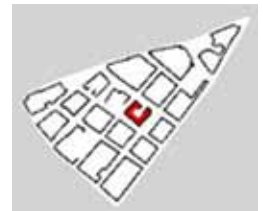




Hospitalviertel

Masterplan zu Gestaltung
des öffentlichen Straßenraums



Auszug



Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

Oktober 2010 | August 2012

ARCHITEKTEN
STADTPLANER

ZOLL

PETER ZOLL
FREIER ARCHITEKT BDA
MARKLSHEIMER STR. 60
70435 STUTTGART
TELEFON 0711/870512-0
TELEFAX 0711/870512-10
www.zoll-architekten.de
mail@zoll-architekten.de

HOSPITALVIERTEL STUTTGART

Masterplan zur Gestaltung des öffentlichen Straßenraums

Auftraggeber: Landeshauptstadt Stuttgart

Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

Sachgebiet Stadtgestaltung, Öffentlicher Raum, verantwortlich Klaus Volkmer

Auftragnehmer: ZOLL Architekten + Stadtplaner

Peter Zoll, Freier Architekt BDA

Markelsheimer Straße 60

70435 Stuttgart

www.zoll-architekten.de

bearbeitet von Ruprecht Neulinger & Tom-Philipp Zoll

Masterplan verfasst Oktober 2010

Auszug Masterplan verfasst August 2012



Dieser Auszug umfasst nicht alle Kapitel und Illustrationen der vollständigen Ausgabe. Die vorgenommenen Kürzungen betreffen vorwiegend Planungsansätze, die nicht in das Gestaltungskonzept eingeflossen sind. Ergänzt wurden Abschnitte bezüglich des im Bau befindlichen Hospitalhofs und der vorzusehenden Gehwegbreiten.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungs- und Planverzeichnis	4
1 Vorbemerkungen	5
1.1 Anlass, Aufgabenstellung, Grundlagen	5
1.2 Grundlagen, Vorplanungen.....	5
1.3 Abgrenzung Plangebiet.....	6
1.4 Bestand	6
2 Vorgaben, Randbedingungen	7
3 Historie und städtebauliche Analyse	9
3.1 Historie	9
3.2 Strukturelle Analyse öffentlicher Raum	11
3.3 Analyse Missstände öffentlicher Raum	13
4 Gestaltungskonzept	15
4.1 Konzeptionelle Idee.....	15
4.2 Gestaltungsbereiche	17
4.2.1 Randstraßen	17
4.2.2 Platzräume	18
4.2.3 Straßenräume besonderer Qualität und Bedeutung	18
4.2.4 Straßenräume mit Standardgestaltung	20
5 Masterplan	31
5.1 Kurzerläuterung.....	31
6 Anhang	35
6.1 Parkplatzbilanz	35
6.2 Baumbilanz.....	36
6.3 Gemeinderatsbeschluss bezüglich Gehwegbreiten	36

Abbildungs- und Planverzeichnis

Abbildung 1:	Abgrenzung des Plangebiets.....	6
Abbildung 2:	Analyse Rahmenbedingungen Gestaltung öffentlicher Raum.....	8
Plan 1:	Analyse Überlagerung - Historie Gestaltung öffentlicher Raum.....	10
Plan 2:	Strukturelle Analyse öffentlicher Raum.....	12
Plan 3:	Analyse Missstände öffentlicher Raum.....	14
Abbildung 3:	Konzept Stadtraum.....	16
Abbildung 4:	Räume mit gestuften Gestaltungsmerkmalen.....	16
Abbildung 5:	Grünkonzept für den Innenbereich des Viertels.....	17
Plan 4:	Gestaltungskonzept.....	22
Plan 5:	Idee, Details und Materialien.....	23
Plan 6:	Perspektiven.....	24
Abbildung 6:	Konzept künftiger Stadtraum.....	25
Abbildung 7:	Detail Beläge in Straßen mit Aufenthaltsqualität.....	25
Abbildung 8:	Detail Beläge in Standardstraßen mit Parkierungsschwerpunkt.....	26
Abbildung 9:	Straßenraumprofile.....	26
Abbildung 10:	Raumprofil Leuschnerstraße.....	27
Abbildung 11:	Profil Hohe Straße 1.....	27
Abbildung 12:	Profil Hohe Straße 2.....	27
Abbildung 13:	Profil Hospital Straße 1.....	28
Abbildung 14:	Profil Hospitalstraße 2.....	28
Abbildung 15:	Profil Büchsenstraße.....	28
Abbildung 16:	Profil Firnhaberstraße.....	29
Abbildung 17:	Profil Lange Straße / Gymnasiumstraße.....	29
Abbildung 18:	Profil Kienestraße.....	29
Abbildung 19:	Leitbilder Möblierung und Beläge.....	30
Abbildung 20:	Ausschnitt Masterplan westlicher Bereich.....	33
Abbildung 21:	Ausschnitt Masterplan östlicher Bereich.....	34
Abbildung 22:	Anlage 1 - Auswirkung Gehwegverbreiterung.....	38
Plan 7:	Masterplan.....	40

1 Vorbemerkungen

1.1 Anlass, Aufgabenstellung, Grundlagen

Das Hospitalviertel hat heute ein großes stadtgestalterisches Defizit im öffentlichen Raum. Dieser wirkt ungeordnet mit zurückspringenden Raumkanten, undefinierten Platzräumen und nicht erkennbarem gestalterischem Grünkonzept. Die historische Blockrandbebauung wurde teilweise stark überformt. Verstärkt wird das negative Erscheinungsbild durch uneinheitliche, teils marode Möblierungselemente und ungeradlinig versetzte Gehwegführungen.

Der Masterplan zur Gestaltung des öffentlichen Raums beinhaltet eine Missstandsanalyse und eine Zielplanung für den gesamten öffentlichen Raum im Hospitalviertel, dargestellt in einem tragfähigen konzeptionellen Gestaltungskonzept.

Ziel des Masterplans ist die Bereitstellung einer übergeordneten Planung als Grundlage zur schrittweisen Umsetzung von Straßen- und Platzneugestaltungen im Hospitalviertel. Darüber hinaus macht der Masterplan Aussagen zu konzeptionellen stadträumlichen Zielvorstellungen des öffentlichen Raums, die in die Bauleitplanung einfließen sollen.

1.2 Grundlagen, Vorplanungen

Um das Parkraumangebot hinsichtlich der Kapazität und des Bedarfs zu überprüfen und die Hintergründe des starken Parksuchverkehrs im Viertel zu analysieren, wurde 2009 das Institut für Straßen und Verkehrswesen der Universität Stuttgart mit der Erarbeitung eines Parkraumkonzepts beauftragt. Dieses Konzept ist Teil der Grundlage des Masterplans.

Ebenso stellen Erkenntnisse und Inhalte aus dem städtebaulichen Rahmenplan für das Hospitalviertel aus dem Jahr 2003 eine Planungsgrundlage des Masterplans zur Gestaltung des öffentlichen Raums dar. Eine direkte konzeptionelle Übernahme von gestalterischen Aussagen zum öffentlichen Raum aus dem Rahmenplan ist jedoch, außer im Bereich Hospitalplatz, nicht Vorgabe für die Masterplanung.

1.3 Abgrenzung Plangebiet

Das Plangebiet Hospitalviertel wird durch die begrenzenden Stadtstraßen Theodor-Heuss-Straße, Fritz-Elsas-Straße und Schloßstraße abgegrenzt.



Abbildung 1: Abgrenzung des Plangebiets

1.4 Bestand

Der Bestand des öffentlichen Raums wurde mittels Ortsbegehung fotodokumentarisch erfasst. Für die einzelnen Straßenzüge wurde jeweils die überwiegend anzutreffende Nutzung, sowie die stadträumlichen und gestalterischen Merkmale und Defizite aufgenommen.

2 Vorgaben, Randbedingungen

Der Masterplan berücksichtigt folgende Vorgaben und Randbedingungen:

Abgrenzung

Überplant ist der öffentliche Raum im Hospitalviertel, d. h. alle Straßen-, Platz- und öffentlichen Grünflächen. Nicht überplant sind die Blockinnenbereiche und deren Anbindung an den öffentlichen Raum.

Der Bereich Gustav-Heinemann-Platz mit Gewerkschaftshaus und Stuttgarter Bank wird nur nachrichtlich als Bestand in die Planung aufgenommen.

Bestehende Planungen

Die aktuell diskutierte Planung des Hospitalplatzes ist in den Masterplan eingearbeitet und konzeptionell integriert.

Die sich in der Umsetzung befindliche Planung der Firnhaberstraße zwischen Fritz-Elsas-Straße und Lange Straße ist nach erfolgter konzeptioneller Detailabstimmung nachrichtlich übernommen.

Verkehr

Das bestehende Einbahnstraßennetz wird übernommen. Einzig die Büchsenstraße wird im Abschnitt zwischen Einmündung Heustraße und der Schloßstraße in ihrer Fahrtrichtung gedreht. Die Zufahrt zur Motorpresse aus der Schloßstraße bleibt bestehen und wird entsprechend beschildert.

Die Ausweisung der Fußgängerbereiche beim Hospitalhof und deren Gestaltung sind entsprechend der aktuellen Planung Vorgabe und werden nachrichtlich übernommen. Eine Durchfahrt über den Hospitalplatz als Fortführung der Hospitalstraße bleibt bestehen.

Nutzungen

Vom Bestand der Gebäudenutzungen wird ausgegangen. Konzeptionelle stadträumliche Zielvorstellungen für eine künftige bauliche Entwicklung sind Aufgabenstellung des Masterplans. Ziel der künftigen städtebaulichen Entwicklung ist eine gegliederte, gemischte und parzellierte Bau- und Nutzungsstruktur der Baublöcke.

Einbindung ins Umfeld

Eine optimierte fußläufige Vernetzung des Hospitalviertels ist Zielvorgabe des Masterplans.

ÖPNV

Der bestehende ÖPNV wird unverändert in den Masterplan integriert.

Bezüge

Wichtige Blickbeziehungen werden im Masterplan berücksichtigt.

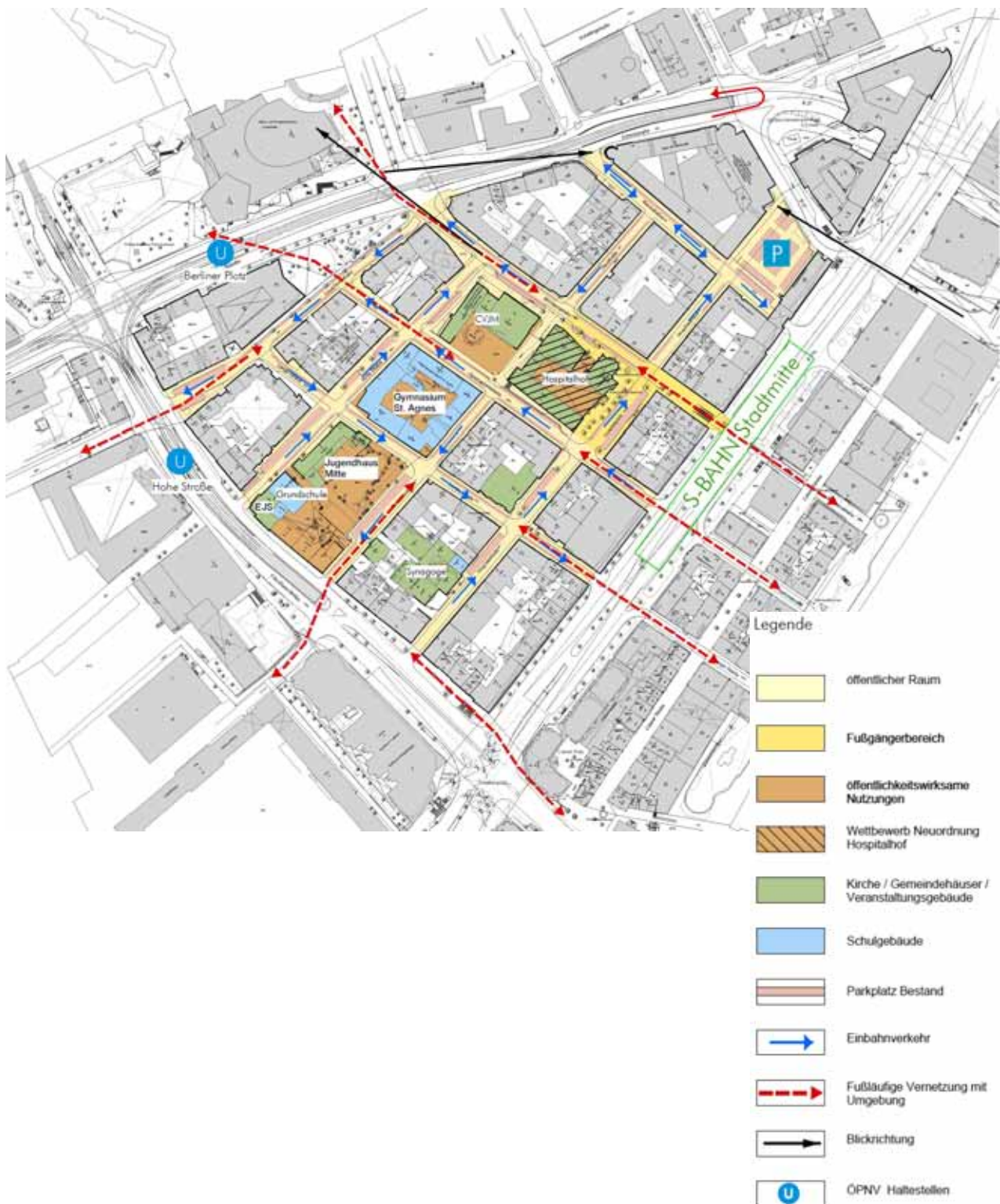


Abbildung 2: Analyse Rahmenbedingungen Gestaltung öffentlicher Raum

3 Historie und städtebauliche Analyse

3.1 Historie

Das Hospitalviertel war Teil der Oberen Vorstadt von Stuttgart. Dieser Bereich wurde seit dem 15. Jahrhundert bebaut und erstreckte sich bis zur Königstraße, dem ehemaligen großen Graben. Basierend auf städtebaulichen Konzepten der Renaissancezeit wurde eine Blockstruktur mit regelmäßigem, annähernd rechtwinkligem Straßenraster, als Grundriss für die Vorstadt geplant.

Die Vorstadt wurde in die Stadtbefestigung einbezogen und erhielt als nördlichen Zugang das Büchsentor. Das Straßenprofil war ca. 11m breit und ist bis heute im Viertel größtenteils erhalten. Das 1473 gestiftete Dominikanerkloster, gewissermaßen die erste Baumaßnahme des neuen Stadtviertels, wurde bereits 1536 im Zuge der Reformation aufgelöst. Die Bauten wurden daraufhin durch das städtische Katharinenspital genutzt. Daher auch die Namensgebung Hospitalviertel.

Die bauliche Geometrie des Hospitalhofs weicht um einige Grad von der Ausrichtung der sonstigen Blockstruktur im Viertel ab. Dies wird künftig durch die Neubebauung des Hospitalhofs wieder klar ablesbar sein. Unter dem heutigen Hospitalplatz befand sich bis zum Ende des 18. Jahrhunderts ein Friedhof.

In der Gründerzeit wurde der östliche Bereich durch große öffentliche Bebauungen wie dem Haus der Wirtschaft (Landesgewerbemuseum) stark verändert.

Die ehemalige Obere Vorstadt wird in Folge von Straßenplanungen zum Ausbau der heutigen Theodor-Heuss-Straße (früher Roten Straße) aus den 1940er Jahren und deren Umsetzung im Sinne der autogerechten Stadt nach dem 2. Weltkrieg stark verändert. Die Theodor-Heuss-Straße teilt die ehemalige Vorstadt in einen nördlichen Bereich, das künftige Hospitalviertel, und den südlichen Bereich zwischen Calwerstraße und oberer Königstraße.

Charakteristisch für das Viertel war eine kleinteilige Parzellenstruktur. Diese Struktur wurde durch die städtebauliche Entwicklung in großen Teilen durch großformatige Bebauung ersetzt.

3.2 Strukturelle Analyse öffentlicher Raum

Die strukturelle Analyse des öffentlichen Raums ergibt, dass das Viertel städtebauliche Qualitäten besitzt, die planerisch weiterentwickelt werden können. Die von Nordwest nach Südost verlaufenden Straßenräume weisen weitgehend noch die historischen Straßenprofile der Oberen Vorstadt auf.

Eine Ausnahme hierbei stellt die Büchsenstraße dar, die zwischen Hospitalhof und Schloßstraße Aufweitungen gegenüber der ursprünglichen Geometrie im Straßenraum aufweist.

Ebenso sind Aufweitungen bei mehreren von Südwest nach Nordost verlaufenden Straßen in längeren Abschnitten anzutreffen.

Ein klar definierter Platzbereich im Viertel ist der Hospitalplatz, südlich der Hospitalkirche.

Einige kulturell oder baulich bedeutende Bausubstanzen, wie das Haus der Wirtschaft, der Hospitalhof mit Kirchturm und die Synagoge bestimmen das städtebauliche Umfeld.

Mehrere Gebäudekomplexe werden von Gebäudetypen aus den 1950er Jahren gebildet, die eine von der Blockrandbebauung abweichende Geometrie aufweisen. Hierbei entstehen unwillkürlich erscheinende räumliche Aufweitungen in den Straßenräumen.

Großformatige Baublöcke prägen das Straßenbild. In Erdgeschosszonen befinden sich häufig eintönige homogene Büronutzungen über längere Straßenabschnitte, ohne belebende Wirkung für den öffentlichen Raum.

3.3 Analyse Missstände öffentlicher Raum

Alle Straßen und Platzflächen im öffentlichen Raum, bis auf die Vorfläche des Hauses der Wirtschaft, weisen Mängel hinsichtlich der Gestaltung auf.

Den Straßenräumen fehlt größtenteils eine Begrünung mit Straßenbäumen. Überdimensionierte ungegliederte Parkplatzflächen beeinträchtigen das Straßenbild.

Beim CVJM befindet sich auf der Südseite ein unattraktiver, unübersichtlicher Fußgängerbereich bei Dunkelheit mit mangelhaftem Sicherheitsgefühl. Eine Tiefgaranzufahrt stört den hier möglichen öffentlichen Raum.

Unmotiviert wirkende bauliche Aufweitungen beeinträchtigen ein klares Gestaltungskonzept und erzeugen ein heterogenes Stadtbild.

An mehreren Orten im Viertel fehlt die bauliche Raumkante (z. B.: Parkplatz Kienestraße, CVJM auf der Seite Gymnasiumstraße, Jugendhaus zur Firnhaberstraße und zur Lange Straße).

Bedingt durch die teilweise räumlich vor- und zurückspringenden Raumkanten sind auch Mängel in der Gehwegführung (fehlende Geradlinigkeit) festzustellen.

Darüber hinaus sind wünschenswerte Querungen der das Gebiet umfassenden Randstraßen, bedingt durch Stadtbahnanlagen (Tunnelmund etc.) an mehreren Orten, in die umliegenden Bereiche nicht möglich.

4 Gestaltungskonzept

Aus den vorangegangenen Konzepten und deren Überarbeitungen wurde ein Gestaltungskonzept entwickelt, mit dem Ziel die wesentlichen positiven Merkmale der einzelnen Ansätze zu einem klaren robusten Konzept zusammenzuführen. Hierbei sind insbesondere die Gegebenheiten der Leitungsführung berücksichtigt. Auf ein ausreichend verbleibendes Parkraumangebot wurde geachtet. Aufgezeigt wird ein mögliches Umsetzungsszenario mit schrittweiser Rückführung des Parkraumangebots.

4.1 Konzeptionelle Idee

Das Hospitalviertel wird als geschlossenes und präzise abgegrenztes Viertel betrachtet, wie ein „Floß“ im umgebenden Stadtraum. Gestalterisch akzentuiert wird dies durch einen breiten, bordartigen, großstädtischen Gehbereich, der sich wie ein Ring um das Viertel legt. Der öffentliche Raum im Inneren des Viertels erhält ein stringentes Gestaltungskonzept. Präzise werden künftige Platz- und Straßenräume räumlich und funktional definiert und erhalten eine ihrer typologischen Zuordnung entsprechende differenzierte Gestaltung.

In definierten Straßen und Platzräumen liegt der Gestaltungsschwerpunkt in der Verbesserung der Attraktivität der Fußgängerbereiche. Dies wird erreicht durch Rückbau von Senkrechtparkern und einer Verbreiterung der Gehwegbereiche zu Aufenthaltsflächen, kombiniert mit einer angemessenen Möblierung und den Gehbereichen zugeordnete Begrünung mit Bäumen.

Im Gegensatz hierzu werden Straßenzüge mit Erschließungsfunktion und optimiertem Parkraumangebot definiert, die ebenfalls durch Begrünung mit Straßenbäumen aufgewertet werden.

Das städtebauliche Leitbild einer Rekonstruktion des historischen Stadtraums, als konsequenter Blockrand mit Straßenraumbreiten von ca. 11,5m, wird nur vorgeschlagen, wenn sich durch die Nachkriegsbebauung keine stadträumlich befriedigende Situation entwickelt hat.

Eine möglichst intensive Begrünung der Straßen und Platzräume unter Berücksichtigung und Erhalt des Bestandes ist wesentliches Merkmal des Gestaltungskonzepts.

Eine Rückführung der Fahrbahnbreiten und des ruhenden Verkehrs auf das notwendige Maß wird angestrebt.

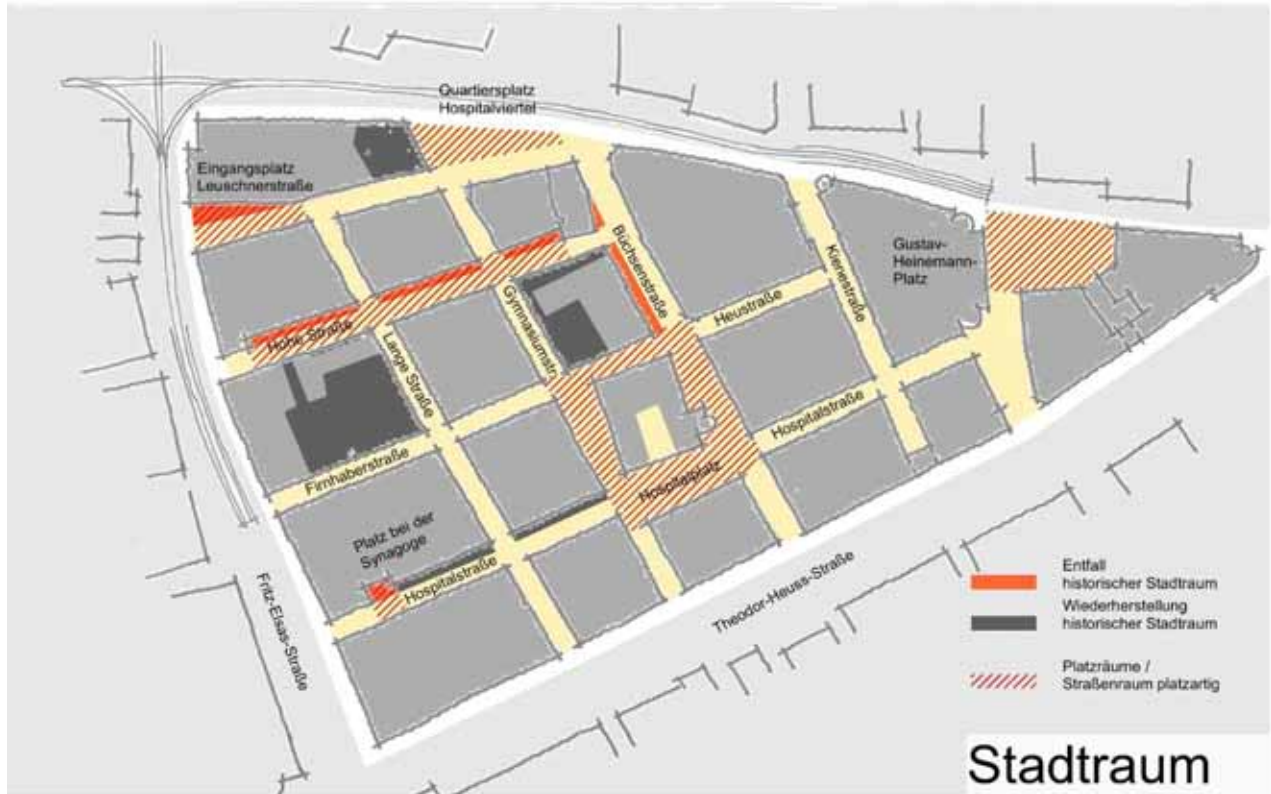


Abbildung 3: Konzept Stadtraum



Abbildung 4: Räume mit gestuften Gestaltungsmerkmalen



Abbildung 5: Grünkonzept für den Innenbereich des Viertels

4.2 Gestaltungsbereiche

4.2.1 Randstraßen

Die Fritz-Elsas-Straße, die Schloßstraße und die Theodor-Heuss-Straße erhalten auf der Seite des Hospitalviertels einen möglichst breiten Gehweg ohne Verkehrsgrün, jedoch mit möglichst dicht gestellten Baumreihen. Bestehende zusammenhängende Pflanzbeete werden zugunsten einzelner Baumscheiben oder wasserdurchlässiger Beläge aufgegeben, um dem Fußgänger möglichst viel Raum zu geben und die zusätzlich trennende Wirkung zwischen Fahrbahn und Gehbereich aufzuheben. Teil hiervon ist der geplante Ausbau der Theodor-Heuss-Straße zum Stadtboulevard.

Die Fahrbahn­ränder werden mit dem für Stuttgart typischen breiten Bordstein gefasst und möglichst linear geführt ohne Betonung der Einmündungsbereiche von Quartiersstraßen. (Dies gelingt durch Aufpflasterungen und einem überfahrbaren Bordstein im Einmündungsbereich). Die Gehbereiche der Theodor-Heuss-Straße erhalten einen Betonplattenbelag 50x50cm mit dem Vorsatz „Stuttgarter Platte“ im Zuge einer Fortführung der Belagsgestaltung aus den Bereichen beidseits der Königstraße. Die übrigen Gehwegbereiche der Randstraßen können mit der einfachen Gehwegplatte 50x50cm versehen werden.

4.2.2 Platzräume

Im Hospitalviertel sind folgende Platzräume vorhanden:

Hospitalplatz

Der zentrale Platz wird künftig räumlich erheblich erweitert definiert. Bisher beschränkte dieser sich auf die Fläche zwischen der Hospitalkirche und dem südlich angrenzenden Baublock. Die Platzränder bilden künftig die östliche Bebauung an der Gymnasiumstraße, die westliche Bebauung an der Büchsenstraße, die nördliche Bebauung an der Hospitalstraße und der südliche Randbereich des CVJM Areal.

Diese räumliche Konzeption bewirkt eine bewusste Freistellung des Hospitalhofs aus der Blockstruktur der Umgebung. Der Solitärcharakter des Hospitalhofs wird zusätzlich durch die historisch bedingte leichte Verdrehung gegenüber der Blockstruktur der Umgebung unterstrichen.

Platz bei Synagoge

Die leicht zurückgesetzte Synagoge ermöglicht eine Platzgestaltung, die der Bedeutung des Ortes angemessen ist. Der Platzraum erstreckt sich künftig bis auf die Südseite der Hospitalstraße. Der Fahrverkehr in der Hospitalstraße wird über die künftig gepflasterte Platzfläche geführt. Das Parkverbot in diesem Bereich wird durch gestalterische Mittel (z.B.: Steinpoller) erzielt. Die Gestaltungsmaßnahme ist mit der Israelitischen Religionsgemeinschaft Württembergs (IRGW) abzustimmen.

Einmündung Leuschner Straße in die Fritz-Elsas-Straße

Der Einmündungsbereich der Leuschner Straße in die Fritz-Elsas-Straße bildet durch die trichterförmige Aufweitung einen Platzraum. Der künftige Platzbereich wird als überfahrbarer Fußgängerbereich gestaltet und bietet attraktive Flächen zur Außenbewirtschaftung für die anliegende Gastronomie.

In die Platzfläche soll ein Gestaltungselement integriert werden, das an den Standort des ersten demokratischen Parlaments in Württemberg erinnert.

Heutige Grünfläche zwischen Leuschner Straße und Schloßstraße

Diese wenig genutzte Grünfläche wird künftig platzartig gestaltet. Künftiges stadträumliches Ziel in diesem Bereich ist die Fortführung der westlichen Straßenraumkante aus der Gymnasiumstraße. Die Begrenzung zur Schloßstraße wird durch Mauern gebildet, die Richtung Büchsenstraße eine terrassierte Anordnung von nutzbaren ebenen Platzflächen ermöglicht. Ein von der Schloßstraße zurückweichender Verlauf der Mauer unterstreicht den Einmündungsbereich der Büchsenstraße als historischen Stadtzugang und gibt den Blick frei auf ein Gestaltungselement mit Bezug zum ehemaligen Büchsentor.

4.2.3 Straßenräume besonderer Qualität und Bedeutung

Büchsenstraße

Die Büchsenstraße ist als Hauptfußgängerachse von der Stadtmitte Richtung Liederhalle die bedeutendste Straße im Viertel. Stadträumlich ist sie auf der Ostseite durch eine klare Raum-

kante im historischen Verlauf geprägt, während die Westseite ab der Hospitalstraße Richtung Schloßstraße einen sehr heterogenen Verlauf aufweist.

Der Hospitalhof an der westlichen Seite der Büchsenstraße sowie das Verwaltungsgebäude der Hospitalgemeinde werden nun - geringfügig verdreht - neu gebaut. Dieser Neubau einschließlich der Hospitalkirche soll nun im Rahmen der Sanierung Stuttgart 26 -Hospitalviertel- durch eine entsprechende Umgestaltung des Hospitalplatzes sowie der umgebenden Straßen besonders hervorgehoben werden. In diese Gestaltung ist auch der Teil der Büchsenstraße zwischen Hospitalstraße und der Fußgängerverbindung zwischen Heustraße und Firnhaberstraße einbezogen, wobei der Platzbelag sich in diesem Bereich über die ganze Büchsenstraße bis an die Hauskanten der Ostseite erstrecken wird. Um diese neue Platzgestaltung auch stadträumlich zu unterstreichen, wird die westliche Raumkante der Büchsenstraße von genannter Fußgängerverbindung bis zur Schloßstraße auf eine Breite von 15,5 m verengt. Dies entspricht der Straßenraumbreite der Büchsenstraße zwischen Hospitalhof und Theodor-Heuss-Straße. Durch die Sanierung finanziell abgedeckt ist allerdings nur der Abschnitt zwischen Theodor-Heuss-Straße und Hohe Straße.

Die Büchsenstraße wird künftig von der Theodor-Heuss-Straße bis zur Heustraße als Fußgängerzone ausgewiesen. Ab der Einmündung Heustraße bis zur Schloßstraße gilt Einbahnverkehr, die Anbindung von Leuschnerstraße 1 („Motorpresse“) aus der Schloßstraße wird durch Beschilderung weiterhin ermöglicht.

Auf der Westseite ist eine Baumreihe vorgesehen, mit vorläufigem Erhalt der bestehenden Bäume bis eine Neuformulierung der westlichen Raumkante erfolgt.

Die Übergänge zur Innenstadt und in Richtung Kongresszentrum Liederhalle sollen jeweils mit Kunstplastiken gestalterisch akzentuiert werden. In der Theodor-Heuss-Straße als Fortsetzung der begonnenen Großplastiken auf dem grünen Mittelstreifen (z.B. beim Übergang zu kleinen Schlossplatz) und bei der Schloßstraße als Erinnerung an den Standort des ehemaligen Büchsentors. Diese Plastiken sind allerdings nicht Bestandteil der Umgestaltung der Büchsenstraße im Rahmen der Sanierung Stuttgart 26 -Hospitalviertel-.

Die Belagsgestaltung wird aus der Innenstadt fortgeführt. (Stichwort „Stuttgarter Platte“ Beton 50cmx50cm). Der Hospitalplatz erhält eine eigenständige Belagsgestaltung, die sich durch eine andere Farbgebung klar davon abhebt.

Hohe Straße

Die Hohe Straße hat im Zuge des Wiederaufbaus in der Nachkriegszeit ein breiteres Raumprofil (ca.17m) erhalten. Nach der räumlichen Verengung an der Fritz-Elsas-Straße besteht bis zur Gymnasiumstraße eine ununterbrochene geradlinige Raumkante. Eine Rückführung in das historische Profil von ca. 11,5m Breite wird hier nicht angestrebt. Äquivalent zur räumlichen Verengung an der Fritz-Elsas-Straße bildet das Gebäude Leuschnerstraße 1 eine solche an der Büchsenstraße. Historisch bildet der Block zwischen Gymnasiumstraße und Büchsenstraße auf der Nordseite die Raumkante, während auf der Südseite das CVJM Gebäude eine unmotiviert wirkende Aufweitung des historischen Straßenraums bildet. Langfristig ist es das Ziel, hier die südliche Raumkante in der historischen Gebäudeflucht wieder herzustellen und auf der Nordseite, wie schon westlich der Gymnasiumstraße, den Straßenraum auf die neue Bauflucht

aufzuweiten. Als Pendant zur Verengung an der Fritz-Elsas-Straße kann hier auch künftig eine Verengung sein, wie sie schon heute durch das Gebäude Leuschnerstraße 1 gebildet wird.

Dieser Straßenraum erhält eine erhöhte Aufenthaltsqualität durch großzügige Fußgängerbreiten mit geeigneter Möblierung. Ein ausreichendes Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten ist hier für die von der Hohe Straße erschlossenen Schulen und Jugendeinrichtungen vorgesehen.

Das Grünkonzept sieht für die Hohe Straße langfristig eine alleeartige Baumstellung vor. Im Bereich zwischen Lange Straße und Gymnasiumstraße bleiben jedoch die einseitig gestellten dominanten Bestandsbäume Teil des Konzepts. Ein Wechsel zu einer alleeartigen Baumstellung soll hier erst nach Abgängigkeit dieser Bestandsbäume erfolgen, um ungleichförmigen Aufwuchs zu vermeiden. Die Baumstellungen sind möglichst den Gehwegbereichen zugeordnet, sofern dies die Leitungsführungen in der Straße ermöglichen.

Dieser Straßenzug soll sich durch die Oberflächengestaltung von den „normalen“ Straßen im Viertel absetzen und erhält in den Gehwegen Plattenbeläge. Die Fahrbahn soll auf minimale Breite (3,5m) reduziert werden. Alle Schräg und Senkrechtparker sollen in Längsparker umgewandelt werden.

Die Hohe Straße soll in den Gehwegbereichen mit der in Stuttgart üblichen Gehwegplatte aus Beton (50x50cm) belegt werden. Vor der Johannes-Brenz-Schule ist auch die Fahrbahn aufgepflastert, um den fußgängerdominierten Straßenraum zu betonen.

Hospitalstraße westlich Hospitalplatz

Die Hospitalstraße weist ebenso wie die Hohe Straße auf der Nordseite einen erweiterten Straßenraum gegenüber der historischen Geometrie auf. Erhebliche Unregelmäßigkeiten gegenüber einer konsequenten neuen Raumkante sind bei der Synagoge anzutreffen. Stadträumlich ideal wäre eine Rückführung des Straßenraums der Hospitalstraße auf die historische Breite, wie in der Alternative des Gestaltungskonzepts dargestellt. Der historische Straßenraum würde auch die beiden Platzräume - Bereich vor der Synagoge und den Hospitalplatz - räumlich konsequenter definieren als der heute dort vorhandene Straßenraum.

In einer Übergangsphase kann allerdings hier auch ein Straßenraum mit Qualitäten wie in der Hohe Straße vorgesehen realisiert werden.

4.2.4 Straßenräume mit Standardgestaltung

Diese Straßenräume haben überwiegend erschließende Funktion und sind hinsichtlich des Parkraumangebots optimiert. Es wird durchgängig ein beidseitiges Parken angestrebt. Dadurch bleibt bei einer Straßenraumbreite von 11,5m eine Fahrbahnbreite von 3,5m erhalten. Die Vorgaben für den vorbeugenden Brandschutz, d.h. die Gewährleistung des 2. Rettungswegs müssen eingehalten werden. Hierzu ist vor einer Realisierungsplanung auf jeden Fall zu prüfen, wie die anliegenden Gebäude brandschutztechnisch ausgelegt sind und ob eine Anleiterung von der Straße mit Drehleiter möglich sein muss. Dementsprechend sind bei 3,5m breiten Fahrbahnen Aufweitungen auf 5m vorzusehen, für eventuell notwendige Aufstellflächen.

Als Belagsgestaltung wird vorgeschlagen:

Asphaltbelag in den Fahrbahnen, keine Aufpflasterungen in den Kreuzungsbereichen, ca. 30cm breiter liegender Bordstein auf Gehwegseite der Parkplätze. An den Einmündungsbereichen wird dem Bordstein ein Einzeiler aus Großgranit Pflaster vorgelegt. Dieser bildet in den Abschnitten mit Längsparkern, in denen der Bordstein an den Gehweg zurückgesetzt ist, die Abgrenzung zur Fahrbahn. Um die gestalterische Abgrenzung zu den besonderen Straßen und Platzräumen zu erzielen, werden die Gehwege mit Asphaltbelag vorgeschlagen. Diese könnten alternativ aber auch mit der Gehwegplatte versehen werden. An den Baumstandorten wird wasserdurchlässiger epoxidharzgebundener Splitt vorgeschlagen, um die notwendige Entsiegelung zu erzielen. Die einmal festgelegte Materialwahl sollte jedoch für alle Straßenräume gleicher Kategorie im Viertel angewandt werden, so dass das Gestaltungskonzept klar ablesbar bleibt.

Lange Straße

Hier ist eine einseitige Baumreihe auf der Ostseite geplant. Zu beachten ist, dass hierfür eine Verlegung der Wasserleitung zwischen der Hohe Straße und der Hospitalstraße bei diesen Baumstandorten notwendig ist. Der Straßenraum zwischen der Firnhaberstraße und der Leuschnerstraße verschmälert sich auf der Westseite bis auf eine Breite von ca. 10,5 m, dadurch ist ein durchgängiges zweiseitiges Parken nicht möglich, wenn ein beidseitig ca. 2m breiter Gehweg verbleiben soll. Bei Umgestaltung der Straße ist zu prüfen, ob in definierten Abschnitten, in denen das Raumprofil dieses ermöglicht, zweiseitiges Parken möglich ist. (Anmerkung: Heute ist in diesem Abschnitt der Langestraße nur einseitiges Parken zulässig).

Gymnasiumstraße

Diese ist im Bereich zwischen Firnhaberstraße und Hospitalplatz Teil der Platzgestaltung des Hospitalplatzes. Die Gestaltung im Bereich CVJM muss die Zielplanung der künftigen Wiederherstellung der historischen Raumkante berücksichtigen.

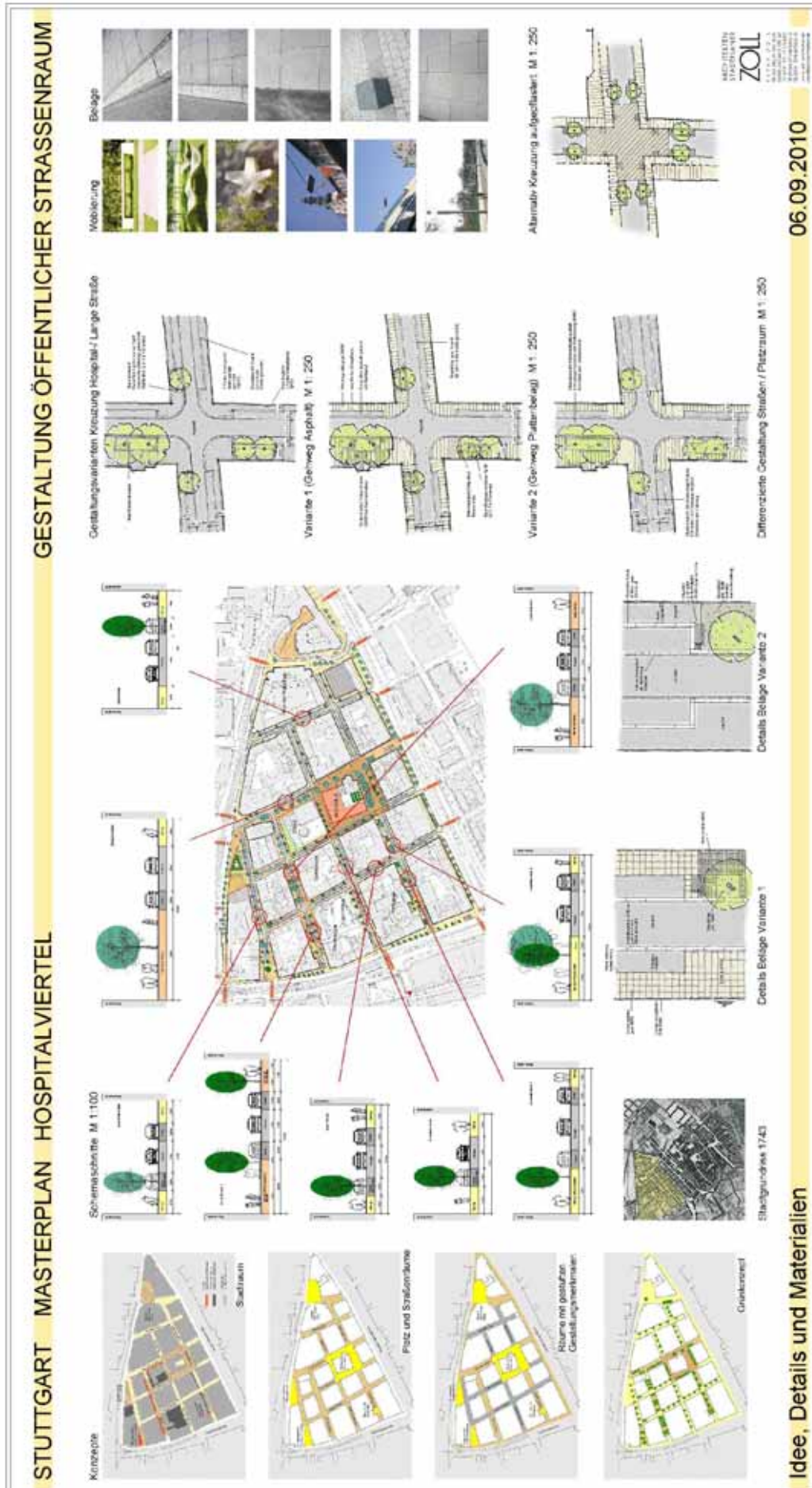
Kienestraße

Die Kienestraße ist die einzige Straße im Viertel mit Zweirichtungsverkehr. Hierdurch ist beidseitiges Parken nur teilweise möglich.

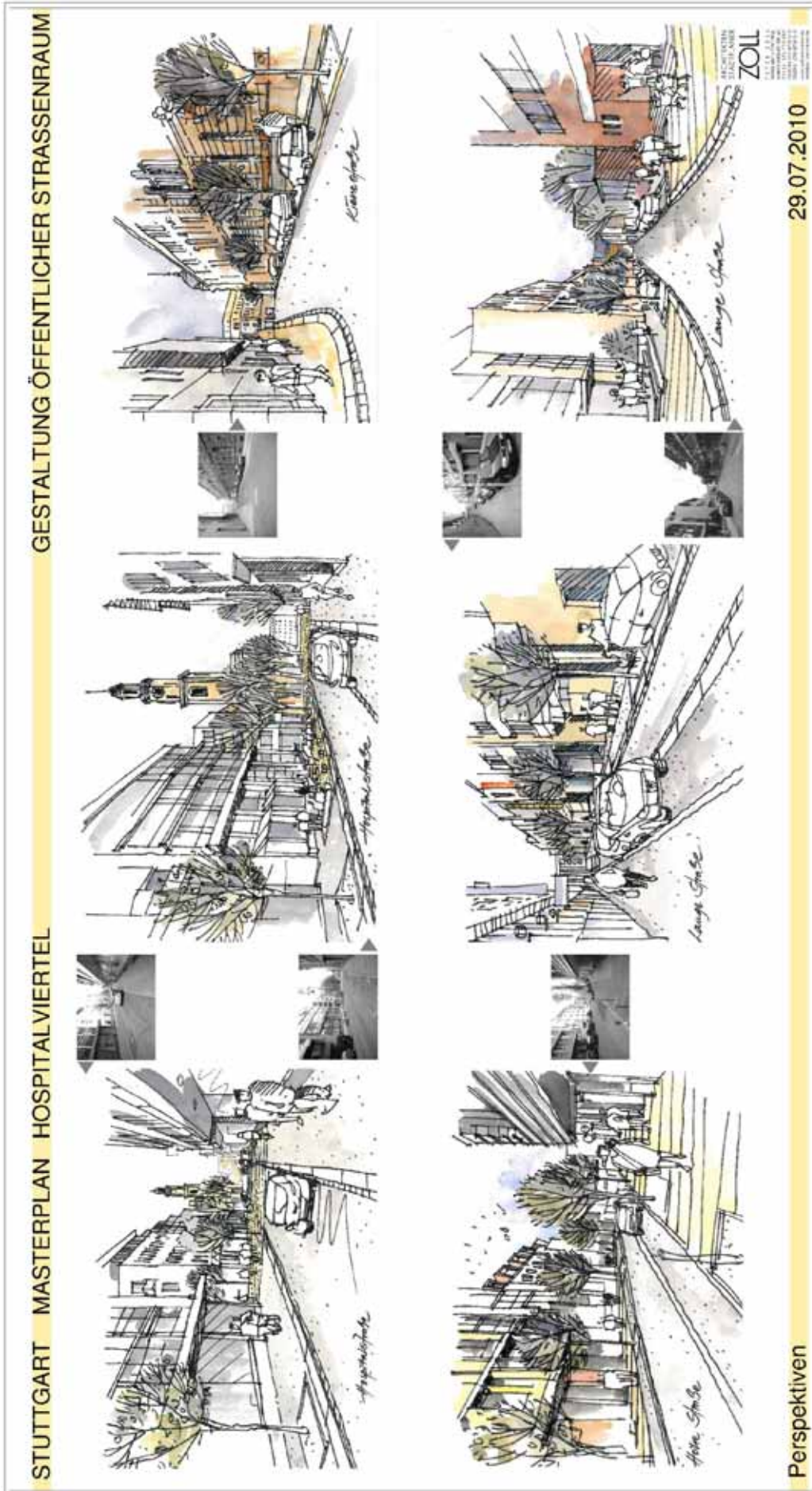
Der Parkplatz zwischen dem Haus der Wirtschaft und dem Wirtschaftsministerium soll blockartig in den historischen Geometrien wiederbebaut werden. Jedoch soll die Blickbeziehung zum Eckturm aus der Innenstadt erhalten bleiben.

Firnhaberstraße, Heustraße, Hospitalstraße, Leuschnerstraße

Diese Straßenräume erhalten, wenn von der Leitungsführung her möglich, einseitige Baumreihen.



Plan 5: Idee, Details und Materialien



Plan 6: Perspektiven

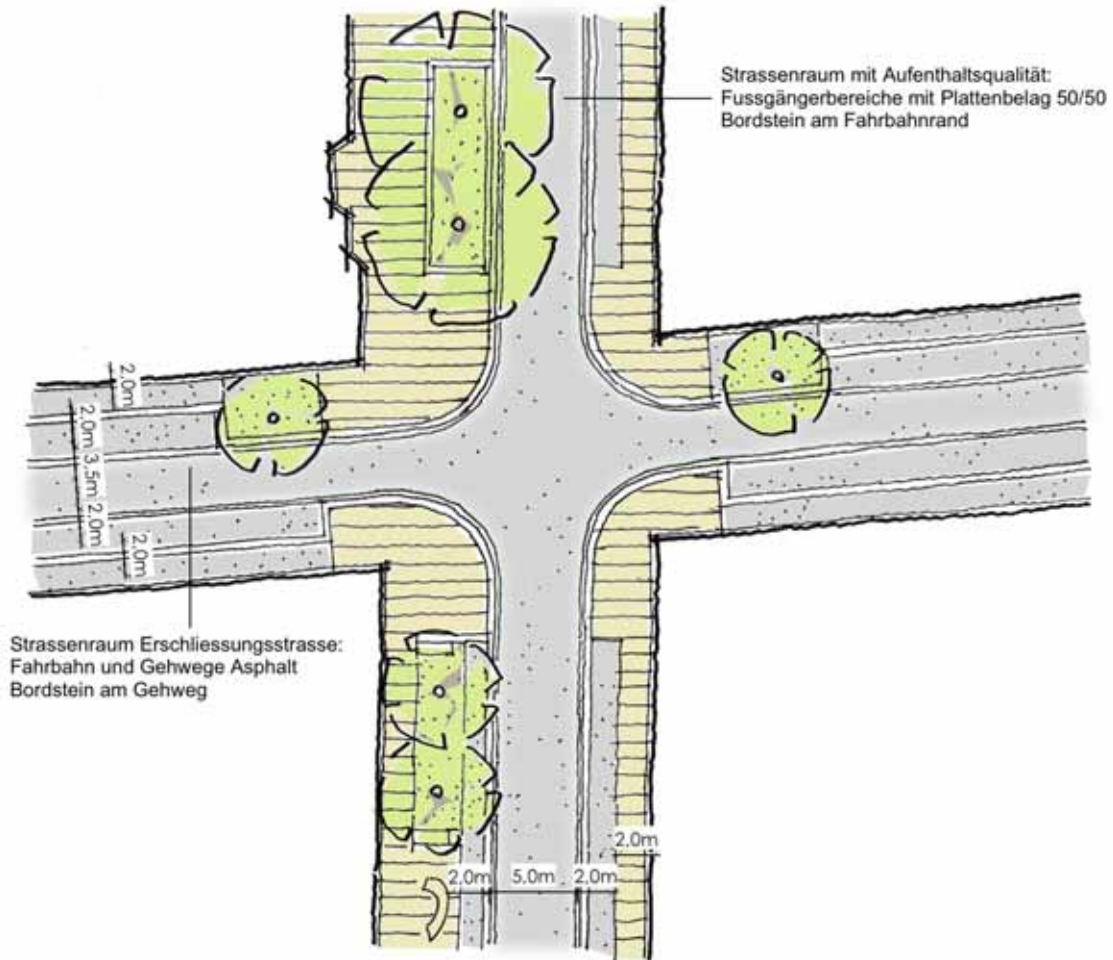


Abbildung 6: Konzept künftiger Stadtraum

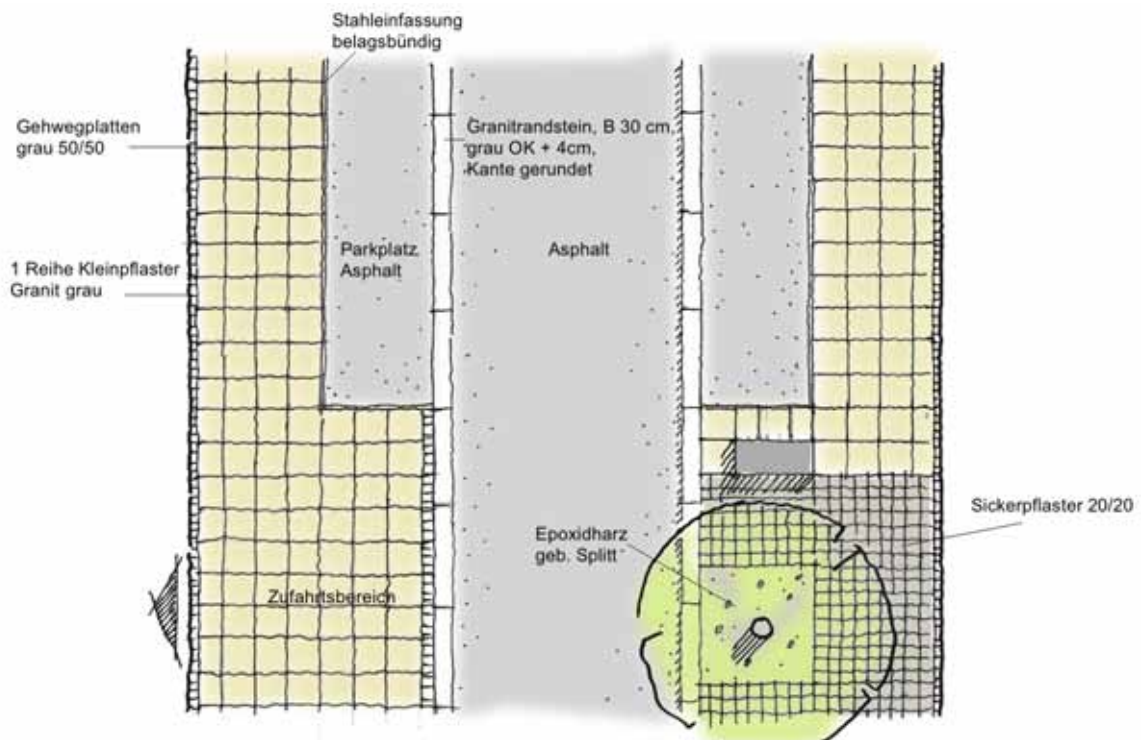


Abbildung 7: Detail Beläge in Straßen mit Aufenthaltsqualität

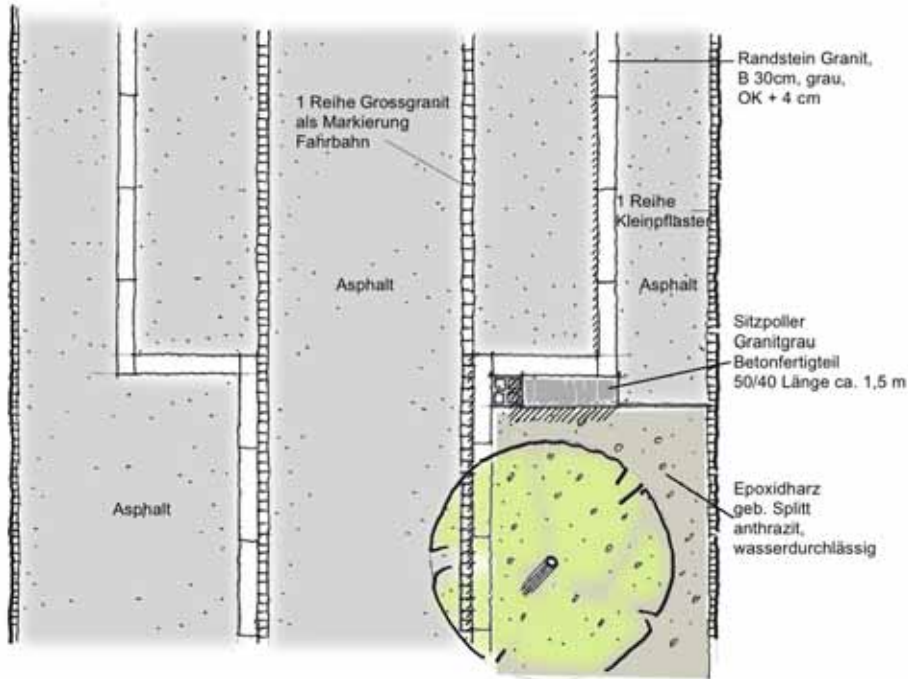


Abbildung 8: Detail Beläge in Standardstraßen mit Parkierungsschwerpunkt

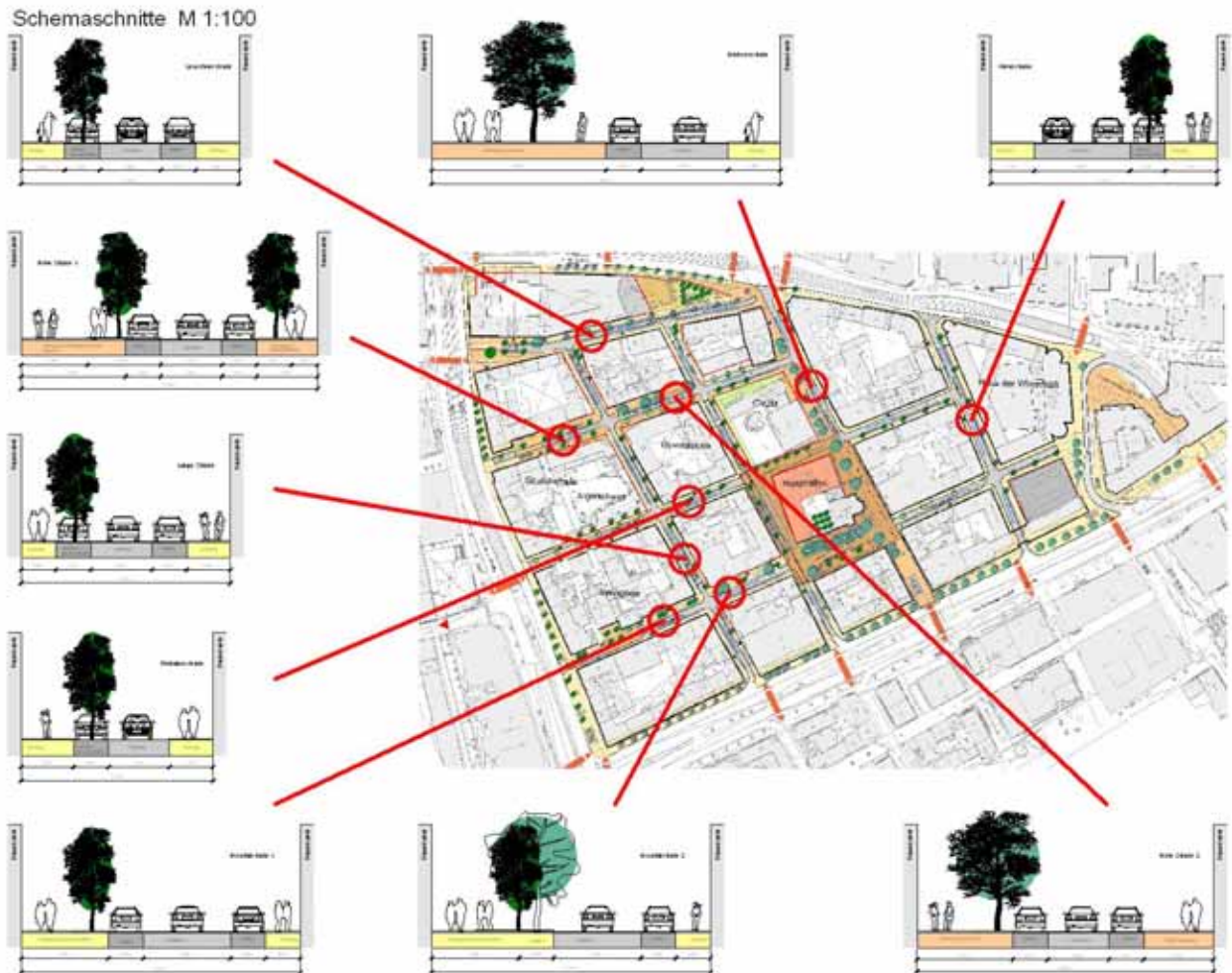


Abbildung 9: Straßenraumprofile

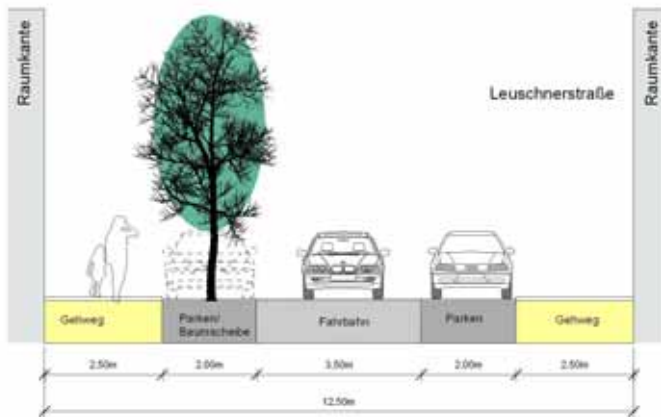


Abbildung 10: Raumprofil Leuschnerstraße

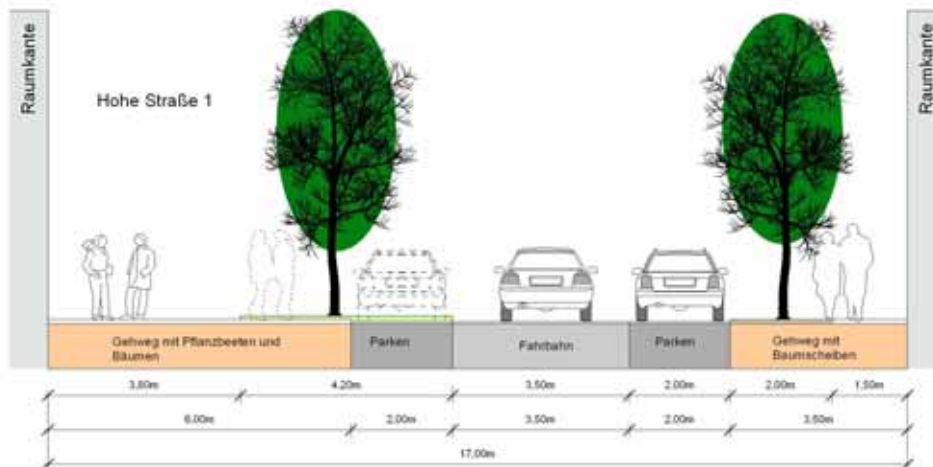


Abbildung 11: Profil Hohe Straße 1

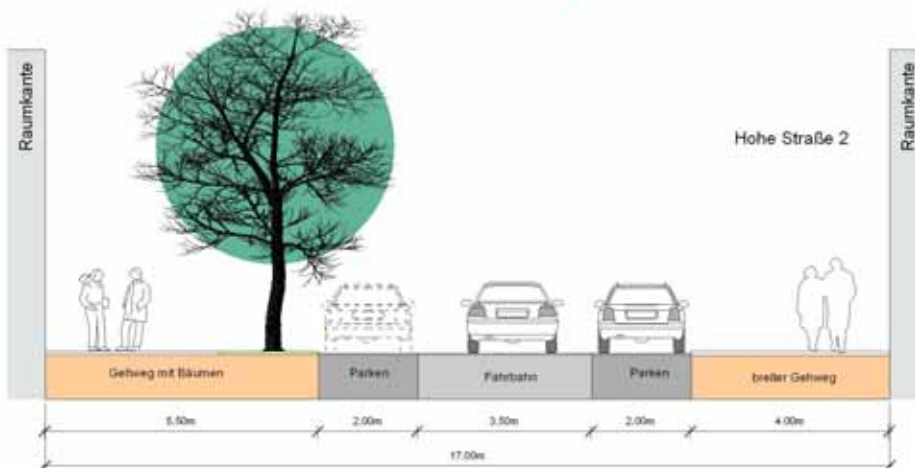


Abbildung 12: Profil Hohe Straße 2

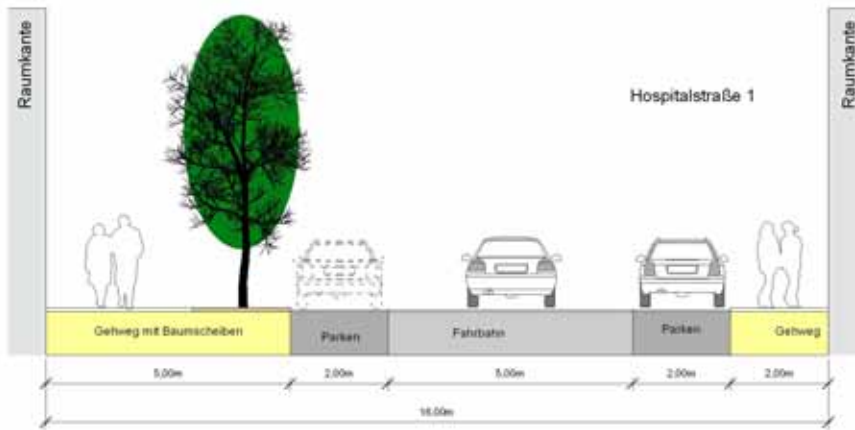


Abbildung 13: Profil Hospital Straße 1

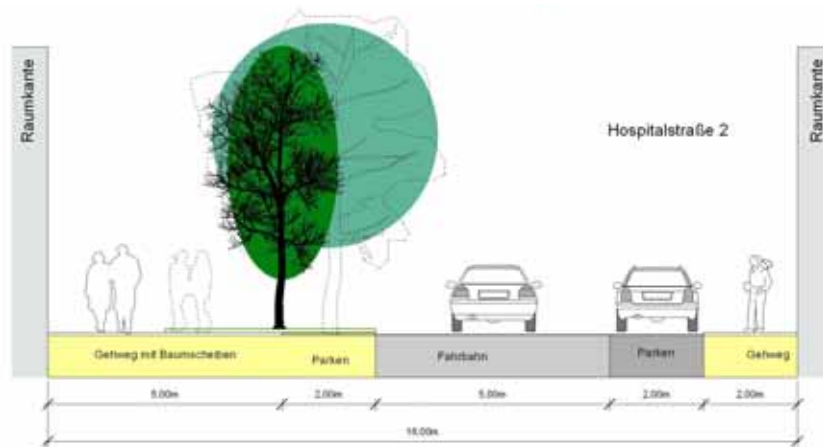


Abbildung 14: Profil Hospitalstraße 2

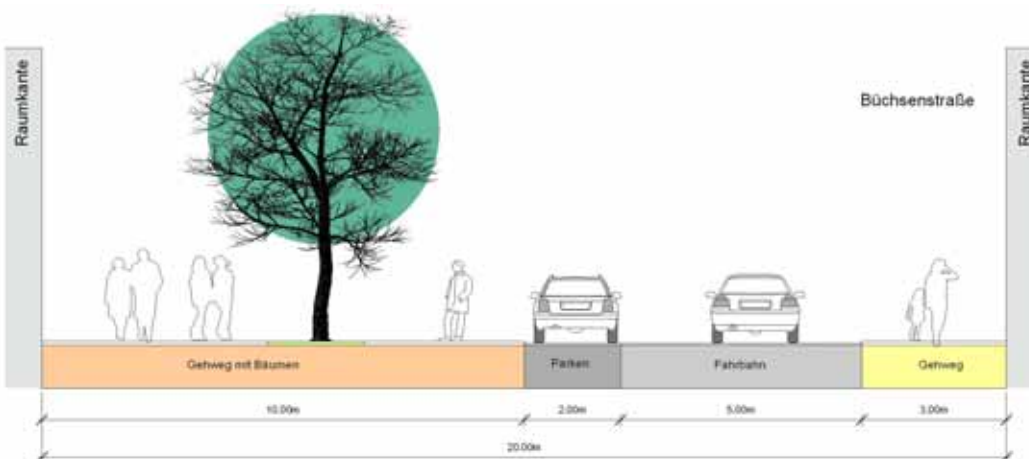


Abbildung 15: Profil Büchsenstraße

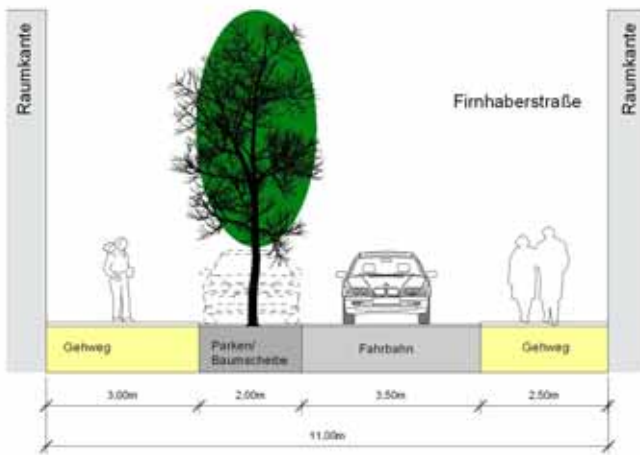


Abbildung 16: Profil Firnhaberstraße

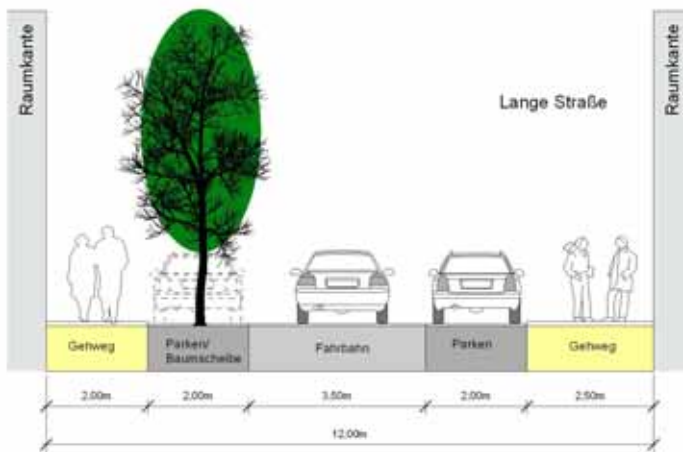


Abbildung 17: Profil Lange Straße / Gymnasiumstraße

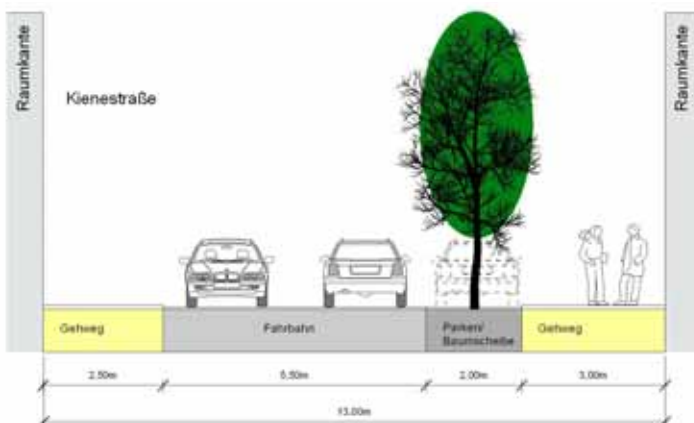


Abbildung 18: Profil Kienestraße

Möbliering



Beläge



Abbildung 19: Leitbilder Möbliering und Beläge

5 Masterplan

5.1 Kurzerläuterung

Gestaltungskonzept

Das Hospitalviertel wird als geschlossenes und präzise abgegrenztes Viertel betrachtet, wie ein „Floß“ im umgebenden Stadtraum. Gestalterisch akzentuiert wird dies durch einen breiten, bordartigen, großstädtischen Gehbereich, der sich wie ein Ring um das Viertel legt. Der öffentliche Raum im Inneren des Viertels erhält ein stringentes Gestaltungskonzept. Präzise werden künftige Platz- und Straßenräume räumlich und funktional definiert und erhalten eine ihrer typologischen Zuordnung entsprechende differenzierte Gestaltung.

Das Grünkonzept für die Straßen- und Platzräume sieht eine intensive Begrünung mit Bäumen, unter Berücksichtigung und weitgehendem Erhalt des Baumbestandes vor. Eine Rückführung der Fahrbahnbreiten und des ruhenden Verkehrs auf das notwendige Maß wird angestrebt.

In definierten Straßen und Platzräumen liegt der Gestaltungsschwerpunkt in der Verbesserung der Attraktivität der Fußgängerbereiche. Dies wird erreicht durch Rückbau von Senkrechtparkern und einer Verbreiterung der Gehwege zu Aufenthaltsflächen, kombiniert mit einer angemessenen Möblierung und den Gehbereichen zugeordnete Begrünung mit Bäumen.

Im Gegensatz hierzu erhalten Straßenzüge mit überwiegender Erschließungsfunktion neben einer angemessenen Begrünung mit Straßenbäumen ein optimiertes Parkraumangebot.

Das städtebauliche Leitbild einer Rekonstruktion des historischen Stadtraums, als konsequenter Blockrand mit Straßenraumbreiten von ca. 11,5m, wird nur vorgeschlagen, wenn sich durch die Nachkriegsbebauung keine stadträumlich befriedigende Situation entwickelt hat.

Eine möglichst intensive Begrünung der Straßen und Platzräume unter Berücksichtigung und Erhalt des Bestandes ist wesentliches Merkmal des Gestaltungskonzepts. Eine Rückführung der Fahrbahnbreiten und des ruhenden Verkehrs auf das notwendige Maß wird angestrebt.

Gestaltungsbereiche

Platzräume im Hospitalviertel

- Hospitalplatz
- Platz bei der Synagoge
- Einmündungsbereich Hohe Straße bzw. Leuschnerstraße in die Fritz-Elsas-Straße, heutige Grünfläche zwischen Leuschner Straße und Schloßstraße.

Diese Platzbereiche erhalten eine jeweils spezifische Gestaltung.

Straßenräume besonderer Qualität und Bedeutung

- Büchsenstraße
- Hohe Straße
- eventuell Hospitalstraße westlich Hospitalplatz

Diese Straßenzüge erhalten eine Gestaltung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität

Diese stellen künftig nicht mehr den Schwerpunkt für den ruhenden Verkehr.

Straßenräume mit Standardgestaltung

- Lange Straße
- Gymnasiumstraße
- Kienestraße
- Firnhaberstraße
- Hospitalstraße östlich Büchsenstraße
- Leuschnerstraße

Diese Straßenräume haben überwiegend erschließende Funktion und sind hinsichtlich des Parkraumangebots optimiert. Es wird durchgängig ein beidseitiges Parken angestrebt.



Abbildung 20: Ausschnitt Masterplan westlicher Bereich



Abbildung 21: Ausschnitt Masterplan östlicher Bereich

6 Anhang

6.1 Parkplatzbilanz

Die Parkplatzbilanz wurde auf Basis des Masterplans erstellt und kann als Zielgröße für die Realisierungsplanung zugrunde gelegt werden. Eine definitive Parkplatzbilanz kann erst im Zuge der konkreten Straßenplanung erfolgen.

Parkraumuntersuchung

Die Parkraumuntersuchung durch die Uni Stuttgart, Institut für Straßen und Verkehrswesen, stellt die Grundlage für den Parkraumbestand dar. Nach Aussagen des Verfassers der Parkraumuntersuchung kann bei Umsetzung des dort empfohlenen Konzepts von folgendem künftigen Bedarf im Hospitalviertel ausgegangen werden:

- Bedarf an öffentlichen Parkplätzen nachts, für Anwohner erforderlich: mindestens 153 P
- Bedarf an öffentlichen Parkplätzen tagsüber: mindestens 455 P

Bei vollständiger Umsetzung des Masterplans verbleiben im Gebiet 355 Parkplätze gegenüber 611 Parkplätze im heutigen Bestand. Dies bedeutet eine Reduktion des Parkraums um 42 %. Eine stufenweise Reduktion der Parkplätze von ca. 25% auf mindestens 455 Parkplätze lässt sich aufgrund der Ergebnisse der Parkraumuntersuchung bei Umsetzung des dort empfohlenen Konzepts für das Quartier ohne flankierende Maßnahmen im Umfeld durchsetzen.

Vorschläge für eine gestufte Realisierung der Masterplanziele

Vorschläge für eine schrittweise Reduktion des verfügbaren Parkraums im Zuge der Neugestaltung mit mehr Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum:

Umsetzungsphase 1

Die Neugestaltung der Firnhaberstraße und des Hospitalplatzes befindet sich derzeit in der Umsetzung und gilt für alle Realisierungsvarianten.

Umsetzungsphase 2

Hier sind Neugestaltungen von Straßenräumen zusammengefasst, die bei Umsetzung den ermittelten künftigen Bedarf an Parkraum (ca. 455 Parkplätze) aus der Parkraumuntersuchung einhalten.

Umsetzungsphase 3 und folgende

Bei den nachrangigen Neugestaltungen von Straßenräumen ist schrittweise zu prüfen, inwieweit eine weitere Parkraumreduzierung vertretbar ist, und ob möglicherweise im Umfeld des Viertels ein erweitertes Parkraumangebot zum gegebenen Zeitpunkt zur Verfügung steht.

6.2 Baumbilanz

Der Bestand von 102 Bäumen wird bei kompletter Umsetzung des Masterplans auf 174 Bäume wachsen. 11 Bäume benötigen eine leitungsgebundene Wasserversorgung.

6.3 Gemeinderatsbeschluss bezüglich Gehwegbreiten

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat am 27.3. 2012 den Antrag einer Partei zur Kenntnis genommen, dass Planungen basierend auf dem Masterplan bevorzugt mit Gehwegbreiten von 2,50 Meter vorzusehen sind. Zur Bewertung dieses Antrags prüfte das Büro Zoll die Auswirkungen auf den bestehenden Masterplan mit folgenden Ergebnissen:

Prüfergebnis (siehe auch Anlage 1)

Schemaschnitte Aufteilung Verkehrsraum bei Straßenraumbreite 11,5 m

a) Bestand

Im Hospitalviertel weisen viele Straßenzüge ein Straßenraumprofil vom 11,5 m Breite auf (Lange Straße, Gymnasiumstraße, Hohe Straße im Abschnitt westlich der Gymnasiumstraße, Heustraße und Hospitalstraße westlich der Büchsenstraße). Am Beispiel der Lange Straße ergibt sich bei unterschiedlichen Gehwegbreiten (2,5 m und 2,2 m) und vorhandenem beidseitigen Längsparken (2 x 2 m) eine verbleibende Fahrgasse von 2,8 m Breite, wodurch das erforderliche Mindestmaß der Fahrgasse von 3,5 m Breite um ca. 70 cm unterschritten wird.

b) Bisherige Planung Masterplan Hospitalviertel

Um die Mindestfahrgasse von 3,5 m zu sichern und bei Beibehaltung der beidseitigen Längsparkierung müsste der Gehweg auf beidseitig 2 m (Mindestmaß) reduziert werden. Im Sonderfall des Brandschutzes müsste die vorhandene 3,50 m breite Fahrgasse in den dafür notwendigen Abschnitten auf eine Breite von 5 m ausgeweitet werden, damit eine Stellfläche für das Drehleiterfahrzeug von 5 x 11 m gegeben wäre. Diese Aufstellflächen für die Feuerwehr müssen nach den Feuerwehrvorgaben des vorbeugenden Brandschutzes allerdings nur dort eingerichtet werden, wo in den zugehörigen Gebäuden kein entsprechender zweiter Rettungsweg vorhanden ist. Diese Aufstellflächen können durch herausnehmbare und speziell für die Feuerwehr gekennzeichnete Poller gesichert werden. Wo sich solche Brandschutzzonen befinden kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt wegen dem großen Rechercheaufwand und dem hohen Abstraktionsgrad des Masterplans noch nicht gesagt werden. Die genauen Aufstellflächen sind im Zuge der weiteren Durcharbeitung der Ausführungsplanung zu bestimmen.

c) Prüfauftrag: Planung Masterplan bei Einhaltung der Mindestgehwegbreite von 2,5 m

Bei einer Gehwegbreite von mindestens 2,5 m kann nur noch ein einseitiges Längsparken angeordnet werden. Bei einer Fahrgassenbreite von 3,50 m und einer Längsparkierung von 2 m verbleibt eine Restbreite von 6 m, die jeweils auf eine Gehwegbreite von 3 m beidseitig verteilt werden könnte. Im Sonderfall des Brandschutzes müsste eine Aufstellbreite im Querschnitt von 5 m hergestellt werden, wodurch eine Parkierung entfällt. Die Brandschutzzone könnte auch in diesem Fall wie bei der bisherigen Planung durch herausnehmbare Poller speziell für die Feuerwehr gesichert werden.

Parkraumbilanz

a) Bestand

Gemäß Parkraumuntersuchung durch die Universität Stuttgart vom 14.03.2010 gibt es 611 bestehende Parkplätze. Die Untersuchung beziffert den Bedarf für die Anwohner des Hospitalviertels auf 455 Parkplätze.

b) Bisherige Planung Masterplan Hospitalviertel

Um die Aufenthaltsqualität im Hospitalviertel für Fußgänger zu verbessern, wird vorgeschlagen, die Gesamtzahl der Parkplätze erheblich zu reduzieren. Mittelfristig wird eine Reduktion der 611 bestehenden Parkplätze auf 462 Parkplätze vorgeschlagen. Dies geschieht durch Umgestaltung verschiedener Bereiche (Hospitalplatz mit Büchsenstraße, Firnhaberstraße westlich der Lange Straße, Hospitalstraße und Hohe Straße). Erst wenn die Gesamtzahl von 462 Parkplätzen erreicht ist, soll im Lichte der dann gemachten Erfahrungen geprüft werden, ob ggf. weitere Schritte zu einer Reduktion der Parkplätze (langfristiges Planungsziel: 355 Parkplätze) durchgeführt werden können, wie es das Konzept in seiner endgültigen Form zur Folge hätte.

c) Prüfauftrag Regelgehwegbreite von 2,5 m als Mindestmaß

Bei diesem Konzept müsste bei den Straßen mit einer Regelbreite von 11,5 m jeweils eine Längsparkierungsreihe aufgegeben werden, mit der Folge, dass weitere 74 Parkplätze zusätzlich entfallen müssten. Das heißt, langfristig würden statt der im Masterplan Hospitalviertel bisher angepeilten 355 Parkplätze nur noch 281 Parkplätze zur Verfügung stehen.

Fazit

Die Herstellung aller Gehwege mit einer Mindestbreite von 2,5 m stellt einen zusätzlichen Verlust von Parkraum (74 Parkplätze) im Hospitalviertel dar. Das Planungsbüro und die Stadtverwaltung empfehlen daher, die grundsätzliche Zielvorgabe im Masterplan hinsichtlich der Parkierung (mittelfristige Reduktion der Parkplätze auf 462 / langfristige Reduktion der Parkplätze auf 355 Parkplätze) im Grundsatz beizubehalten. Das heißt, die betroffenen, heute schon mit beidseitigem Parken versehenen Straßenzüge sollen in der Regel auch künftig mit beidseitigen Längsparkern vorgesehen werden.

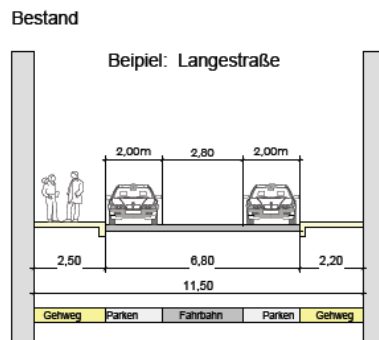
Im Zuge der weiteren Durcharbeitung einzelner Straßenzüge wird im Einzelfall noch geprüft, ob ein Mindestgehwegmaß von 2,5 m erreicht werden kann, gegebenenfalls durch Hinnahme eines Parkplatzverlustes. Bei einer Baublocklänge von ca. 60 m ergibt sich für einen Straßenabschnitt ein Verlust von ca. 8 – 10 Parkplätzen.

Bei einem Verzicht einer Längsparkierungsreihe ist weiter bedenken, dass der Zugewinn an Gehwegbreite gegebenenfalls durch eine aufwändige Abpollerung gegen das wilde Gehwegparken zu sichern wäre. Da der Masterplan mit seinem hohen Abstraktionsgrad einen nicht verbindlichen Rahmen setzt, ist es im Zuge der weiteren Vorentwurfserstellung für die einzelnen Straßenzüge möglich, die Gehwegbreite zu verändern.

Anlage 1

1

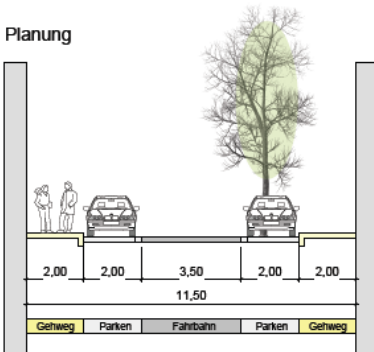
**Bisherige Planung:
Masterplan Gestaltung
öffentlicher Raum**



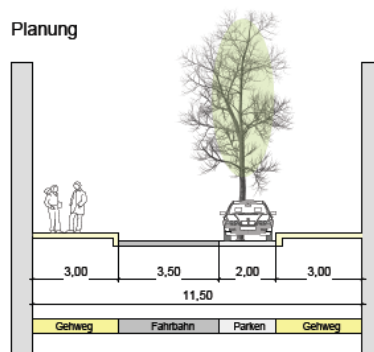
2

**Prüfauftrag:
Planung Masterplan unter
Einhaltung Mindestgehweg-
breite 2,5m**

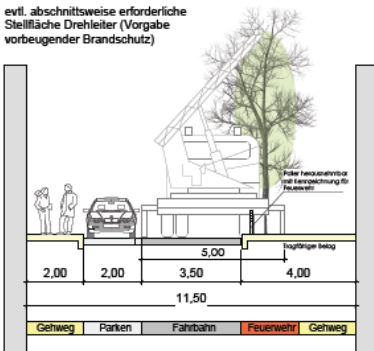
Planung



Planung



evtl. abschnittsweise erforderliche
Stellfläche Drehleiter (Vorgabe
vorbeugender Brandschutz)



evtl. abschnittsweise erforderliche
Stellfläche Drehleiter (Vorgabe
vorbeugender Brandschutz)

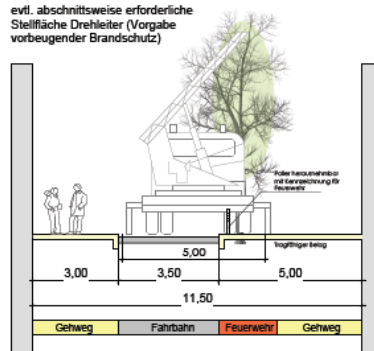


Abbildung 22: Anlage 1 - Auswirkung Gehwegverbreiterung

Quellen:

Städtebauliche Rahmenplanung Hospitalviertel, Stuttgart (2003)

Landeshauptstadt Stuttgart, Referat Städtebau, Stadtplanungsamt

Bearbeitung: Dr.-Ing. Gerd Baldauf, Freier Architekt und Stadtplaner

Parkraumkonzept für das Sanierungsgebiet Stuttgart 26 -Hospitalviertel- (2010)

Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung,

Abteilung Stadterneuerung und Bodenordnung

Bearbeitung: Uni Stuttgart, Institut für Straßen und Verkehrswesen,

Lehrstuhl Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik, Bearbeiter: Dipl.-Ing. M. Wacker

