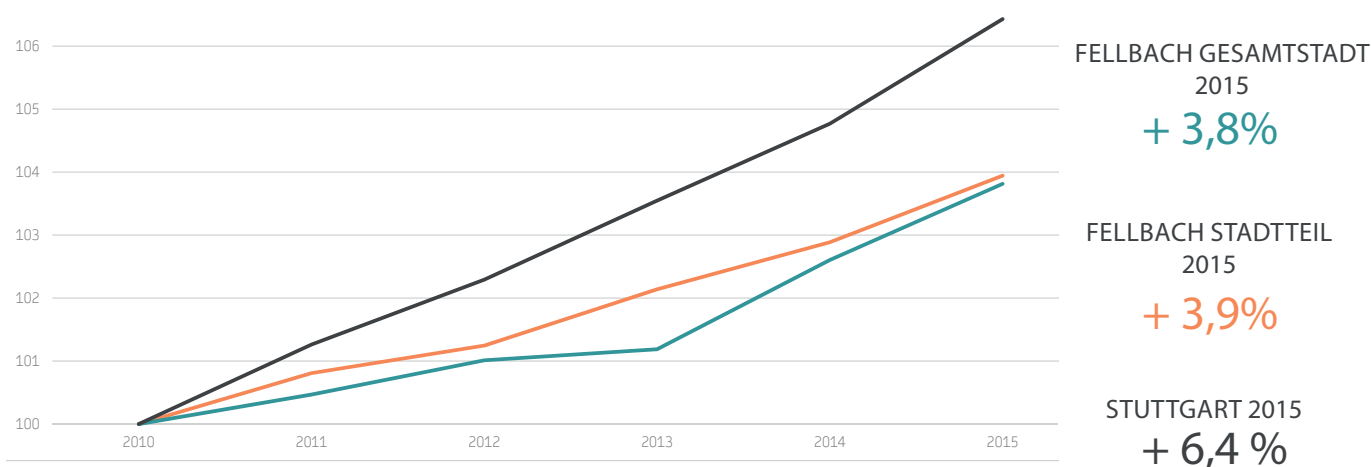
Die Gesamtstadt Fellbach hat knapp 45.700 Einwohner, der Stadtteil Fellbach knapp 25.900 Einwohner (2016). Der Stadtteil ist in den vergangenen zehn Jahren um 3,9% gewachsen, die Gesamtstadt Fellbach um 3,8%. Dies ist im Vergleich zu Stuttgart (seit 2010 Wachstum um 6,4%) eher gering. In der gesamten Region Stuttgart ist ein Bevölkerungswachstum zu verzeichnen.

Die Bevölkerungsstruktur ist 2016 wie folgt geprägt gewesen: 61% der Bevölkerung sind 21 bis 64 Jahre alt, 19% unter 20 Jahre und 20% über 65 Jahre alt. Entsprechend dem allgemeinen Trend ist das Durchschnittsalter in den letzten Jahren gestiegen. 1995 lag der Altersdurchschnitt bei 40,3 Jahren, im Jahr 2016 bereits bei 43,5 Jahren.

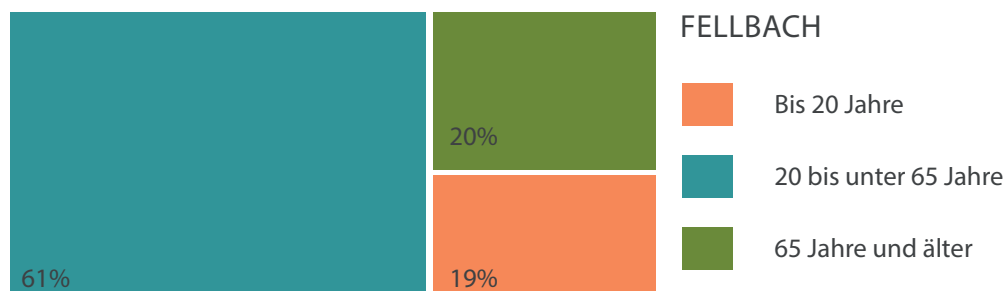
31% der Bevölkerung der Gesamtstadt haben einen Migrationshintergrund. Von den vielen vertretenen Nationen bilden den größten Anteil Menschen aus Italien (23%), der Türkei (10%), dem ehem. Kosovo (9%) und Kroatien (9%). Insgesamt sind 21,4% der Bevölkerung Ausländer.

Die Arbeitslosigkeit lag 2015 bei 3,9% in der Gesamtstadt. Die Einzelhandelskaufkraft pro Kopf lag 2015 bei 7.047 Euro.

EINWOHNERENTWICKLUNG FELLBACH



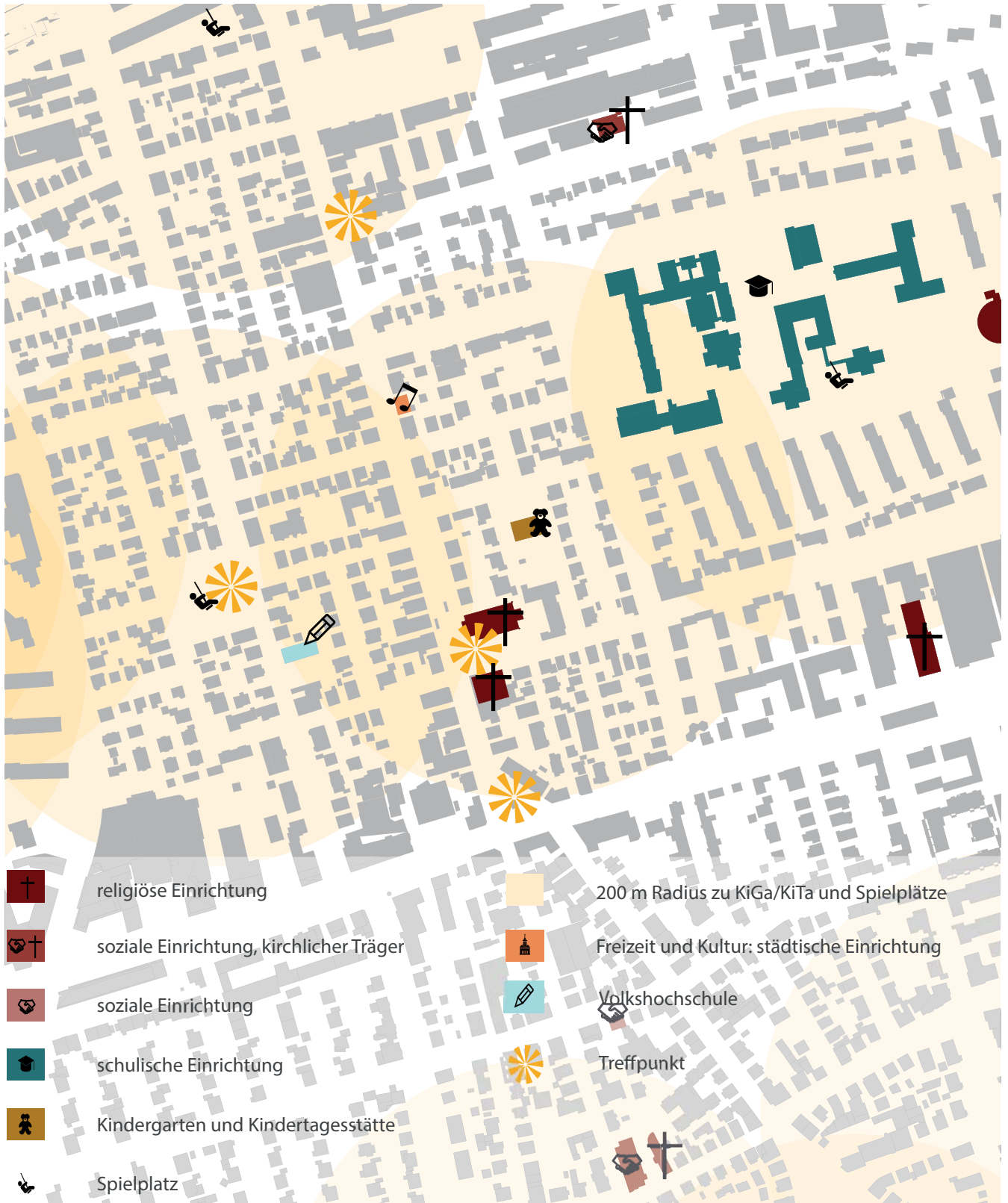
ALTERSZUSAMMENSETZUNG



DURCHSCHNITTSALTER FELLBACH 2016: 43,5 JAHRE

SOZIALE INFRASTRUKTUR

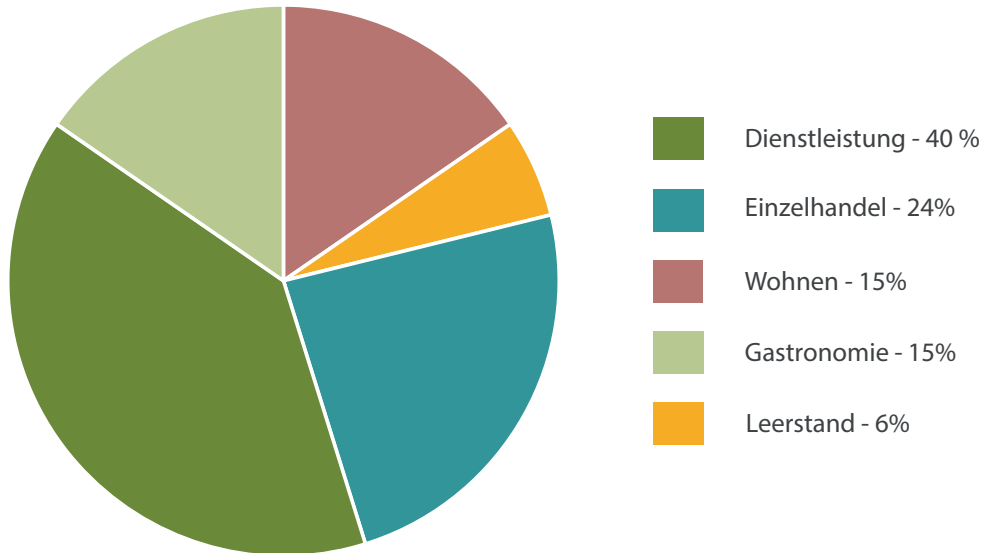
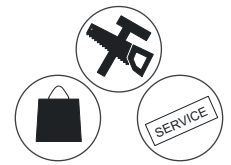
SOZIALE INFRASTRUKTUR IM STADTTTEIL



ohne Maßstab

FUNKTIONEN UND NUTZUNGEN

ERDGESCHOSSNUTZUNG PROZENTUAL AN DER GEBÄUDEANZAHL



FUNKTIONEN UND NUTZUNGEN IN DER NÖRDLICHEN BAHNHOFSTRASSE

Die Bahnhofstraße dient als Verbindungsachse für Fußgänger, Fahrradfahrer und Autofahrer. Sie ist von verschiedenen sozialen Einrichtungen umgeben und verfügt über ein vielfältiges Angebot in den Erdgeschosszonen.

Diese sind durch Dienstleistung, Gastronomie und Einzelhandel geprägt. In den darüber liegenden Stockwerken befinden sich Wohnungen und vereinzelt Dienstleistungen.

Der Einzelhandel vor Ort besteht zu 28% aus Nahrungsmitteln und Genussmitteln, zu 20% aus Kleidung und verwandten Branchen und zu 16% aus Telekommunikationsangeboten (eigene Erhebung). Weitere Branchen sind nur vereinzelt zu finden.

Die angebotenen Dienstleistungen werden von einzelhandelsnahen Dienstleistungen wie Reinigungen, Waschsalons, Frisören und Reisebüros dominiert (71%). 12% der Dienstleistungen sind Banken und wirtschaftlich/rechtlich orientierte Bereiche, 7% sind im medizinischen Bereich angesiedelt, 5% sind Vergnügungsstätten und 5% Apotheken.

Aufgrund der kleinteiligen Gebäudestruktur kann kein großflächiger Einzelhandel angesiedelt werden. Nicht mehr marktgängige Ladenflächen stehen leer. Hinzu kommt, dass viele Gebäude bauliche Mängel aufweisen und auch die Ladenflächen in den Erdgeschosszonen oftmals nicht sehr attraktiv erscheinen. Zudem fehlt es an Flächen für attraktive Außengastronomie, Fußgänger und Radfahrer teilen sich die knapp bemessenen Gehwege.

Am nördlichen Ende des Projektgebiets wurde 2015 ein Wohn- und Geschäftsgebäude neu errichtet, in dem sich unter anderem ein größerer Bio-Supermarkt befindet.

In unmittelbarer Nähe der nördlichen Bahnhofstraße befinden sich eine Grundschule, eine Realschule und ein Gymnasium. Viele Schüler kreuzen somit die nördliche Bahnhofstraße auf dem Schulweg, dies wird durch die Bus und S-Bahn Anbindungen am Bahnhof noch verstärkt. Zudem gibt es verschiedene Kindertagesstätten und etwas weiter entfernt den Waldorfkindergarten.

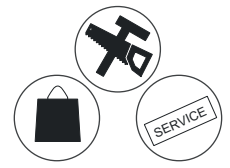
Die Volkshochschule, derzeit noch in der Theodor-Heuss-Straße, der westlichen Parallelstraße zur Bahnhofstraße angesiedelt, bringt Besucherfrequenz mit sich. Sie wird an den Bahnhof in einen Neubau ziehen und sich dort mit der Jugend- und Kunstschule sowie der Jugendtechnischule die Räumlichkeiten im Erdgeschoss teilen.

In der unmittelbaren Umgebung der nördlichen Bahnhofstraße liegen mehrere Einrichtungen kirchlicher Träger. Die Diakoniestation Evangelischer Verein Fellbach, die Christus Gemeinde Fellbach, die Gemeinschaft der Siebten-Tags-Adventisten und die Pauluskirche.

In der Umgebung des Projektgebiets gibt es verschiedene Treffpunkte im öffentlichen Raum, diese werden jedoch nicht sehr stark genutzt.

FUNKTIONEN UND NUTZUNGEN

ERDGESCHOSSNUTZUNG



ohne Maßstab

ÖFFENTLICHER RAUM



Der öffentliche Raum in der näheren Umgebung des Projektgebiets ist in einem guten Zustand, jedoch werden die verschiedenen Plätze, die sich entlang der nördlichen Bahnhofstraße befinden, wenig genutzt. In der westlich gelegenen Parallelstraße, gegenüber der VHS, befindet sich eine kleine öffentliche Grünfläche. Zudem befinden sich im nördlichen Bereich ein kleiner Platz, an der Pauluskirche und an der Kreuzung zur Bundesstraße eine größere Aufenthaltsfläche.

Derzeit wird ein Modellversuch für eine Tempo 30 Zone durchgeführt, u.a. um die Lautstärke in der Straße zu senken. Die viel befahrene Bahnhofstraße ist sehr schmal. So kommt es leicht zu Konflikten zwischen Autofahrern, Fahrradfahrern und Fußgängern. In den Parallelstraßen zur Bahnhofstraße wurden Fahrradstraßen eingerichtet. Die Gehwege sind sehr schmal, Außengastronomie ist daher nur sehr vereinzelt und kleinräumig möglich.



Verortung

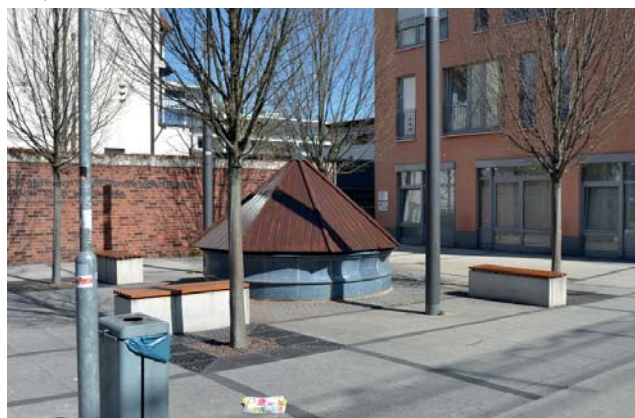
IMPRESSIONEN



Vorplatz Pauluskirche



Stuttgarter Platz



Christofstraße Ecke Bahnhofstraße



Testphase Tempo 30 Zone

ÖFFENTLICHER RAUM



ohne Maßstab

AKTUELLE ENTWICKLUNGEN



2007 wurde für Fellbach ein Einzelhandelsgutachten erstellt, das zurzeit fortgeschrieben wird. Wichtige Fragestellungen darin sind, wie sich die Rahmenbedingungen für den Einzelhandel verändern und welche räumlichen Konsequenzen sich daraus ergeben. Insbesondere soll geprüft werden, ob die gesamte Bahnhofstraße weiterhin als zentraler Versorgungsbereich für Fellbach angesehen werden kann, oder ob Prioritätensetzungen für den Einzelhandel erfolgen sollten. Daraus ergibt sich, dass Nebenlagen der Bahnhofstraße, insbesondere an der Kreuzung zur Bundesstraße künftig stärker für Wohnen, Infrastruktur u.a. Nutzungen umgewidmet werden müssen.

Die Stadt Fellbach hat bereits begonnen, neue Ziele für die Bahnhofstraße mit den Einzelhändlern und Bewohnern in Form von „Stadtspaziergängen“ zu sammeln und zu diskutieren. Handlungsbedarf wird insbesondere in der Gestaltung des engen Straßenraums gesehen (z. B. Auftei-

lung nach Verkehrsträgern, Werbesetzung, Möblierung). 2012 wurde das Stadtentwicklungskonzept „Staffel 25“ mit einem Handlungsschwerpunkt „Attraktives Einkaufen in belebten Stadtteilzentren“ erstellt. Darin wird das Ziel formuliert, den Einzelhandel in den Zentren stärker zu verdichten. Der Branchenmix soll erhalten und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden, z. B. durch Barrierefreiheit, Gestaltungskonzept, Sitz-, Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten. Außerdem soll die Anbindung durch öffentlichen Verkehr und den Radverkehr verbessert werden. Der S-Bahnhof soll zu einem Mobilitätszentrum ausgebaut werden.

Im Gebiet der nördlichen Bahnhofstraße lag das Sanierungsgebiet „Eisenbahnstraße“, in diesem entsteht derzeit ein neues Gebäude, das in Zukunft die Volkshochschule, die Jugend- und Kunsthochschule sowie die Jugendtechnische Schule vereint im Erdgeschoss unterbringen wird. Im sonstigen Gebäude wird es Wohnnutzung geben.



Verortung Sanierungsgebiete o.M.



Entwurf Neubau mit integrierter VHS










- • • Bundesstraße
- • • Projektgebiet
- Sanierungsgebiet bis Ende 2014, „3 Quartiere“
- Sanierungsgebiet bis Ende 2016, „Eisenbahnstraße“
- Sanierungsgebiet bis Ende 2017, „Schmer-/ Welmerstraße“ und „Altes Pfarrhaus“

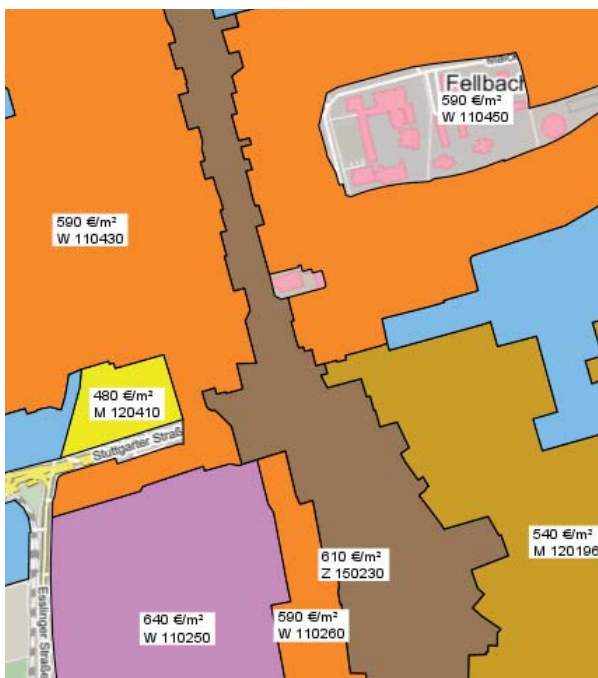
PLANUNGSRECHTLICHER HINTERGRUND



FLÄCHENNUTZUNGSPLAN



-  Wohnbaufläche
-  Gemischte Bauflächen
-  Gewerbliche Bauflächen
-  Dienstleistungszentren, zentrale Standorte für Angebote einzelner Dienstleistungen innerhalb der umgebenden Nutzungsart, z.B. Einzelhandel
-  Flächen für den Gemeinbedarf
z.B. Feuerwehr
-  Grünfläche
-  Flächen für Bahnanlagen
-  Hauptverkehrsstraße, Straßentyp II
-  Sonstige wichtige Straße, Straßentyp III



Der Bodenrichtwert ist der durchschnittliche Lagewert des Bodens in Euro/m² für eine Mehrheit von Grundstücken für die im Wesentlichen gleiche Nutzungs- und Wertverhältnisse innerhalb einer Bodenrichtwertzone vorliegen.

Bodenrichtwerte wurden aus Kaufpreisen unbebauter und ggf. bebauter Grundstücke mit für den Abbruch vorgesehener Bausubstanz unter Berücksichtigung der Freilegungskosten sowie nach der Erfahrung auf dem Grundstücksmarkt ermitteln.

Bodenrichtwerte beziehen sich grundsätzlich auf unbebaute, abgabenfreie und altlastenfreie Grundstücke. Bodenrichtwerte haben keine bindende Wirkung.

Bodenrichtwerte wurden vom Gutachterausschuss am 18.05.2015 zum Stichtag 31.12.2014 beschlossen.

IMAGE UND IDENTITÄT

ZITATE



Die folgenden Zitate aus den Interviews fassen Image und Identität der nördlichen Bahnhofstraße pointiert zusammen:

- „Fellbach ist eine attraktive Einkaufsstadt, aber nicht die nördliche Bahnhofstraße.“
- „Wenn man in Fellbach etwas einkaufen möchte, fährt man direkt dorthin. Zum Beispiel ans Rathaus, aber nicht in die nördliche Bahnhofstraße. Es gibt keine Bummel-Atmosphäre.“
- „Es gibt nette Lokale zum Mittagessen in der nördlichen Bahnhofstraße.“
- „Der Café Gedanke wächst nicht, wenn man durch die nördliche Bahnhofstraße läuft. Es ist nicht einladend.“
- „Die aktuellen Entwicklungen in der nördlichen Bahnhofstraße sind besser als die der letzten zehn, 15 Jahre.“
- „Das Zentrum wird in Zukunft gebraucht, es wird sich nur nicht halten können.“
- „Es wurde jetzt erst bemerkt, dass man dann in Fellbach etwas tun muss, um die Bahnhofstraße am Leben zu erhalten.“
- „Um das Rathaus herum hat sich die Aufenthaltsqualität verbessert, in der Bahnhofstraße jedoch nicht.“
- „Erst durch Druck können Lösungsideen entstehen, aber das muss die Stadt selbst tun.“
- „Es sind Veränderungen nötig. Die Straße muss geschmückt werden, damit nicht mehr alles so grau ist.“



Geteilte Gehwegfläche

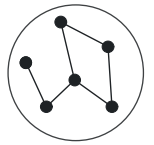


Ladenleerstand Bahnhofstraße



Enger Straßenraum Nördliche Bahnhofstraße

AKTEURE



Die Akteure in Fellbach sind sehr gespalten. Da die Nördliche Bahnhofstraße eher ein Einkaufsgebiet ist, als ein Stadtviertel in dem man wohnt, können sich verstärkt Einzelhändler mit dem Begriff „Nördliche Bahnhofstraße“ identifizieren. Die Einzelhändler, Dienstleister und Gastronomen sind untereinander gut vernetzt, lediglich die neu zugezogenen Migranten sind nicht gut in das Gewerbenetzwerk integriert.

Die Kommunikation zwischen der Stadt Fellbach und den Händlern in der Nördlichen Bahnhofstraße ist eingeschränkt, das Verhältnis belastet. Die Händler in der Nördlichen Bahnhofstraße fühlen sich vernachlässigt.

Um die Nördliche Bahnhofstraße sind verschiedene Institutionen angesiedelt. So beispielsweise das KunstWerk Fellbach, verschiedene Schulen und bald auch ein Gemeindezentrum. Durch das neue Gemeindezentrum, welches auf der Fläche des bisherigen Kindergartens an

der Pauluskirche entstehen wird, erhoffen sich viele mehr Frequenz.

Durch die Nähe zu Gewerbegebieten grenzt an die Wohngebiete besonders im nördlichsten Bereich der Bahnhofstraße verschiedene Gewerbebetriebe. In einem Gewerbebetrieb ist das Virtual Dimension Center angesiedelt. Es handelt sich um ein Kompetenz- und Innovationszentrum mit den Schwerpunkten Virtuelle Realität und Virtual Engineering.

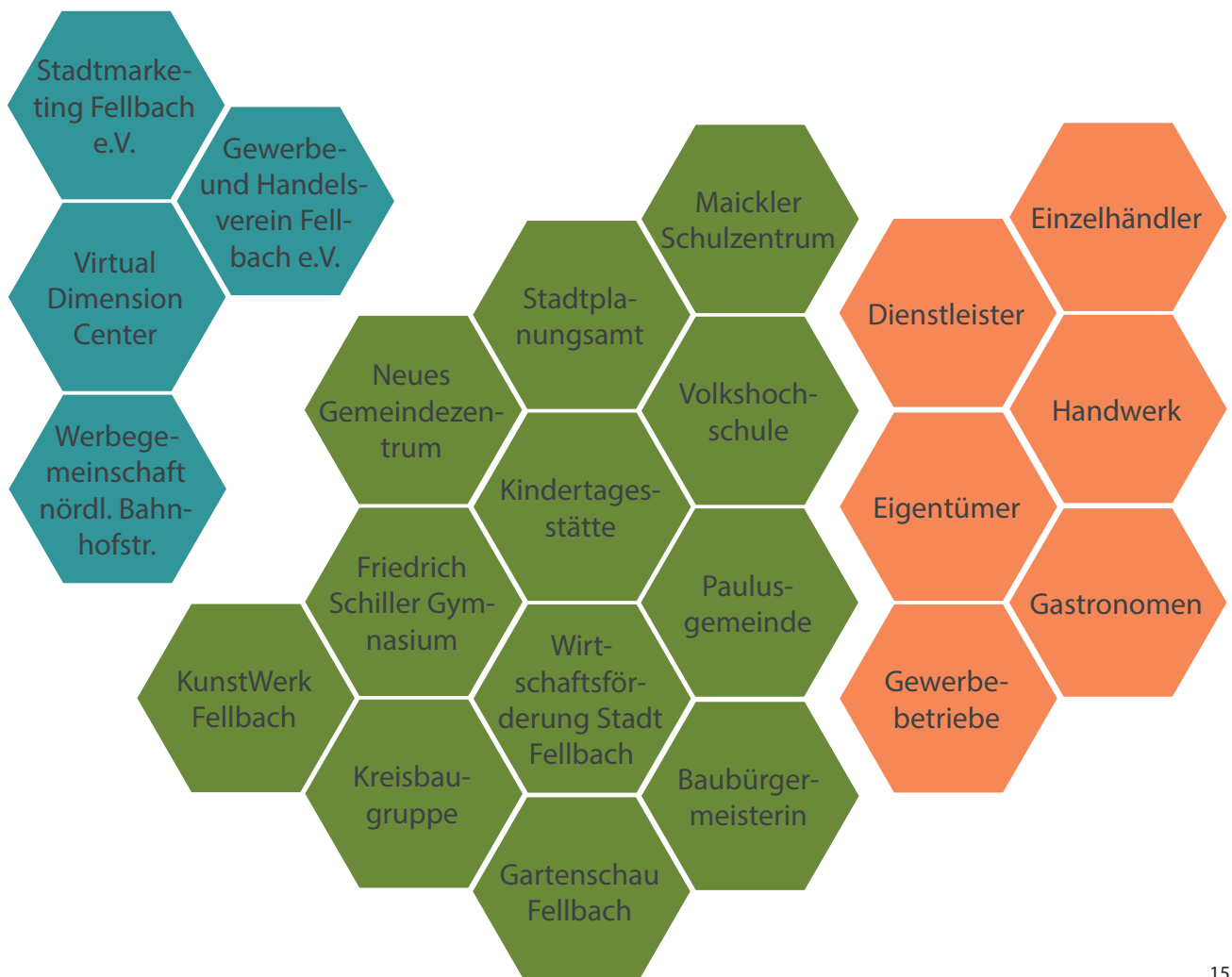
Die Gartenschau Remstal eröffnet Anknüpfungspunkte für TransZ.

Anmerkung: Das Schaubild zu den Akteuren hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es soll vor allem die Akteure aus unterschiedlichen Bereichen darstellen, die im Stadtteil aktiv sind und für die Weiterentwicklung des Zentrums aktiviert und mobilisiert werden könnten.

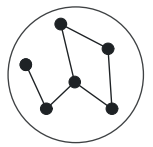
INITIATIVEN UND VEREINE

INFRASTRUKTURELLE INSTITUTIONEN

ÖKONOMISCHE AKTEURE



NETZWERKE UND KOOPERATIONEN



Das Stadtmarketing Fellbach e.V. vernetzt branchenübergreifend Gastronomen, Einzelhändler, Dienstleister, Handwerk und Gewerbebetriebe aus Fellbach, Oeffingen und Schmiden. Es steht in keiner Konkurrenz zu bestehenden Handels- und Gewerbeverbänden, sondern vernetzt diese untereinander. Verschiedene Aktionen wie beispielsweise ein Verkaufsoffener Sonntag werden vom Stadtmarketing organisiert.

Der Gewerbe- und Handelsverein Fellbach e.V. ist ein Zusammenschluss Fellbacher Unternehmen auf kommunaler Ebene. Der Verein wurde 1898 gegründet und hat zum Ziel Handwerk und Gewerbe zu fördern. Konzentration liegt dabei auf den örtlichen Anliegen, wie beispielsweise der Verbesserung der Verhältnisse des ruhenden und des fließenden Verkehrs, der Einzelhandelsentwicklung oder auch der Steuerentwicklung. GHV-Mitglieder erhalten

verschiedene Rabatte, beispielweise bei den Stadtwerken oder auch eine vergünstigte Mitgliedschaft im Verein Stadtmarketing Fellbach e.V. Die Höhe des GHV Mitgliedsbeitrags wird von der Mitgliederversammlung festgesetzt.

Die Werbegemeinschaft nördliche Bahnhofstraße existiert seit 40 Jahren. Sie wurde gegründet, als ein Einzelhandelsgutachten der Bahnhofstraße schlechte Zukunftsaussichten prophezeite. Unter anderem bei Verkaufsoffenen Sonntagen macht sich die Werbegemeinschaft stark.



Verkaufsoffener Sonntag 2017



Stadtmarketing Fellbach.de



stadtmarketing Fellbach.de

Veranstaltungen des Stadtmarketing Fellbach



Gewerbe- und Handels-Verein Fellbach e.V.
www.ghv-fellbach.de



Stadtmarketing Fellbach
stadtmarketing Fellbach.de



POTENTIALE

Die nördliche Bahnhofstraße erstreckt sich vom S-Bahnhof Fellbach südlich in Richtung Stadtkern. Diese wichtige Verbindung erzeugt Frequenz. Die Straße ist durch eine Mischung aus kleinteiligem Einzelhandel, Fachgeschäften und sozialer Infrastruktur geprägt. Einen Schwerpunkt bilden gastronomische Angebote.

Im öffentlichen Raum der Straße und des direkten Umfeldes gibt es verschiedene Plätze und Grünflächen, die bislang vereinzelt als Treffpunkte dienen.

Im direkten Bahnhofsumfeld gibt es verschiedene Investitionen, die diesen Standort aufwerten und weiterentwickeln. Ein Wohn- und Geschäftshaus ist bereits fertiggestellt. Ein neuer Standort für die Volkshochschule und

weitere Bildungseinrichtungen befindet sich im Bau.

Die Umgebung der Nördlichen Bahnhofstraße ist durch eine große Nutzungsvielfalt gekennzeichnet, die Chancen für die Weiterentwicklung des Zentrums durch potentielle Nachfrage für Nutzungen und Angebote bietet. Im Norden grenzen großflächige Gewerbe- und Industriegebiete an die Bahnhofstraße, in deren Verlauf in Richtung Süden ausgedehnte Wohngebiete angrenzen. Ebenso befinden sich ein Schulzentrum, eine große Landesbehörde (LBV) und verschiedene Dienstleistungen im Umfeld. Hierdurch gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure, deren Bedarfe und Ressourcen in die Entwicklung einbezogen werden könnten.

HERAUSFORDERUNGEN

Die Nördliche Bahnhofstraße ist Teil des sehr langgezogenen Fellbacher Zentrums mit dem historischen Stadtkern im Süden. Über die komplette Länge der Straße (1,7 Kilometer) ist ein attraktives Einzelhandelsangebot nicht aufrechtzuerhalten. Es gibt keine durchgehenden Kundenströme über die gesamte Länge der Straße. Auch aus diesem Grunde wird in einem Gutachten vorgeschlagen, die Nördliche Bahnhofstraße aus dem zentralen Versorgungsbereich Fellbachs auszugrenzen. Diese Entscheidung hat zunächst zu einer kritischen Einstellung der Gewerbetreibenden gegenüber der Stadt geführt.

In den kleinteiligen Erdgeschosszonen sind Mindernutzungen und Attraktivitätsverluste zu beobachten (z. B. Wettbüros und Spielhallen). Ungefähr sechs Prozent der

Gewerbeflächen stehen leer. Auch bauliche Mängel an der Substanz sind zu beobachten.

Die starke Verlärmung durch den Straßenverkehr (Pkw und Busse) beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Fuß- und Radverkehr müssen sich schmale Gehwege teilen, was immer wieder zu Konflikten führt. Für Außengastronomie und attraktive Aufenthaltsorte ist nur an wenigen Stellen ausreichend Platz.

Die Nördliche Bahnhofstraße braucht eine eigenständige und unverwechselbare Identität („Marke“) mit neuen Nutzungsschwerpunkten und Funktionen, um attraktiv zu bleiben bzw. wieder zu werden. Hierzu müssen auch die Umweltbedingungen und die Aufenthaltsqualitäten im Straßenraum verbessert werden.

(TRANSFORMATIONS-)RESSOURCEN

Die Fellbacher Stadtverwaltung ist aktiv und hat den Standort im Blick. Im Rahmen von Stadtspaziergängen wurden bereits Informationen und Anregungen für die Weiterentwicklung des Zentrums gesammelt, an die angeknüpft werden kann.

In der Straße und im Umfeld gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure, deren Ressourcen und Potentiale für die Transformation des Zentrums genutzt werden können. Neben der Wohnbevölkerung sind hier vor allem die soziale Infrastruktur und natürlich die ansässigen Einzelhändler zu nennen.

Durch den laufenden Modellversuch „Tempo 30“ können Erfahrungen gesammelt und ausgewertet werden, welche Auswirkungen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum haben kann.

QUELLEN

DOKUMENTE UND INTERNETSEITEN

Einzelhandelsgutachten Fellbach Accocella 2006

<https://www.fellbach.de/text/336/de/geschichte-fellbach.html>

<https://www.fellbach.de/text/1980/de/sanierungsgebiete.html>

http://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Programm/AktiveStadtUndOrtsteilzentren/Foerderung/Foerderung2013.pdf?__blob=publicationFile&v=3

Stadt Fellbach 2009: Stadtentwicklungsbericht Fellbach 2008

Statistisches Amt für Geografische Informationen 2017: Siedlungsentwicklung Region Stuttgart

Statistikprofil Fellbach 2016, www.statistik-bw.de 09.02.2018

GESPRÄCHSPARTNER

Johannes Berner, Kreisbaugruppe

Heike Burann, Volkshochschule Unteres Remsta

Florian Gruner, Stadtmarketing Fellbach e.V.

Stefanie Köhler, Volkshochschule Unteres Remstal

Stefan Lutz, Stefan Lutz Fashion

Christoph Runde, Virtual Dimension Center

Sonja Zielke, Interessensgemeinschaft Nördliche Bahnhofstraße

Autorinnen

Prof. Dr.-Ing. Christina Simon-Philipp

Elisabeth Schaumann M.Eng

Anja Bittner B.Eng.

christina.simon@hft-stuttgart.de

elisabeth.schaumann@hft-stuttgart.de

Hochschule für Technik Stuttgart

Zentrum für Nachhaltige Stadtentwicklung

Schellingstraße 24

70174 Stuttgart

Tel.: 0711-8926-2616/2618 oder /2385