

2

KREISSTADT NÜRTINGEN

BEBAUUNGSPLAN 04 * 15

zwischen Uhlandstraße, Kirchstraße und Frickenhäuser Straße

BEGRÜNDUNG

Der Bebauungsplan Kirchstraße Ost wurde im Rahmen der Gesamtkonzeption für die Sanierung des historischen Stadtkerns und der alten Vorstädte entwickelt. Diese sieht vor, die kulturhistorisch wertvollen und gut erhaltenen Bereiche in ihrer gewachsenen Form zu belassen und zu pflegen. Für andere Zonen, die eine schlechte Bausubstanz aufweisen oder die ihrer Lage entsprechend flach oder schlecht genutzt sind, werden Sanierungsmaßnahmen verschiedenen Grades angestrebt.

Das Sanierungsgesamtgebiet enthält das eigentliche Geschäftszentrum Nürtingens; diese Zone soll als Kerngebiet ausgewiesen werden, um ein angemessenes Nutzungsmaß zu gewährleisten; die Anlage attraktiver Stadtwohnungen in geeigneter Lage soll durch die Festlegung des Kerngebietes nicht verhindert werden.

Aktueller Anlaß für die Aufstellung eines qualifizierten Bebauungsplanes "Kirchstraße Ost" ist die Planung für ein Kaufzentrum und für eine Bank. Diese Erneuerungsmaßnahmen lassen das Gebiet noch mehr als bisher Teil des Geschäftszentrums werden, so daß eine Ausweisung als Kerngebiet gerechtfertigt ist. Eine Überschreitung der Höchstwerte entsprechend § 17 (8) BauNVO ist aufgrund der städtebaulichen Situation erwünscht:

Die östliche Kirchstraße bildet die geschäftsintensive Brücke vom mittelalterlichen Stadtkern zum Bahnhof und zur Kirchheimer Vorstadt; hier ist der östliche Eckpunkt der Innenstadt, sichtbar in der Baumassengestaltung für den Eisenbahn-

reisenden und den Pkw-Besucher aus Osten und Südosten. Die öffentlichen Belange - insbesondere Verkehr und Auflockerung der Altquartiere - sind derart berücksichtigt, daß sie einer erhöhten Nutzung nicht entgegenstehen. Zum Verständnis ist hierzu die Betrachtung der gesamten oberen Vorstadt zwischen Schillerplatz, Schillerstraße, Eisenbahn und Steinengrabenstraße wichtig. Die Belange des fließenden Verkehrs sind im Rahmen des Generalverkehrsplanes einfach und wirkungsvoll gelöst durch den Durchbruch der Bahnhofstraße und die Verbreiterung der Eisenbahnunterführung Steinengrabenstraße, die den schienenparallelen Übergang Kirchstraße ablöst.

Einstellplätze sind im wesentlichen als überdeckte Garagen vorgesehen, die im Rahmen größerer Projekte - z.B. Bank und Kaufzentrum - auch ohne weiteres realisiert werden können. Für kleine Einzelsanierungen besteht darüberhinaus die Möglichkeit der Ablösung (§ 69 (7) LBO) auf öffentlichem Grund in einer Tiefgarage unter dem Omnibusbahnhof und in Parkierungsanlagen im Zuge des Straßendurchbruches entlang der Eisenbahn; hier liegen auch Reserven für die gesamte Innenstadt.

Im Bereich der neuen Verkehrsanlagen entstehen neue, zum Teil begrünte Freiflächen, die für das Gesamtgebiet eine Auflockerung bedeuten. Auch die bestehenden öffentlichen Flächen - insbesondere der Fußgängerbereich Kirchstraße und der Schillerplatz - garantieren durch Dimension und Ausbildung eine ausreichende Belichtung und Belüftung der angrenzenden Bauten. Diesen Bereichen der Auflockerung steht in den geschäftsintensiven Zone eine Baumassenkonzentration gegenüber, die für das Gesamtgebiet der oberen Vorstadt eine sinnvolle Gliederung bedeutet. Das öffentliche Interesse im Rahmen des gesamten Stadtorganismus und privatwirtschaftliche Interessen finden so gleichermaßen Befriedigung.

Im einzelnen sind folgende planerische Maßnahmen vorgesehen: Am Schillerplatz soll das historische Bild erhalten werden, während in den übrigen Teilen eine durchgreifende Erneuerung einsetzen wird. Kristallisationspunkt ist die Umgestaltung der Kirchstraße zu einem attraktiven Fußgängerbereich; der südliche Baublock wird sich durch das Kaufzentrum rasch und großflächig erneuern, während für den nördlichen Teil nur eine langsame Umgestaltung mit kleineren Objekten möglich ist; dies erfordert Flächen für Anlieferung und Parkierung im Rahmen des Fußgängerbereichs. Der Anschluß des Fußgängerbereichs zur Kirchheimer Vorstadt soll kreuzungsfrei durch einen Steg oder eine Unterführung hergestellt werden. Der Steg hat einerseits den Vorteil, daß er aus der oberen Verkaufsebene des Kaufzentrums herauswächst, auf der anderen Seite der Bahn sind jedoch ca. 8 m Höhenunterschied zu überwinden. Die Unterführung hat gegenüber dem Straßenniveau eine geringere Höhendifferenz, liegt jedoch 2 Geschosse unter der unteren Verkaufsebene des Kaufzentrums. Die bestehende Passage zur Uhlandstraße soll durch eine entsprechende zur Frickenhäuser Straße ergänzt werden. Sämtliche gestalterischen und wirtschaftlichen Details im öffentlichen und privaten Teil des Fußgängerbereichs werden in einem koordinierenden Gestaltungsplan abgeklärt und festgelegt. Die Trafostation am Steinernen Bau soll in den Bereich der Frickenhäuser Straße verlegt werden.

Durchgreifende bodenordnende Maßnahmen sind außer dem Straßendurchbruch im Zuge der Bahnhofstraße nicht vorgesehen, da sie im Südteil nicht notwendig und im Nordteil im Augenblick kaum durchführbar sind.

Der städtische Anteil der Kosten für die Realisierung der Planungsabsicht ist gesondert zusammengestellt.

Stuttgart, 30. Mai 1968

DIPL.-ING. G. KILPPER
DIPL.-ING. M. EINSELB
FREIE ARCHITEKTEN BDA
7 STUTTGART-W
STIRNBRANDSTR. 8