Rahmenplan Reutlingen Oststadt

Konzept

Entwurf

Stand: Februar 2009

Stadt Reutlingen

Impressum

Auftraggeber:
Stadt Reutlingen
Amt für Stadtentwicklung und Vermessung

Reutlingen, Februar 2009

Bearbeitung:

Stadt Reutlingen
Amt für Stadtentwicklung und Vermessung
Bürgerbüro Bauen
Amt für Straßen, Umwelt und Verkehr

in Zusammenarbeit mit

Arbeitsgemeinschaft

Prof. Wolfgang Everts + Partner
Alte Weinsteige 15
70184 Stuttgart

Planungsgruppe Kölz GmbH
Hoferstraße 9a
71636 Ludwigsburg

Bearbeiter:

Prof. Dipl.-Ing. Wolfgang Everts
Dipl.-Ing. (FH) Urte Biallas
Dipl.-Des. Viktor Bremzay
Dipl.-Ing. (FH) Peter Buchwald
Dipl.-Ing. Helene Gross-Zaft

Prof. Dipl.-Ing. Gunter Kölz
Dipl.-Ing. (FH) Andreas Weber
Dipl.-Geogr. Sven Schüle
Dipl.-Geogr. Lothar Becker
Dagmar Kuhnle

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung

2 Vorgezogene Bürgerbeteiligung

2.1 Arbeitsgruppenergebnisse

2.2 Zielsetzungen und Programmstellungen

3 Städtebauliches Konzept

3.1 Planungsziele

3.2 Gesamtmaßnahmenplan

3.2.1 Maßnahmen Bebauung (Baustruktur)

3.2.2 Maßnahmen Grün- und Freiflächen (Grünkonzept)

3.2.3 Maßnahmen Nutzung (Nutzungskonzept)

3.3 Gesamtplan Städtebauliches Konzept

3.4 Zielsetzungen und Programmstellungen – Übersicht Teilbereiche

3.5 Planungsziele, Übersichtsplan

3.6 Verkehrskonzept

3.7 Parkraumbewirtschaftungskonzept

1. Einführung

Im Mai 2007 wurde die Arbeitsgemeinschaft Prof. Wolfgang Everts + Partner/Planungsgruppe Kölz GmbH mit der Bearbeitung des Rahmenplans Oststadt beauftragt.
Da die Fragestellungen in der Oststadt sehr komplex sind, konnten diese nur als zwei Schwerpunktthemen **Bebauung/Städtebau** und **Verkehr** in engem Zusammenhang erarbeitet werden und die herausgearbeiteten Ergebnisse in den Rahmenplan einfließen.

Im ersten Arbeitsschritt hat die Arbeitsgemeinschaft im Herbst 2007eine umfassende Bestandsaufnahme und -analyse in der 118 ha großen Oststadt durchgeführt. Grundlage der Bestandsaufnahme waren im wesentlichen studentische Arbeiten, die der Öffentlichkeit und den Gremien bereits im Juni 2005 vorgestellt wurden. Hierauf aufbauend wurden die zwei Themenkomplexe **Bebauung/Städtebau** (Baustruktur, Freiflächen, Gestaltung, Nutzung) **und Verkehr** vertieft untersucht.

Für den Bereich **Bebauung/Städtebau** umfasst die Bestandsaufnahme folgende Erhebungen:

- Baustruktur
- Historische Entwicklung
- Öffentlicher Straßenraum
- Grünstruktur
- Untersuchung der Flächenverhältnisse
- Nutzungen / Ausstattung
- Bewohnerstruktur
- Bauliche Dichte

In die Bestandsaufnahme für den Bereich **Verkehr** sind Erhebungen zu folgenden Aspekten eingeflossen:

- Untersuchung aller öffentlichen Stellplätze (bewirtschaftet / nicht bewirtschaftet)
- Untersuchung der privaten Stellplätze (nach Baugesuchen)
- Kundenstellplätze, Behindertenstellplätze
- Falschparker
- Erhebung der Fluktuation beim ruhenden Verkehr
- Untersuchung der Parkierungsanlagen

Die Bestandsanalyse zeigt darüber hinaus Mängel und Konflikte sowie Chancen und Potenziale auf.

2. Vorgezogene Bürgerbeteiligung

Die Ergebnisse aus der Bestandsaufnahme und -analyse wurden im Rahmen einer vorgezogenen Bürgerbeteiligung vorgestellt. Diese sehr umfassende und frühzeitige Einbindung der Bevölkerung in den Prozess zur Erarbeitung des Rahmenplans Oststadt durch die Stadt Reutlingen hat mit ihrem Ablauf in mehreren Schritten durchaus Pilotcharakter.

Im ersten Schritt der frühzeitigen Bürgerbeteiligung in Anlehnung an § 3 Abs. 1 BauGB hat die Stadt Reutlingen, Amt für Stadtentwicklung und Vermessung undem Amt für Straßen, Umwelt und Verkehr, am 20.02.2008 eine Informationsveranstaltung auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt.

Ziel der Veranstaltung war es, die Bürger als Einstieg in die Planungen zur Oststadt über die erfolgte Bestandsaufnahme und Datenerhebung ausführlich zu informieren. Datendefizite sind bei Bestandsaufnahmen regelmäßig zu erwarten, so dass die Mitwirkung der Bürgerschaft gewünscht und notwendig war. Daher wurden die Bewohner der Oststadt geben, die präsentierten Ergebnisse durch bisher nicht erkannte oder untergewichtete Aspekte zu ergänzen.

Beim zweiten Termin am 07.03.2008 wurde die Bestandsaufnahme gemeinsam mit den Teilnehmern analysiert und eventuelle Erhebungsdefizite durch Anregungen bzw. Ergänzungen beseitigt. Hierzu wurden fünf moderierte Arbeitsgruppen gebildet, die mit fachlicher Unterstützung die Bereiche Nutzungen, Baustruktur, Ausstattung, Grün und Verkehr analysierten und Stärken und Schwächen ihrer Oststadt darlegten.

Am 07.04.2008 fand der dritte Termin im Rahmen der vorgezogenen Bürgerbeteiligung statt. Inhalt war dieses Mal, die erarbeiteten Grundlagen in Zielsetzungen und Programmstellungen zu formulieren. Herr Prof. Everts machte deutlich, dass aus den Arbeitsgruppen sehr homogene Ergebnisse erarbeitet wurden. Ein Dank galt dem kompetenten Einsatz aller Beteiligten. Er stellte die Anerkennung für das Engagement der Bürger heraus und machte deutlich, dass die Beteiligung der Bürger in dieser frühen Phase der Planung Pilotcharakter hat.

Am 05.05.2008 fand der Endtermin der Arbeitsgruppenphase statt. Hier wurden die erarbeiteten Zielsetzungen und Programmstellungen konkretisiert.

Termin am 07.04.2008

2.1 Arbeitsgruppenergebnisse

Im folgenden sind die Ergebnisse der 5 Arbeitsgruppen zu den jeweiligen Bereichen vom zweiten Termin, am 07.03.2008, stichwortartig aufgeführt:

Nutzung

Stärken:
- gute Wohnbauten
- offene Bauweise
- Durchmischung
- Image
- Nachbarschaften

Schwächen:
- Umnutzungsdruck
- Mieten
- Stellplatzangebot
- Standortkonkurrenz: Kultur, Freizeit, Innovationsbetriebe, Kleingewerbe, Kunst, Kunsthandwerk
- Nutzungsbarrieren an der Karlstraße
- guter Kulturstandort (einzeln: Planie, Planie 22,Bismarckstraße, Aulberstraße, Burgviertel)

Baustruktur

Stärken:
- gut erhaltene alte Bausubstanz
- gute Nutzungsmischung
- hohes Maß der Nutzung
- viele nutzungsneutrale alte Gebäude
- gute städtebauliche Orientierung

Schwächen:
- hoher Renovierungsaufwand
- große Grundstücke
- zunehmende Fehlnutzung zwischen Charlotten- und Kaiserstraße
- Leerstand und Sanierungsbedarf in den Bereichen Burgplatz-Seestraße-Albstraße
- Stadtraumqualität Gartenstraße
- Seidenviertel
- Ecke Charlottenstraße-Burgstraße, Wohnhochhäuser an der Kaiserstraße, Parkhaus Gewerbeschule

Grünstruktur

Stärken:
- Planie
- Stadtgarten
- Gärten+Vorgärten
- Bahntrasse
- Echaz
- Bäume

Schwächen:
- Durchwegung
- Ausstattung (Bänke u.a.)
- Versiegelung
- Vernetzung
- Bestandsschutz

Ausstattungsstruktur

Stärken:
- Kleinflächiger Einzelhandel
- C&A und Kaufhof
- viele Soziale Einrichtungen
- Nähe zur Altstadt
- viel öffentliches Grün
- dezentrale Zentren Kaiserpassage, Burgplatz, Markthalle
- Treffpunkte mit Tradition (Kaiserhalle)
- Ausstattung für Freizeit und Kultur: Planie 22, Stadtgarten, Kino, Schwimmhalle

Schwächen:
- zu wenig Läden für den täglichen Bedarf
- zu wenig Gastronomie und Imbiss
- keine Stadtplätze zum Treffen
- zu weitläufig
- zu wenig Warengruppen Versorgung tägl. Bedarf
- zu wenig Warengruppen Einzelhandel
- fehlende Einrichtungen für Jugend und ältere Bewohner

Verkehr

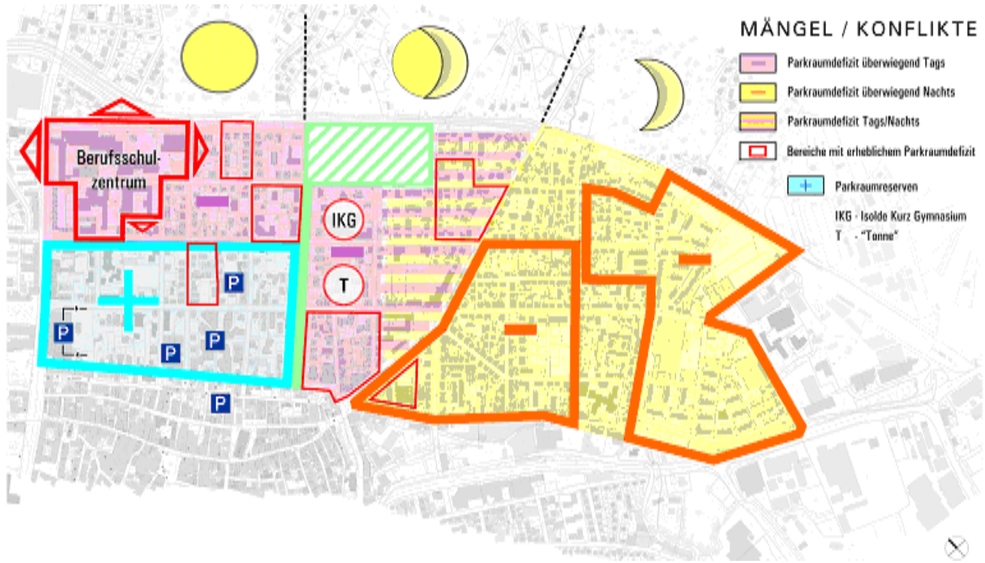
Stärken:
- Rasterstruktur
- überwiegend gute Erschließung gute Anschlüsse an das übrige Netz
- einheitliche Breite der Straßenräume
- vorhandene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- Freiflächenpotentiale für Fußwege und Radwege

Schwächen:
- Durchgangsverkehr
- Parksuchverkehr
- Staus
- nutzbarer Fahrflächenraum
- fehlendes Leitsystem
- Vernetzung Fußwege
- Vernetzung und Bestand Radwege

Parkierung

Stärken:
- zahlreiche öffentliche Stellplätze
- viele Stellplätze in Parkhäusern
- nicht bewirtschaftetes Stellplatzangebot

Schwächen:
- Stellplatzdefizite
- zu wenig private Stellplätze
- fehlende Parkraumbewirtschaftung
- zu geringe Auslastung bei einzelnen Parkhäusern



2.2 Zielsetzungen und Programmstellungen

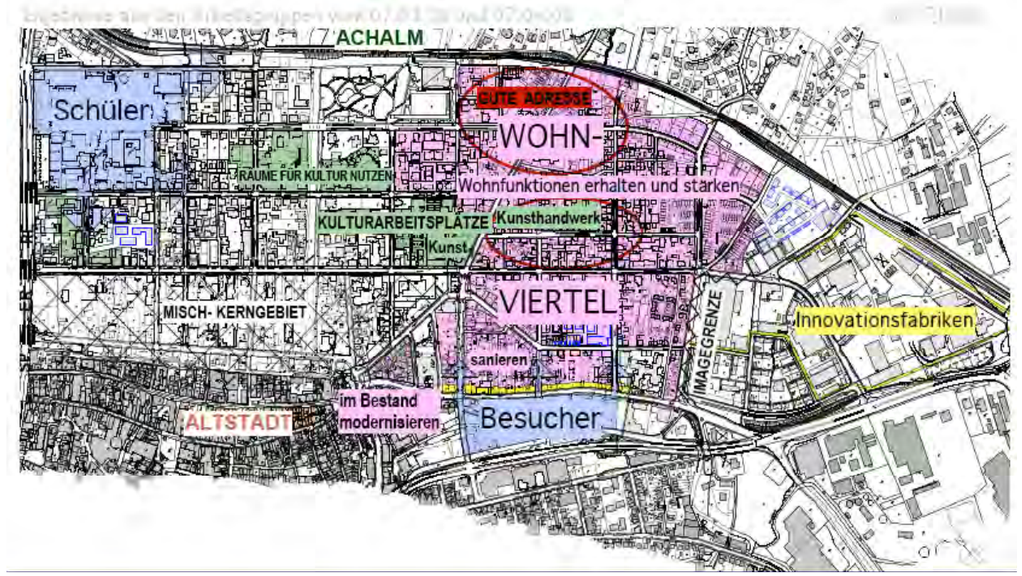
Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen aus der Stärken-Schwächen-Analyse wurden im dritten Termin, am 07.04.2008, im Planungsgebiet abgegrenzt und örtlich festgelegt. Die entwickelten Zielsetzungen und Programmstellungen sind im folgenden stichwortartig nach Themenbereichen zusammengestellt:

Nutzung

Wohnen im Wohnviertel erhalten und stärken
- Wohnen in der Gartenstadt
- aufgelockerte Bebauung, Vor- und Hausgärten, breit gestreutes Eigentum
- ohne Nachverdichtung
  - Wohnen an der Albstraße verbessern

Mischnutzung Wohnen und Arbeiten in der ehemals reichen Vorstadt beibehalten (Karlstraße - Urbanstraße)
- Bauweise und Erschließung regeln
  - Durchgrünung erhalten
  - Wohngebiete mit Reihenhausbebauung und Geschosswohnungen seit den 50erJahren erhalten und integrieren

Arbeiten in der Oststadt erhalten und in Richtung Kreativwirtschaft ausbauen
- Mischung aus Freiberuflern, Verwaltung, Handwerk, Künstlern, Kleingewerbe, Handel fördern
  - schulische Einrichtungen erhalten
  - Kernfunktionen entlang der Gartenstraße modernisieren



Baustruktur

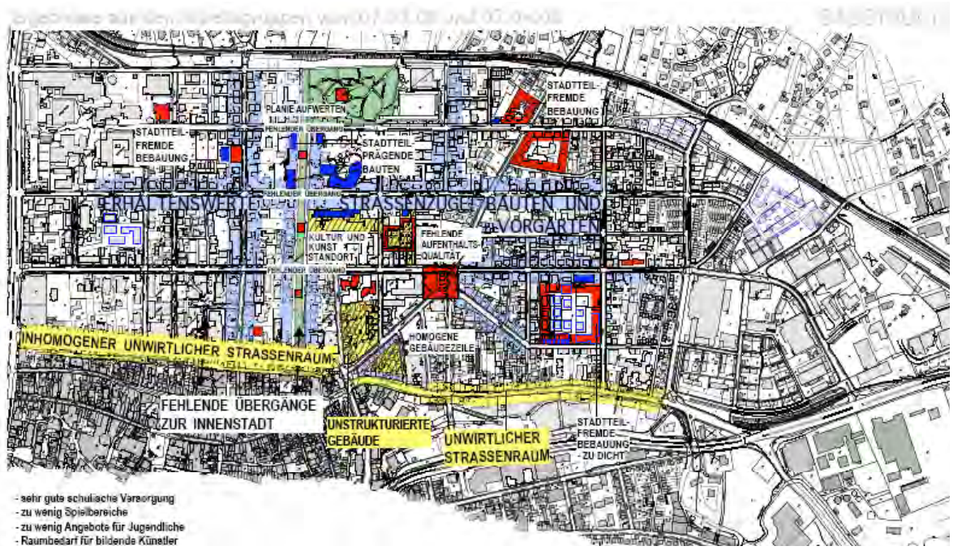
Baustruktur erhalten, verbessern, erneuern
- stadtteilprägende Straßenzüge, Bauten, Vorgärten

Baustruktur aufwerten, erneuern, sanieren
- inhomogener unwirtlicher Straßenraum Gartenstraße/Mauerstraße
- unwirtlicher Straßenraum Albstraße

Aufenthaltsqualität verbessern, neu gestalten
- Planie, Stadtgarten
- Leonhardsplatz

Einzelstandorte entwickeln
- Planie 22 als Kunst- und Kulturstandort ausbauen
- Blöcke am Burgplatz erneuern und entwickeln
- Parkhaus Berufsschulen erweitern

Wichtige Gebäude/Bereiche erhalten und mit langfristiger Perspektive verträglich nutzen
- Planie 22, ehemalige Textilschule
- Schul- und Behördenbauten
- Besondere Eckgebäude
- Industriebau zwischen Echaz und Albstraße



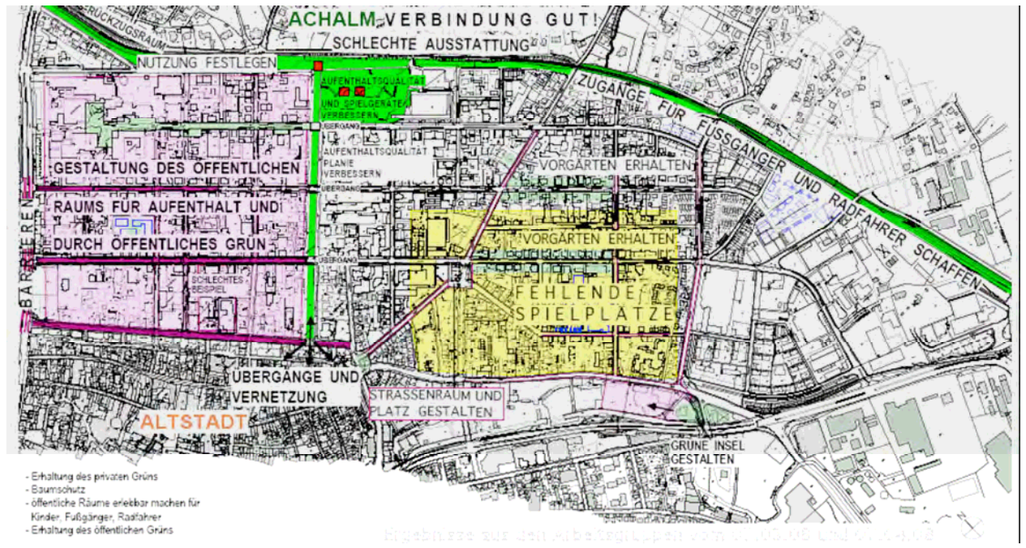
Grün

Grünstruktur erhalten und schützen
- Planie/Stadtgarten mit Gartencafé, Gartenpavillon ausstatten
- Innenhöfe entsiegeln
- Vorgärten, Hausgärten
- Untere Charlottenstraße als erhaltenswerter Straßenraum (großkronige Bäume)

Planie als grüne Promenade und Fußgängerachse aufwerten
- Übergänge für durchgängige Allee gestalten
- Wege und Aufenthaltsorte verbessern
- Übergang über Gartenstraße fußgängerfreundlich durch Fahrbahnverengung
- Übergänge und Verknüpfungen herstellen und gestalten
- Gartenstraße Verknüpfung zum Listplatz wieder herstellen
- Planie, Stadtgarten, Leonhardsplatz, Burgplatz,
- Kaiserpassage: Zu- und Übergänge

Aufenthaltsqualität für öffentliche Freiräume und Straßenzüge schaffen durch Begrünung, Möblierung und Belagsgestaltung, Spielplätze im Wohnbereich
- Unterer Bereich Bismarck-, Kaiser-, Gartenstraße und Querstraßen
- Beidseitig Planie
- Burgstraße mit Leonhardplatz
- Uhland-, Betzenried-, Aispach- und Ulrichstraße
- Albstraße und Echazzugang

Grünzüge als Erholungsflächen festlegen und ausstatten, geschützte Rückzugsräume abgrenzen, Grünzüge mit den Stadtvierteln vernetzen
- Panoramaweg durchgängig gestalten (Fuß- und Radwege)
- Zugänge zum Bereich entlang der Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn verbessern
- Echazufer von der Albstraße aus zugänglich machen
- Grünzug entlang Echaz bis zum Südbahnhof vernetzen
- soziale Infrastruktur ergänzen und auf neue Altersgruppen ausrichten

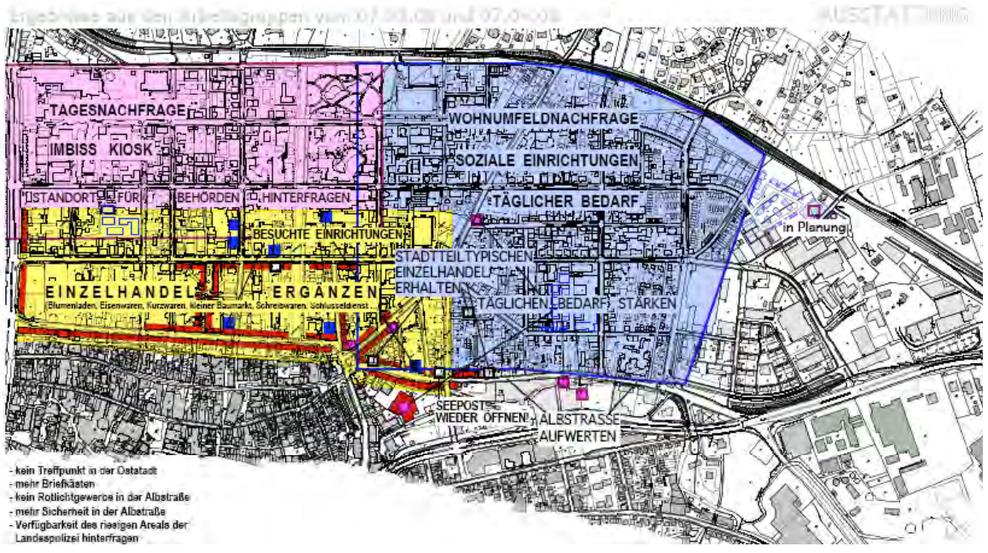


Ausstattung

Öffentliche Räume die nach Nutzungs-, Bau- und Grünstruktur besser ausgestattet werden sollen
Schwerelinien:
- Planie und Burgstraße mit Leonhardplatz
- Gartenstraße mit Burgplatz
- Albstraße 34

Ausstattung Handel und Dienste erweitern und entwickeln
- Karlstraße
- Gartenstraße/Kaiserpassage/Kaiserstraße/Beuterstraße
- Burgplatz/Burgstraße/Innere Kelterstraße/Albstraße
- Standortverbesserung täglicher Bedarf
- Soziale Infrastruktur ergänzen und auf neue Altersgruppen ausrichten

Zusammenfassung der wesentlichen vorgeschlagenen Entwicklungsschwerpunkte
- Planie als Promenadenallee und Fußgängerachse
- Gartenstraße als verkehrsberuhigte Zone öffentlicher und privater Dienste
- Planie 22 und angrenzende Flächen als Kulturstandort
- Burgplatz, Burgstraße, Leonhardsplatz als Stadtplätze und -räume mit Einzelhandel
- Albstraße und Wendlerareal als Erneuerungsgebiet für Kreativwirtschaft



Verkehr

Die folgende Zusammenstellung enthält eine Auswahl der wesentlichen Ziele und Visionen der Arbeitsgruppe zum Thema Verkehr.
Die Neuordnung der Verkehrsnutzung auf den öffentlichen Flächen wurde unter dem Stichwort Shared Space – multifunktionale öffentliche Räume – thematisiert.

Der Kerngedanke von Shared Space-Konzepten geht davon aus, dass ein gleichberechtigtes Neben- und Miteinander für alle Verkehrsteilnehmer und Nutzer bestehen soll (Fahren / Gehen / Verweilen / Spielen / …).
Shared Space setzt auf eine freiwillige Verhaltensänderung aller Nutzer des öffentlichen Raumes. Zwingend ist damit jedoch
- eine entsprechende Umgestaltung des öffentlichen Raumes (Erlebniswert / Aufhebung der Funktionstrennung / …) sowie
- ein weitgehender Verzicht auf Ge- und Verbotsschilder. Lediglich Rechts-vor-Links-Regelung / Tempo 30-Zone / …) verbunden.

Das "Verkehrsverhalten" soll durch "soziales Miteinander" ersetzt werden. Es ist beabsichtigt, dass der Verzicht auf Funktionszuweisungen / Verkehrsschilder zur Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer führt und sich dadurch das "menschliche Verhalten" ändert (Blickkontakt / Temporeduktion / Rücksichtnahme / …).

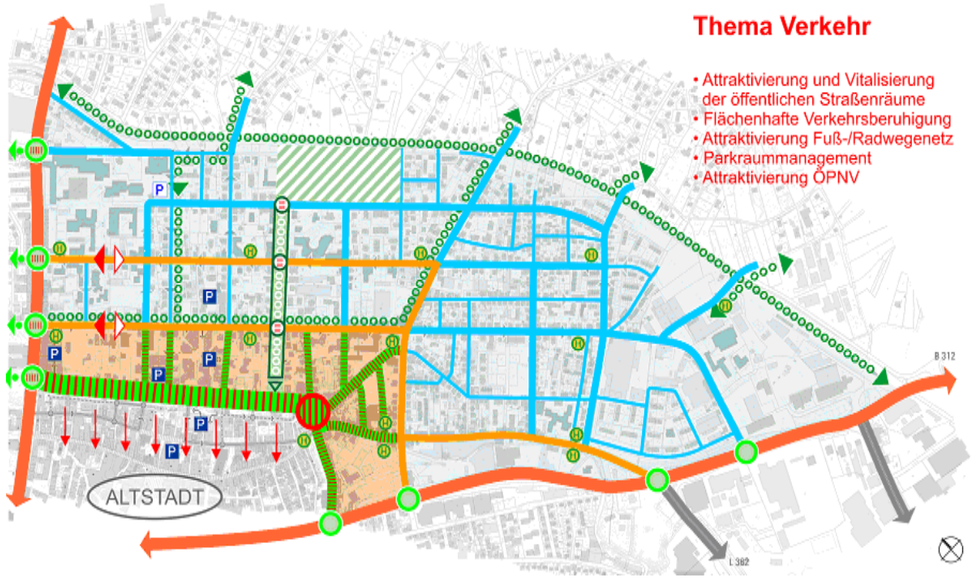
<u>Stellungnahmen und Anregungen:</u>
- Als Beispiele werden das Shared Space Projekt in der Gemeinde Bohmte (Deutschland) und in Drachten (Niederlande) hervorgehoben.
- Es wird ergänzt, dass es ein wesentliches Ziel ist, die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer herzustellen. Das heißt nicht, dass der motorisierte Individualverkehr verdrängt werden soll. Vielmehr soll ein sozialverträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer gefördert werden.
- Ein Teilnehmer gibt zu Bedenken, dass es vielfältige Interessen hinsichtlich der Mobilitätsnachfrage gibt. Insbesondere die "Durchfahrtsproblematik" muss gelöst werden.
- Es wird angemerkt, dass es zur Verbesserung der Situation zwingend erforderlich ist, die Parkraumkonflikte zu lösen. Insbesondere der Parksuchverkehr der Schüler des Berufsschulzentrums und die damit verbundenen Störungen im Wohnumfeld werden negativ hervorgehoben.
- Zusätzlich wird ergänzt, dass das Parkierungsproblem durch Shared Space nicht gelöst werden kann. Es müsste das Ziel sein, die Parkierungsnachfrage möglichst in konzentrierter Form an strategisch günstigen Punkten am Rande der Oststadt aus allen Himmelsrichtungen zu befriedigen.
- Büro Kölz gibt zu Bedenken, dass der Shared Space-Ansatz für ein Gebiet der Größe der Oststadt und den vielfältigen Nutzungsansprüchen in Überlagerung mit teilweise hohen Verkehrsmengen Akzeptanzprobleme bei den Nutzern zur Folge haben kann. Der Aspekt der Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Kinder / Behinderte / etc. …), darf nicht vernachlässigt werden. Die Konzepte müssen realisierbar und finanzierbar sein.
- Es wird vorgeschlagen, dass versucht werden sollte, die Oststadt als "Pilotprojekt" für Shared Space zu entwickeln und eventuelle Fördermöglichkeiten in Baden-Württemberg abzuklären. Hierzu sollte beim Land eine offizielle Anfrage getätigt werden.

- ein Teilnehmer findet den Grundgedanken von Shared Space ebenfalls sehr interessant. Damit eine freiwillige Verhaltensänderung der Nutzer des öffentlichen Raumes erzielt wird, muss dieser Raum entsprechend gestalterisch aufgewertet und umgebaut werden. Dies kann nur Schritt für Schritt erfolgen. Das heißt, es müssen entsprechende Realisierungsphasen definiert werden.

Im Rahmen der Kurzinformation über die Interpretation der Ergebnisse der jeweiligen Arbeitsgruppen wurden von Seiten der Planungsgruppe Kölz / Herr Weber zu Shared Space-Konzepten im allgemeinen und in Bezug auf die Oststadt konkretisierende fachliche Anmerkungen vorgebracht.

<u>Stellungnahmen und Anregungen:</u>

- Es wird noch einmal darauf hingewiesen, dass für die Oststadt eine Gesamtlösung angestrebt werden sollte, die den Gedanken von Shared Space auf den gesamten öffentlichen Raum anwendet.
- Der Vorschlag der Planer, die Gartenstraße und die Planie unter den Aspekt "Verkehrsberuhigter Bereiche" beispielhaft und vertiefend zu untersuchen, zeigt jedoch, dass man sich durchaus aufeinander zu bewege.
- Es wird informiert, dass nach gegenwärtigem Kenntnisstand das Land Baden-Württemberg bisher keine Pilotprojekte von Shared Space anbietet.
- Ein Teilnehmer regt an, viele kleine Inseln zu entwickeln, die für Shared Space geeignet seien.
- Es wird erläutert, dass Parkraumbewirtschaftungskonzepte gefunden werden müssen, die unnötigen Parksuchverkehr vermeiden und das Anwohnerparken ermöglichen.
- Ein Teilnehmer definiert als ein Oberziel, dass die Oststadt als ein attraktives Wohngebiet wieder aufgewertet werden muss. An diesem Ziel müssen sich die Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Randbedingungen orientieren. Es sollte daher grundsätzlich erörtert werden, welche Maßnahmen dazu geeignet sind, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren (Verkehrsvermeidung).
- Man müsse versuchen müsse, den Ziel- und Quellverkehr möglichst schnell aus der Oststadt abzuleiten. Er schlägt vor zu prüfen, inwieweit eine abknickende Vorfahrt am Leonhardsplatz dazu beitragen könnte, den Verkehr auf die B 312 zu lenken. Darüber hinaus betont er, dass im Zuge der Kaiserstraße ein dringender Handlungsbedarf bestehe.
- Die Thematik einer potenziellen Stadtbahn in der Gartenstraße wird angesprochen. Mit einer Stadtbahn müsse der Straßenraum völlig neu definiert werden. Ein niveaugleicher Umbau des Straßenraumes wäre zwingend erforderlich. Im Bereich der Planie müsste, vor allem die querenden Straßen und Übergänge vertiefend untersucht werden.
- Die Gartenstraße ist in Verbindung mit der Mauerstraße gestalterisch und funktional aufzuwerten. Dadurch kann die Vernetzung der Oststadt mit der Altstadt deutlich verbessert werden.
- Beim Thema Parken sind sich die Anwesenden einig, dass die gesamte Oststadt bewirtschaftet werden muss. Ziel der Bewirtschaftungskonzepte muss es sein, dass die Parkhäuser stärker ausgelastet werden und der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum abnehmen muss. Für Bewohner sollen "Bewohnerparklizenen" vergeben werden.



3. Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept bezieht sich auf das ausgewiesene Untersuchungsgebiet, Stadtbezirk Honauer Bahn und schließt einzelne räumliche Nachbarschaften mit ein, die aufgrund der gebietseigenen Planungsziele mit betroffen sind. Dies sind von Nord-West nach Süd:

- Randzone Karlstraße mit Übergängen zur „City Nord“
- Gartenstraße einschließlich Mauerstraße
- Wendlerareal in Richtung südliche Vorstadt
- Einmündung Albstraße in die B 312, Stadteingang

Die aus der Bestandsanalyse und der Bürgerbeteiligung erarbeiteten Programmstellungen und Maßnahmenvorschläge sind weitgehend eingearbeitet. Für den städtebaulichen Rahmenplan wird das Verkehrskonzept mit dem jeweils weitesten Zeithorizont für die Verkehrsführung und die Parkraumbewirtschaftung zugrunde gelegt und so mit der Gesamtplanung abgestimmt, dass auch vorgezogene Einzelmaßnahmen möglich sind.

Das städtebauliche Konzept ist mit dem Verkehrkonzept abgestimmt. Die detaillierte Erläuterung des Verkehrskonzepts erfolgt in einem getrennten Kapitel.

Aus den räumlichen Abgrenzungen der Maßnahmen ergeben sich Entwicklungszonen unterschiedlicher Ausprägung in den Randlagen des gesamten Gebiets und auf den gliedernden Innenachsen entlang der Planie und der Burgstraße mit einem Aufwertungsbereich zwischen Planie 22 und Leonhardsplatz.

Die von den Zonen mit Entwicklungsmaßnahmen umschlossenen Innenbereiche sind in ihrer Substanz im wesentlichen zu erhalten und maßvoll weiter zu entwickeln.
Die einzelnen Maßnahmenpakete in den ausgewiesenen Zonen und Standorten können weitgehend unabhängig voneinander planerisch vertieft und umgesetzt werden.

3.1 Planungsziele

Erhaltung Stadtbaugeschichtlicher „topics“

- Erhalt der stadtbildprägenden historischen Straßenzüge (siehe Planeintrag)
- Erhalt der stadtbildprägenden historischen Bauten und Vorgärten (siehe Planeintrag), der offenen Bauweise und der würfelförmigen Bauten
- Aufwertung der historischen Achse Burgplatz/Leonhardsplatz durch Gestaltung des öffentlichen Raums
- Wiederherstellen des historischen Charakters der Gartenstraße bezüglich der städtebaulichen Körnung und der Ausrichtung auf den Listplatz
- Aufwertung der Albstraße im Sinne der historischen Prägung als Geschäftsstraße mit Einzelhandel
- Integration der kleinen Wohninseln mit homogener Bebauung entlang der Betzenriedstraße

Verkehrskonzept

- Gartenstraße/Mauerstraße als verkehrsberuhigte Stadtfläche mit Querungen für den Fahrverkehr an der Schulstraße und Aulberstraße,
- Kaiserstraße und Bismarckstraße mit Zweirichtungsverkehr und übergeordneter Anbindung an die Seestraße/B 312
- Abstufung der drei Längsstraßen (Charlotten-, Bismarck-, Kaiserstraße) nach Verkehrsberuhigung, Intensität der Begrünung, Belagsgestaltung
- Planie als durchgehende Fußgängerachse mit breiten Übergängen
- Verkehrsberuhigung des Entwicklungsbereichs zwischen Burgplatz und Leonhardplatz
- Freiraumkonzepte für Albstraße, Burgstraße, Burgplatz, Leonhardsplatz

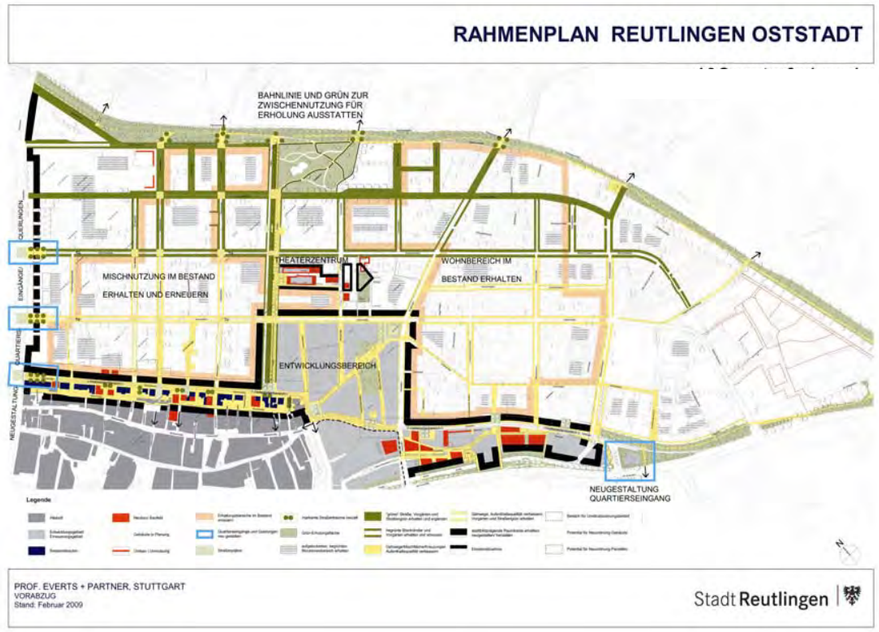
Querungen und Verknüpfungsbereiche

- Ausbildung von Verknüpfungsbereichen in der Gartenstraße, an den Anschlüssen Kaiserpassage und Planie durch Schaffung von Straßenraum mit Platzcharakter und Querwege in die Altstadt
- Querungswegen für Fußgänger über die Karlstrasse und Gestaltung der Quartierseingänge
- Querungen durch das Wendlerareal zur Vernetzung Grünbereich Echaz
- Schaffung von begrünten Straßenplätzen entlang der Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn unter Einbeziehung der Erholungswege

Aufwertung der Grün- und Erholungsbereiche

- Aufenthaltsqualität an der Planie durch Spazierwege, Sitzmöglichkeiten und Gestaltung der Endpunkte und eines Theaterplatzes an der Tonne verbessern
- Erhalt der gebietsprägenden Solitärbäume und Privatgärten
- Verbesserung der Zwischennutzung „Erholung“ auf den Grünflächen entlang der Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn durch Ausbau von parallel verlaufenden Erholungswegen und Querungen
- Ausbau Gewässerrand Echaz und Vernetzung mit Arbachtal und Grünanlagen Richtung Südbahnhof

Der folgende Plan stellt die entwickelten Planungsziele des städtebaulichen Konzepts zusammenfassend dar. Aus dieser Synopse wurden auf Basis der Planungsziele und der Programmstellungen der Bürger Maßnahmen für die Bereiche Bebauung, Grün- und Freiflächen sowie Nutzung detailliert herausgearbeitet.



3.2.1 Maßnahmen Bebauung (Baustruktur)

Vorschläge der Bürger

- Erhalt der historischen Bausubstanz, Erhalt und langfristige, verträgliche Nutzung der ehemaligen Textilschule, Schul- und Behördenbauten, besondere Eckgebäude, Industriebauten zwischen Echaz und Albstraße
- Änderung der stadtteilfremden Fassaden
- Verhinderung zu massiver Bebauung
- Aufwertung der unwirtlichen Straßenzüge Gartenstraße und Albstraße
- Übergänge zur Altstadt herstellen
- Umbau Planie 22 für ‚Theater Tonne'

Planungsziele

- Gartenstraße/Burgplatz/Albstraße aufwerten und erneuern
- Baustruktur (stadtbildprägende Einzelgebäude) aufwerten, sanieren und erneuern
- Stadtteilprägende Straßenzüge und Kreuzungen mit Bauten und Vorgärten erhalten und erneuern
- Einzelstandorte entwickeln
- Neue Adressen schaffen
- Übergänge zur Altstadt an der Planie und an der Kaiserpassage schaffen

Maßnahmen

Baustruktur
- Ergänzung der schützenswerten Bausubstanz (Liste Geschichtsverein, Bestandsaufnahme)
- Festlegung der schützenwerten Straßenräume in der Bismarckstraße, oberen Kaiserstraße, Aischbachstraße, untere Ullrichstraße, Aulberstraße, Planie, Schillerstraße
- Stadtteilprägende Kreuzungen und Eckgebäude erhalten und schützen
- Bausubstanz in Gartenstraße und Albstraße in Stadtumbaumaßnahme integrieren und erneuern
- Um- und Neubaumaßnahme Planie 22 stadtbildpassend planen und einfügen
- Stadtteilfremde Fassaden im Gewerbeschul- und Wendlerareal neu gestalten

Einzelstandorte entwickeln
- „GEA-Block" und Burgviertel entwickeln und erneuern
- Planie 22 als Kunst- und Kulturstandort ausbauen und zusammen mit Gelände ehemalige Textilschule mit langfristiger Perspektive verträglich und stadteilzentral nutzen
- Parkbauten Berufsschulareal vorsehen
- Innenblock Karl-, Kaiser-, St. Wolfgang-, Bismarckstraße neu ordnen und erneuern
- Wendlerareal und angrenzende Bereiche für Arbeiten, Dienste und Wohnen entwickeln
- Neue Adressen schaffen
- Übergang zur Altstadt Kaiserpassage/Gartenstraße neu ordnen und neu gestalten
- Untere Gartenstraße aufwerten
- Gartentorplatz neu gestalten
- Standort am Hallenbad neu bebauen und gestalten
- Engelareal zugänglich machen und in den Randbereichen bebauen und ergänzen
- Am Haus Albstraße ... Neubebauung, Straßenplatz, Zugang zur Echaz
- An der Agentur für Arbeit, Platzkanten schaffen, nördliche Bebauung sanieren oder erneuern, westliche Platzkante durch Bebauung Parkplatz

Umsetzung

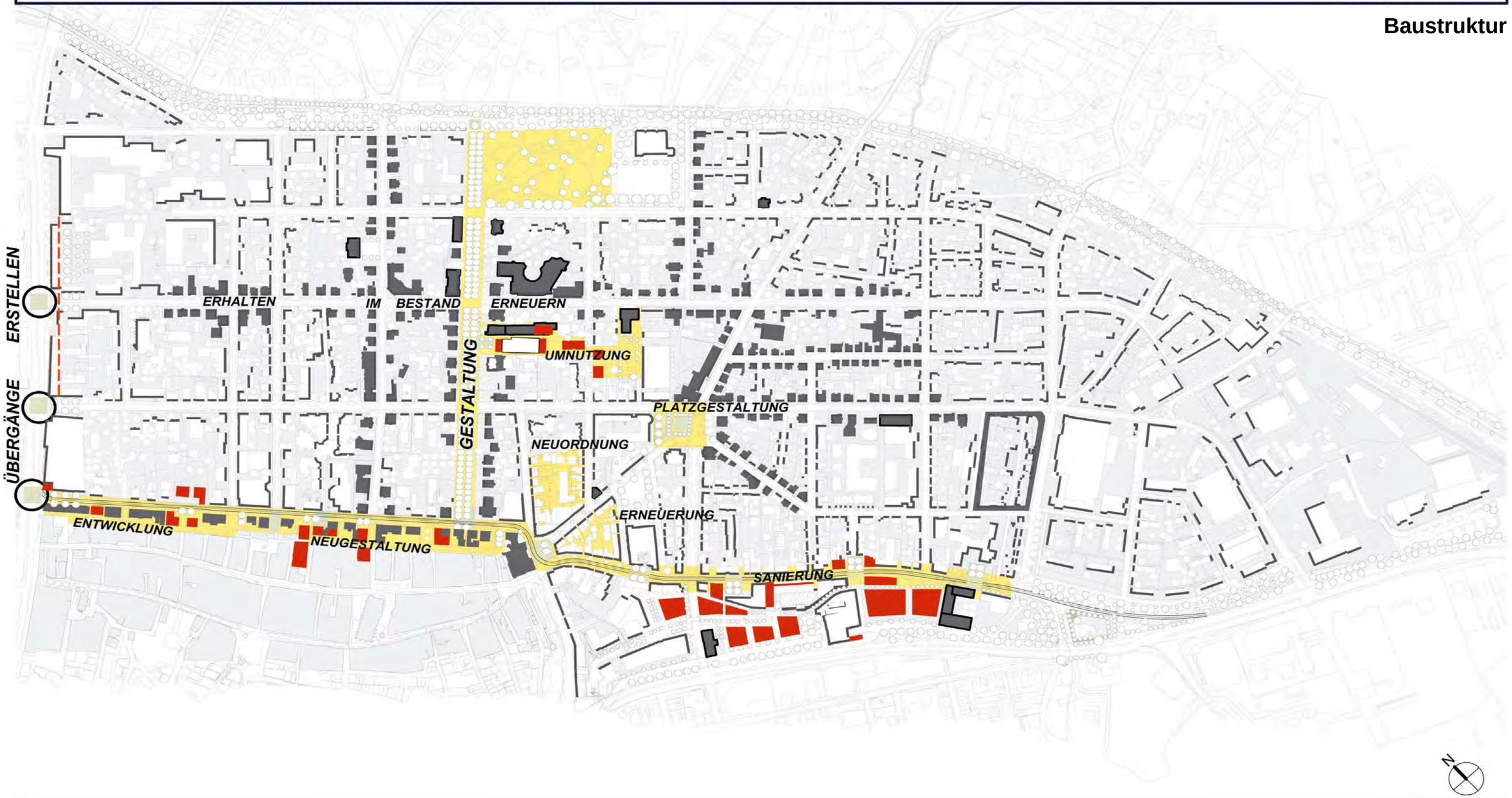
Kurzfristig
- Stadtumbaumaßnahme definieren und vorbereiten
- Bebauung Planie 22 festlegen
- Planung Langsamfahrbereiche in der Gartenstraße an der Planie, der Kaiserpassage und am Gartentor
- Entwurf und Herstellung Planieplatz
- Entwicklungsplan Wendlerareal
- Neues Baurecht schaffen

Mittelfristig
- Vorbereitung Umbau Gartenstraße/Burgplatz/Albstraße: Baufenster, Baurecht, Straßenplätze, Begrünung, Haltestellen Regionalstadtbahn
- Vorbereitende Planungen und städtebaulicher Verträge für Umbau- und Ausbaumaßnahmen für die zu entwickelnden Einzelstandorten

Langfristig
- Neuordnung Quartiersrand Karlstraße in Abstimmung mit City-Nord
- Umbau Garten- und Albstraße

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT

Baustruktur



PROF. EVERTS + PARTNER, STUTTGART
VORABZUG
Stand: Januar 2009

Stadt Reutlingen

3.2.2 Maßnahmen Grün- und Freiflächen (Grünkonzept)

Vorschläge der Bürger

- Planie/Stadtgarten aufwerten und mit Gartencafé, Gartenpavillon ausstatten
- Übergänge und Vernetzungen schaffen, Altstadt, Planie, Karlstraße, Achalm, Echaz/Südbahnhof
- Planie als Promenadenallee ausstatten und Übergänge gestalten
- Untere Charlottenstraße als erhaltenswerten Straßenraum festlegen
- Aufenthaltsqualität in öffentlichen Freiräumen und Straßenzügen schaffen durch Begrünung, Möblierung, Belagsgestaltung und Spielplätze im Wohnbereich
- Grünzone entlang der Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn und Echazufer als Erholungsflächen festlegen
- ausstatten und vernetzen
- Rückzugsräume schaffen
- Fuß- und Radwegenetz durchgängig herstellen
- Innenhöfe entsiegeln, Vor- und Hausgärten und großkronige Bäume erhalten

Planungsziele

- Bereich entlang der Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn als Erholungszone ausbauen
- Echazufer ausbauen und mit Südbahnhof vernetzen
- Planie als Promenadenallee ausbauen und bis zur Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn verlängern
- Stadtgarten zur Baumwiese umgestalten, Wegenetz verringern
- Durchgrünung und prägende Bäume erhalten
- Grün im Straßenraum ergänzen und erneuern
- Frei- und Straßenräume neu gestalten: Gartenstraße, Burgplatz, Leonhardsplatz, Albstraße, Charlottenstraße, Zone am Ziegelweg
- Quartierseingänge definieren und gestalten, Garten-, Kaiser-, Bismarck-, Albstraße
- Freiflächen entsiegeln

Maßnahmen

- Bereich entlang der Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn mit differenzierten Erholungswegen ausbauen, an Planie und Stadtgarten anbinden, Zu- und Übergänge gestalten und Rückzugsräume vorsehen
- Ausbau Planie mit Übergängen an den Längsstraßen (Straßenplätze), Längsweg unter der südlichen Baumreihe, Gestaltung der Endpunkte und der Vorplätze für Theater und Schulen
- Entwickeln eines Quartiersdesign für Beläge, Möblierung, Begrünung und sonstige Ausstattung im öffentlichen Raum
- Baumschutz auf der Grundlage des Baumkatasters ausbauen
- Entsiegelungsbereiche (Bestandsplan) festlegen und Entsiegelungsanreize schaffen
- Stadteingang Albstraße neu ordnen und gestalten (Südplatz)

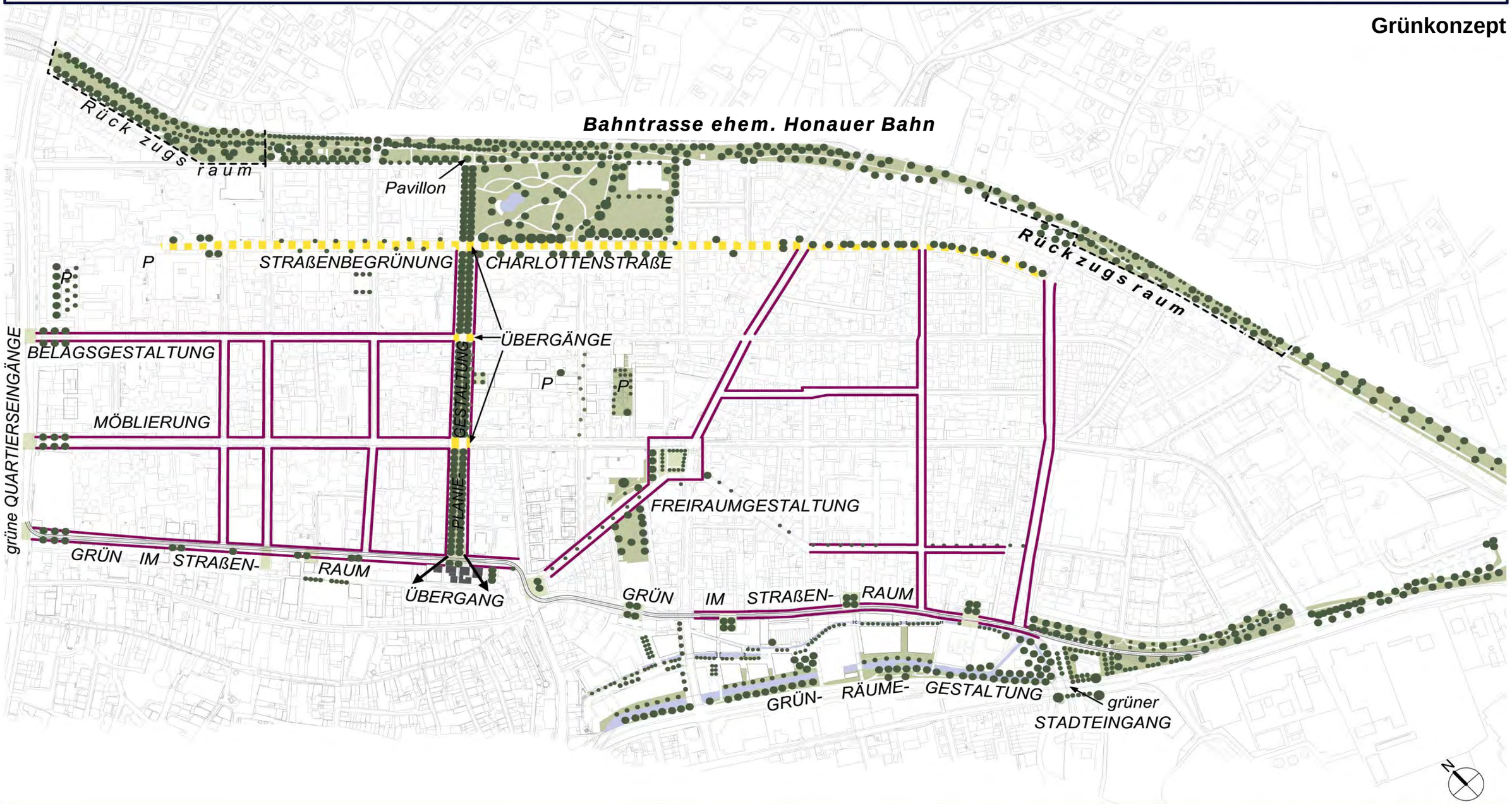
Umsetzung

Kurzfristig
- Festlegen und Gestaltung Übergänge Planie (Straßenplätze/Überpflasterung)
- Planie und Stadtgarten umgestalten
- Vorbereitung Baumschutz
- Gestaltungsplan und zeitlicher Rahmen für Straßen, Wege, Plätze in Abstimmung mit Verkehrsplan

Mittelfristig
- Entwurf Stadteingang Süd (grüner Südplatz)
- Ausstattung und Abgrenzungen Bereich entlang der Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT

Grünkonzept



PROF. EVERTS + PARTNER, STUTTGART
VORABZUG
Stand: Januar 2009

Stadt Reutlingen

3.2.3 Maßnahmen Nutzung (Nutzungskonzept)

Vorschläge der Bürger

- Wohnnutzung und Wohnumfeld stärken, Mischnutzung Wohnen und Arbeiten erhalten
- Mischung aus Freiberuflern, Verwaltung, Handwerk, Künstlern, Kleingewerbe, Handel fördern
- schulische Einrichtungen erhalten
- Aufgelockerte Bebauung, Vor- und Hausgärten, gestreutes Eigentum, geringe Nachverdichtung, Durchgrünung erhalten
- Bessere Ausstattung für täglichen Bedarf und soziale Infrastruktur
- Kernfunktionen entlang Gartenstraße modernisieren
- Typischen Einzelhandel erhalten und ergänzen, Standort für Kiosk/Imbiss suchen
- Seepost wieder öffnen
- Problemgebiet Albstraße verbessern
- Bauweise und Erschließung regeln

Planungsziele

- Einheitliches Baurecht für Bauweise, GRZ, Vorgärten festsetzen
- Vorgartensatzung mit Förderinstrument entwickeln
- Art und Maß der Nutzung aktualisieren und neu abgrenzen
- Ausstattung für täglichen Bedarf/Nahversorgung vorsehen, Standorte wählen
- Einzelstandorte für Ausstattung festlegen

Maßnahmen

- Grundsätzliche Festsetzung von offener Bauweise für das gesamte Gebiet
- Festlegung von 5 Flächennutzungsbereichen :
  - Mischkerngebiet bis 7 Geschosse und bis GRZ 1,0,
  - Mischgebiete mit gestaffelten Geschossobergrenzen und GRZ-Werten von 3-5 Geschosse und 0,4 – 0,8 GRZ,
  - Wohngebiet und besonderes Wohngebiet bis 4 Geschosse GRZ 0,4
  - Gewerbegebiet bis 4 Geschosse GRZ 0,8
  - Erholungsflächen entlang der Bahntrasse unter Einbeziehung des Stadtgartens/Planie und entlang der Echaz einschließlich der Grünstreifen am Westrandes bis zum Südbahnhof
- Festsetzung der zu erhaltenden Vorgartenflächen und –Zäune (Bestandsplan), Verbot der Versiegelung, Gestaltungsvorgaben festlegen, Fördermittel zur Sanierung und Erneuerung der Staketen/Gartentore akquirieren und bereitstellen
- Standort Planie 22 als Standort für Nahversorgung, soziale Dienste (Altenbereich), Wohnen und innovative Arbeitsplätze prüfen
- Standort Kiosk/Imbiss bei den Schulen festlegen und Bewirtschaftungskonzept erstellen
- Pavillon mit Gartenbewirtschaftung am Planie-Endpunkt Stadtgarten vorsehen und einrichten
- Möglichkeiten eines lokalen Quartiersmarktes (Standort Leonhardplatz) prüfen
- Einzelhandelskonzept für die Lagen in Garten- und Albstraße erstellen
- Standortvoraussetzungen für innovativ nutzbare Arbeitsflächen in den Bereichen Planie 22 und Wendlerareal aufstellen, planungsrechtliche Rahmenbedingungen und Umsetzungsmöglichkeiten prüfen

Umsetzung

Kurzfristig
- Baurecht, Art und Maß der Nutzung, Erhalt der Vorgärten
- Kiosk/Imbiss einrichten

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT

Nutzungskonzept

PROF. EVERTS + PARTNER, STUTTGART
VORABZUG
Stand: Januar 2009

Stadt Reutlingen

3.3 Gesamtplan Städtebauliches Konzept

Aus den Maßnahmen wurden städtebauliche Ideen entwickelt, die sich auf Einzelmaßnahmen unterschiedlicher Ausrichtung und Größe aufteilen. Es stehen dabei aktuelle Handlungsfelder, wie z. B. Verkehrsproblematik und Parkraumbewirtschaftung, neben mittel- und langfristigen Aufgaben, wie z. B. die Erneuerung des Bereichs Garten-/ Mauerstraße auch unter der Berücksichtigung einer Regionalbahnplanung oder die Aufwertung der Albstrasse.

Im Gesamtplan sind alle städtebaulichen Konzepte zusammengeführt.

Im Übersichtsplan der Planungsziele sind die Teilbereiche mit ihren Programmschwerpunkten eingetragen. Die Teilbereiche werden in Planausschnitten einzeln vergrößert dargestellt.

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT

M 1:2000

Gesamtplan Städtebauliches Konzept

PROF. EVERTS + PARTNER, STUTTGART
VORABZUG
Stand: Januar 2009

Stadt Reutlingen

3.4 Zielsetzungen und Programmstellungen– Übersicht Teilbereiche

In der Oststadt werden für 12 Bereiche und Standorte Maßnahmen vorgeschlagen, die von der Modernisierung und Aufwertung des Bestands über Neuordnung und Sanierung bis zur Standortentwicklung reichen und die auf unterschiedlichen Planungsebenen räumliche Abgrenzungen, auf Einzelobjekte bezogene Maßnahmen oder strukturelle Veränderungen beinhalten.

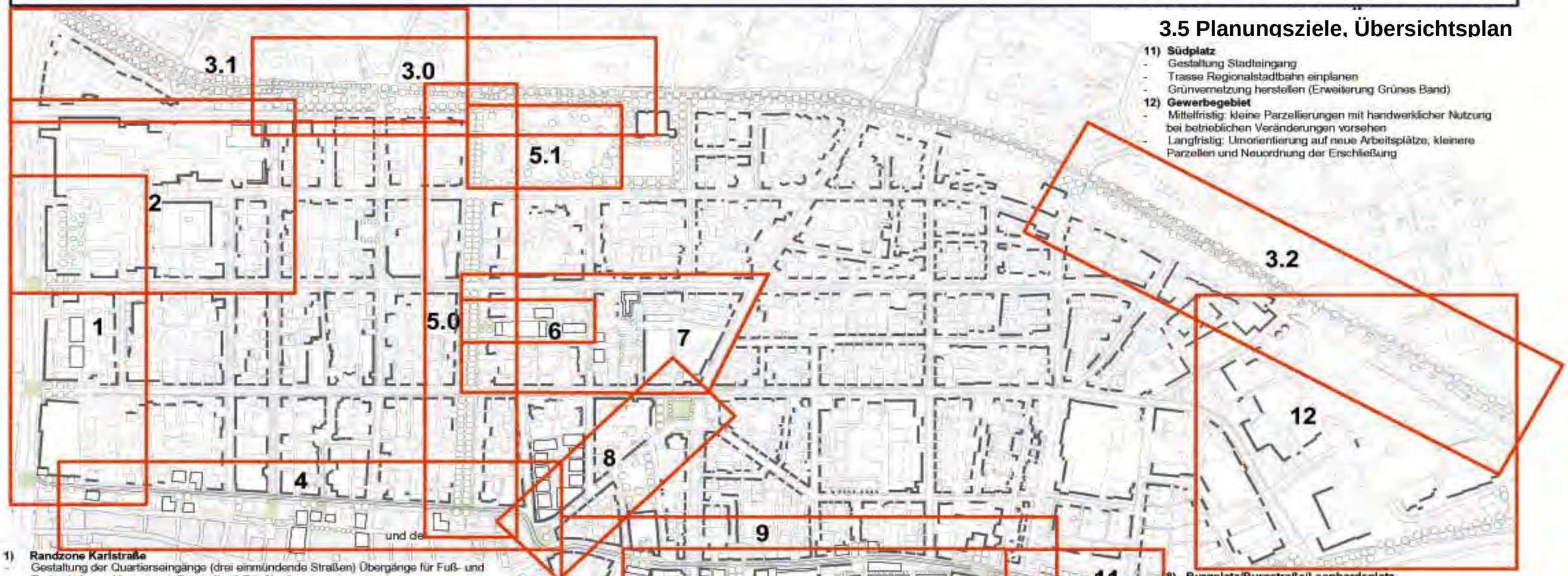
Flächendeckende übergeordnete Maßnahmen werden zu den Planungsaspekten Baurecht/Nutzung/Ausstattung, zu Straßen/Wege/Plätze und zu Freiraum/Grün dargestellt.

Planausschnitte mit Programmstellungen der Maßnahmenbereiche in der Abfolge von Nord-West (Karlstraße) nach Süd (Südbahnhof):

1. Randzone Karlstraße:
   Aufwertungsbereich, Entwicklungsflächen Blockinneres, Neuordnung/Gestaltung Verkehrflächen
2. Gewerbeschulareal:
   Entwicklungsmaßnahmen im Blockinneren, Schaffung zusätzlicher Stellplätze
3. Bahntrasse ehem. Honauer Bahn:
   Erhaltungs-, Entwicklungs- und Gestaltungsbereich
4. Garten- und Mauerstraße:
   Stadtumbaugebiet, Entwicklungsbereich
5. Planie, Stadtgarten:
   Erhaltungs- und Gestaltungsbereich
6. Planie 22:
   Umnutzung, Entwicklungsbereich
7. Zwischen Planie und Burgstraße/ehem. Textilschule:
   Gestaltungsbereich Freiflächen, Potenziale für Umnutzung
8. Burgplatz/Burgstraße/Leonhardsplatz:
   Gestaltungsbereich
9. Albstraße:
   Sanierungs- und Aufwertungsbereich
10. Wendlerareal:
    Entwicklungsbereich und (an der Albstraße) Aufwertungsbereich
11. Südplatz:
    Gestaltungsbereich, Neuordnung
12. Gewerbegebiet:
    Neuordnungsbereich

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT

3.5 Planungsziele, Übersichtsplan



11) Südplatz
- Gestaltung Stadteingang
- Trasse Regionalstadtbahn einplanen
- Grünvernetzung herstellen (Erweiterung Grünes Band)

12) Gewerbegebiet
- Mittelfristig: kleine Parzellierungen mit handwerklicher Nutzung bei betrieblichen Veränderungen vorsehen
- Langfristig: Umorientierung auf neue Arbeitsplätze, kleinere Parzellen und Neuordnung der Erschließung

1) Randzone Karlstraße
- Gestaltung der Quartierseingänge (drei einmündende Straßen) Übergänge für Fuß- und Radverkehr zur Vernetzung Oststadt mit City Nord
- Neuordnung des Blockinneren zwischen Kaiserstraße und Bismarckstraße
- Langfristig: Umnutzung und Umgestaltung der Wohnbauten und des Kaufhofgebäudes für öffentliche Dienste und Einzelhandel

2) Gewerbeschulareal
- Erhöhung des Stellplatzangebots bei Erhalt der Durchgrünung, größtmögliche Aufnahme des ermittelten Parkraumdefizits durch Schulnutzer von ca. 200 Stellplätzen

3) Panoramabogen (Bahntrasse)
- Ausstattung der Grünzone entlang der Bahntrasse mit Erholungswegen Definition von Rückzugsgebieten für die Tier- und Pflanzenwelt
- Ergänzung Stellplatzangebot an den Rändern

4) Garten- und Mauerstraße
- Verkehrsberuhigung der gesamten Fläche zwischen der ehemaligen Mauer und dem östlichen Rand der Gartenstraße im Sinne einer Mischfläche
- Schaffung von „neuen Adressen" durch Plätze/Straßenräume als Anreiz zur baulichen Entwicklung und punktuellen Nachverdichtung
- Planungsmaßnahmen für die Übergänge Kaiserpassage, Planie, Listplatz Einplanung Regionalstadtbahn, Haltestellen

5) Planie
- Gestaltung, Belagflächen und Möblierung
- Endpunkte entwickeln und gestalten (Stadtgarten/Pavillon, Gartenstraße/Haltestelle-Regionalstadtbahn
- Promenadennutzung neu konzipieren
- Erschließung und Stellplatzangebot neu ordnen

6) Planie 22
- Kulturstandort ausbauen
- Entwicklung stadtteilbezogener innovativer Arbeitsplätze
- Stellplatzangebot erhöhen

7) Zwischen Planie und Burgstraße/ehem. Textilschule
- Kurzfristig: Stellplatzangebot erhöhen
- Mittelfristig: Neubebauung Urbanstraße
- Langfristig: Entwicklung kulturelle Einrichtungen und innovative Arbeitsplätze

8) Burgplatz/Burgstraße/Leonhardsplatz
- Gestaltung des öffentlichen Raums
- Ergänzung Einzelhandel
- Sanierung und Erneuerungsmaßnahmen in den angrenzenden Baublöcken
- Neugestaltung Leonhardsplatz
- Einplanung Regionalstadtplan (Burgplatz)

9) Albstraße
- Maßnahmen gegen die Entwicklung zum Problemgebiet
- Ausweisung Stadtumbau- oder Sanierungsgebiet
- „neue Adressen" schaffen (Plätze, Straßenraumerweiterung) als Anreiz zur baulichen Entwicklung und punktuellen Nachverdichtung
- Behebung von Gestaltungsmängeln an Bauten und Fassaden
- Einplanung Regionalstadtbahn und Haltestellen

10) Wendlerareal
- Umnutzung und Neuordnung des Gesamtareals
- Behebung von Gestaltungsmängeln an Bauten/Fassaden Albstraße
- Neuentwicklung zwischen Echazufer und Seestraße

PROF. EVERTS + PARTNER, STUTTGART
VORABZUG
Stand: Januar 2009

Stadt **Reutlingen**

Randzone Karlstraße, Planausschnitt 1

Vorschläge Bürger

- Ausstattung Handel und Dienste erweitern und entwickeln
- Verknüpfung Gartenstraße zum Listplatz wieder herstellen
- Neugestaltung öffentlicher Raum Gartenstraße
- Einzelhandel ergänzen
- Übergänge Karlstraße fußgängerfreundlich gestalten

Planungsziele

Das Gebiet der Oststadt soll an den Straßeneinmündungen zur Karlstraße aufgewertet werden. Die an der Karlstraße liegenden Baublöcke sollen die künftige Gestaltung der Karlstraße aufnehmen. Die Querungen über die Karlstraße sollen für Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Das Stellplatzangebot in den Randblöcken soll erhöht und besser anfahrbar gemacht werden.
Im Einzelnen ist vorgesehen:

- Gestaltung der Quartierseingänge an den einmündenden Straßen
- Wiederherstellen der Platzkante Karlsplatz am jetzigen Kaufhofgebäude (bei künftigen baulichen Änderungen)
- Baublock zwischen Kaiser- und Bismarckstraße: Neuordnung im Blockinneren
- Langfristig soll bei baulichen Veränderungen an der Karlstraße die Bauflucht um ca. 8-10 m zurückgesetzt werden und eine Optionsfläche für Fußgänger und Erschließungen entstehen. Dabei soll die heutige Wohnnutzung in Nutzungen für öffentliche Dienste und Einzelhandel geändert werden
- Zwischen Kaiserstraße und Gartenstraße soll in Verlängerung der St.-Wolfgang-Straße eine Wegeverbindung zur Altstadt geschaffen werden
- Am Dreiecksblock Silberburgstraße/Breitertstraße sollen die Gebäude an der Karlstraße als Zeitzeugen der ehemaligen Randbebauung entlang der Karlstraße erhalten und im Bestand erneuert werden

Maßnahmen

Quartierseingänge:

- aufgeweitete überpflasterte Straßenplätze mit seitlichen Baumreihen (großkronige Solitäre, hoch aufgeastet) mit Vorgaben zu den Fußgänger- und Radfahrer-Querungen der Karlstraße und einheitlichem Design zur Erhöhung des Quartiersimages

Baublock zwischen Kaiser- und Bismarckstraße:

- Verlegung der gewerblichen Bauten bis zu 2 Geschossen in die Blockmitte, jeweils seitlich davon Neuordnung der Parkierungsflächen mit Überfahrt in der Mitte, Zufahrten über die Karl- und Kaiserstraße

Wegeverbindung:

- Gewerbeschulareal und Gemeindezentrum St. Wolfgang sollen durch einen Weg (Mindestbreite 1,50 m) verbunden werden, der an der historisch bereits vorgesehenen Stelle entlang dem noch erhaltenen wertvollen Baumbestand auf dem privaten Grundstück Kaiserstraße 16 geplant ist. Auf der Zufahrt von der Gartenstraße soll ein öffentliches Wegerecht für Fußgänger eingerichtet werden

Dreiecksblock an der Silberburgstraße/Breitertstraße:

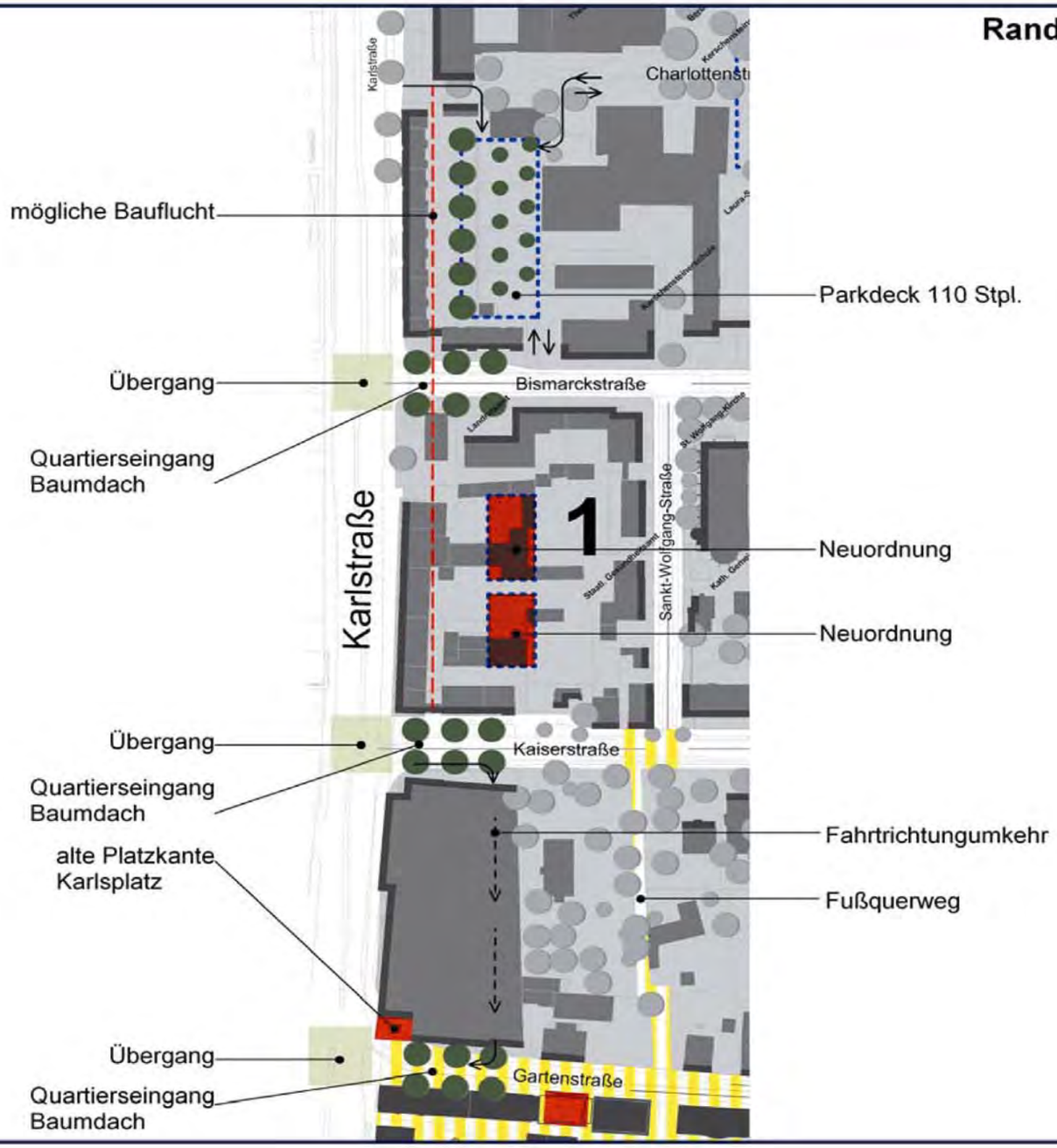
- Langfristig soll bei Nutzungsänderungen am westlichen offenen Blockrand entweder der Blockrand durch Wohnbebauung in gebietstypischer offener Bauweise geschlossen oder die Grünstruktur entlang der Bahntrasse der ehemaligen Honauer Bahn weitergeführt werden

Umsetzung

Kurzfristig:

- Planung der Quartierseingänge und Fahrtrichtungsumkehr der Kaufhofgarage.
- Aufstellung Bebauungsplan Baublock Bismarck-/St.-Wolfgang-/Kaiserstraße
- Erstellung von Vertragsgrundlagen für die Wegenutzung auf dem privaten Grundstück Kaiserstraße 16

Randzone Karlstraße, Planausschnitt 1



Gewerbeschulareal, Planausschnitt 2

Vorschläge Bürger

- Schulische Einrichtungen erhalten
- Tagesnachfrage Imbiss/Kiosk
- Problem Parksuchverkehr/Parkplatzmangel durch Schüler lösen

Planungsziele

- Erhöhung des Stellplatzangebots bei Erhalt der Durchgrünung, größtmögliche Aufnahme des ermittelten Parkraumdefizits von etwa 200 Stellplätzen

Maßnahmen

- Errichtung eines Parkdecks mit ca. 110 Stellplätzen. über dem bestehenden Parkplatz hinter der Bauzeile entlang der Karlstraße unter Ausnutzung des Geländeverlaufs; Einfahrt auf die obere Ebene über Karlstraße und über den Innenhof
- Errichtung einer Tiefgarage unter Ausnutzung des Höhensprungs im Innenhof (der großkronige Baumbestand kann weitgehend erhalten bleiben) mit ebenfalls ca. 110 Stellplätzen; Zufahrt von der Bismarckstraße

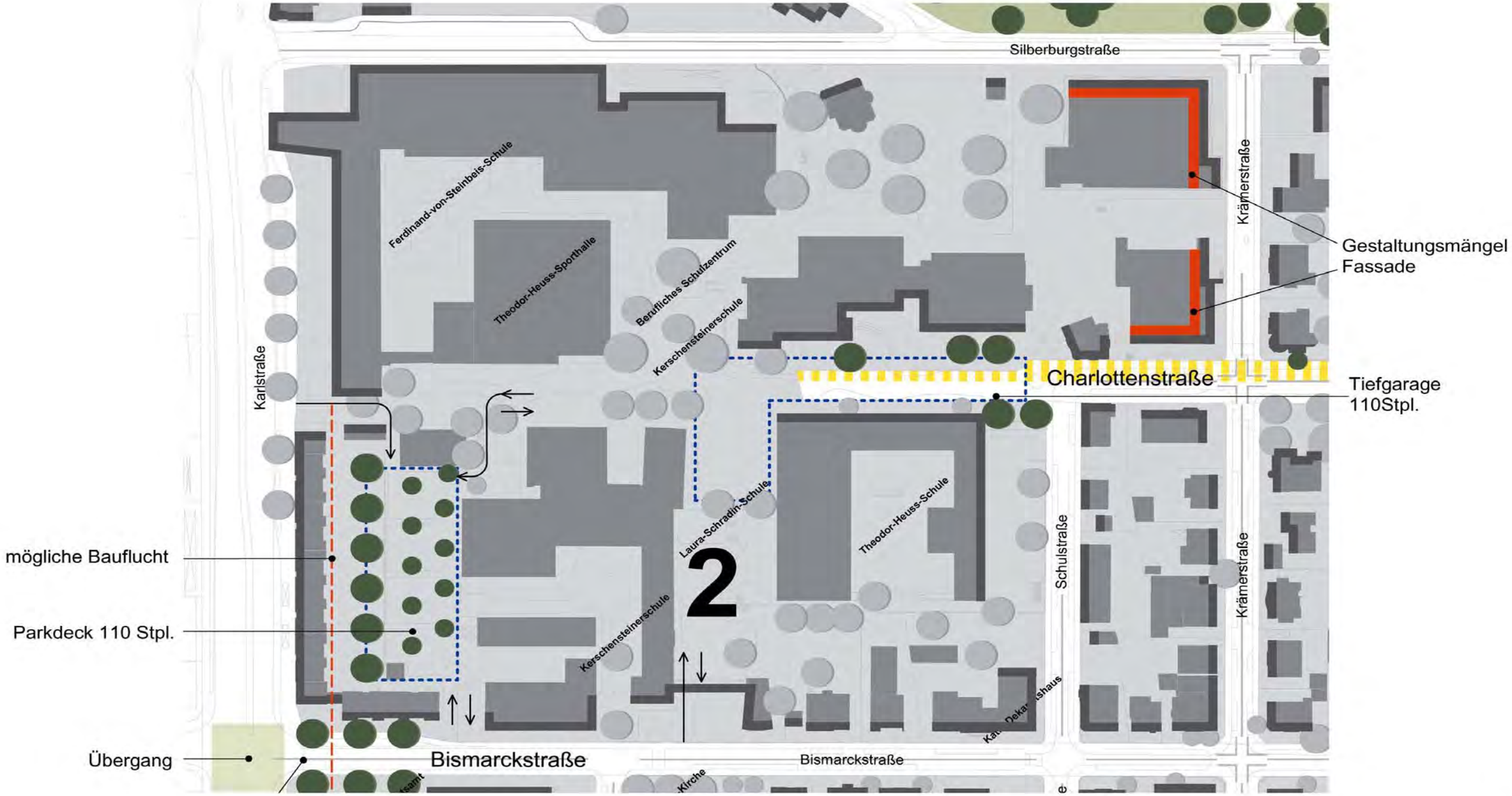
Umsetzung

- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten prüfen

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT

STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Gewerbeschulareal, Planausschnitt 2



PROF. EVERTS + PARTNER, STUTTGART
VORABZUG
Stand: Januar 2009

Stadt Reutlingen

Bahntrasse ehem. Honauer Bahn, Planausschnitt 3

Vorschläge Bürger

- Zugänge zur Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn verbessern; Vernetzung der vorhandenen Grünstrukturen mit den Stadtviertel
- Aufenthaltsqualität für öffentliche Freiräume schaffen durch Begrünung, Möblierung und Belagsgestaltung
- Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn durchgängig gestalten (parallele Fuß- und Radwege)

Planungsziele

- Erschließung und Ausstattung der Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn mit parallelen Erholungswegen
- Querungen der vorhandenen Grünstrukturen herstellen
- Stellplatzangebote entlang der Grünzone im Bereich der Silberburgstraße/Breitertstraße erhöhen
- Rückzugsgebiete ausweisen

Maßnahmen

Ausstattung:

- Es werden parallele Wege für Spaziergänger, Jogger und Radfahrer entlang der Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn vorgesehen. Die Wegeführungen vernetzen in weiten Bögen die Anschlüsse der Quartierstraßen untereinander. Ein zentraler Ort für die Wegeverknüpfung ist am Ende der Planie vorgesehen, der, z. B. ergänzt um einen Kiosk mit Außenbewirtung, ein wichtiges Wegeziel darstellt. Entlang des Gewerbegebiets werden die Wege parallel geführt, durch Baumreihen markiert und am Südende mit den benachbarten Wegen verknüpft.

Querungen:

- Die Querungen der Grünzone durch die zur Achalm führenden Straßen sollen als Straßenplätze mit raumbildenden Baumpflanzungen gestaltet werden.

Stellplatzangebot:

- Entlang der Silberburgstraße und der Breitertstraße soll das Stellplatzangebot durch Querparken unter Bäumen erhöht werden. Hinter den Parkplätzen verlaufen die Fußwege.

Rückzugsgebiete:

- An den tieferen Einschnitten der Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn am Nord-West-Rand und im Südosten zwischen Anschluss Burgstraße und Gewerbegebiet sollen Rückzugsgebiete für die Tier- und Pflanzenwelt ausgewiesen werden.
-

Mittelfristig:

- Entwurfsplanung Querungsbereiche
- Biotopkartierung Bahntrasse, Ausweisung Rückzugsgebiete

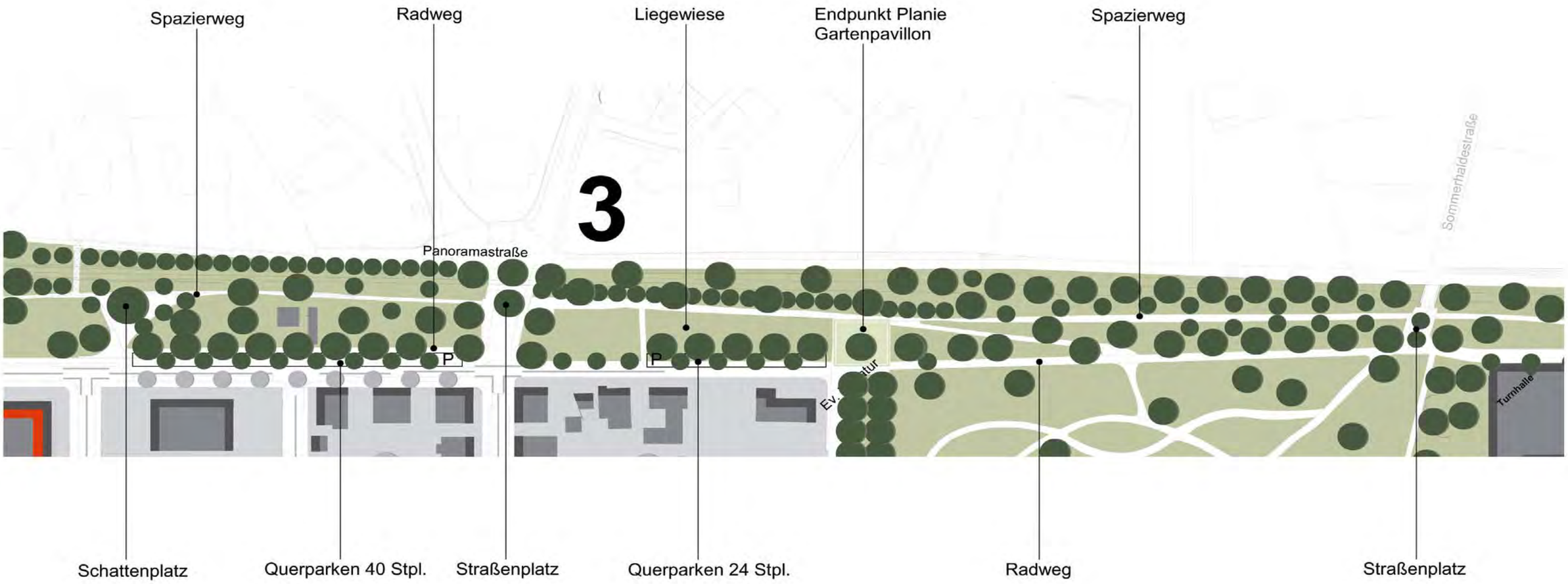
Umsetzung

Kurzfristig:

- Gestaltungsplan Bereich um die Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn
- Standortfestlegung und Erarbeitung Entwurfsplan für Kiosk

Entwurfsplanung Stellplatzangebot, und Zusammenstellung von Kenndaten zur Realisierung

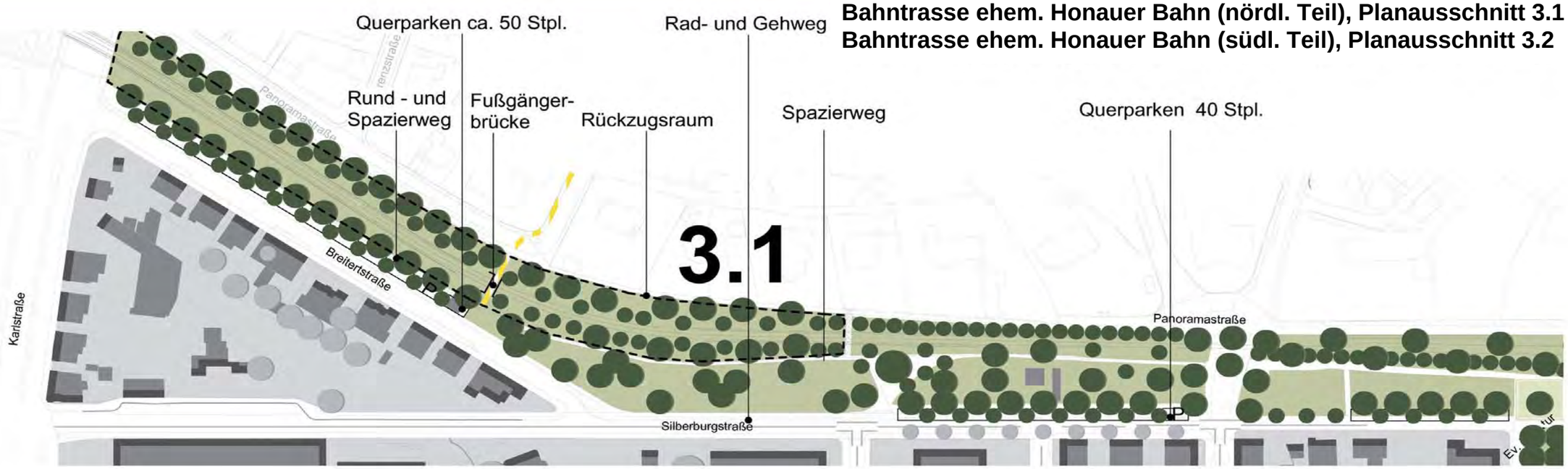
Bahntrasse ehem. Honauer Bahn, Planausschnitt 3

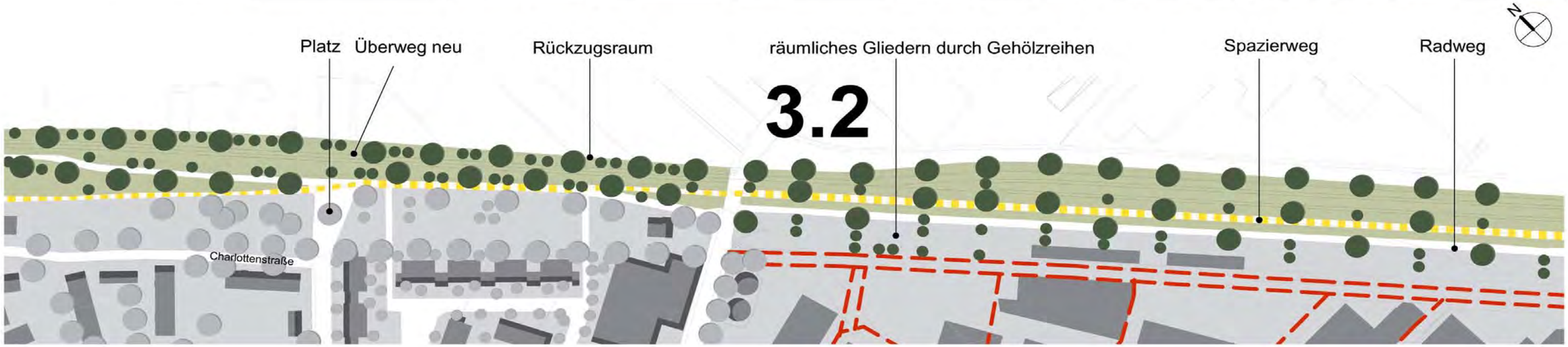


Bahntrasse ehem. Honauer Bahn, Planausschnitt 3.1 und 3.2

Die Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn und die vorhandene Grünstruktur bleiben erhalten. Als Zwischennutzung sollen trassenparallele Erholungswege und Aufenthaltsplätze geschaffen werden.

Bahntrasse ehem. Honauer Bahn (nördl. Teil), Planausschnitt 3.1
Bahntrasse ehem. Honauer Bahn (südl. Teil), Planausschnitt 3.2





Garten- und Mauerstraße, Planausschnitt 4

Vorschläge Bürger

- Zu- und Übergänge der Kaiserpassage verbessern und gestalten
- mehr Übergänge zur Innenstadt schaffen und bestehende Übergänge gestalterisch aufwerten
- inhomogenen, unwirtlichen Straßenraum neu gestalten
- Arbeiten in der Oststadt erhalten und in Richtung Kreativwirtschaft ausbauen

Planungsziele

- Das gesamte Gebiet Gartenstraße/Mauerstraße soll wegen städtebaulicher Mängel und zahlreicher planerischer Anforderungen (z. B. Regionalstadtbahn) entweder in die bestehende Sanierungssatzung Altstadt einbezogen oder neu als Stadtumbaugebiet festlegt werden.
- Verkehrsberuhigte Bereiche der gesamten Fläche zwischen dem Altstadtrand und dem östlichen Rand der Gartenstraße sollen im Sinne einer Mischfläche vorgesehen werden.
- Die Gebäudezeile auf dem ehemals zugeschütteten Graben soll aufgewertet und entwickelt werden. Die neue Bausubstanz soll dem wertvollen historischen Bestand entsprechen.
- Schaffung von „neuen Adressen“ durch Abbruch erneuerungsbedürftiger Bausubstanz und Einrichtung von Plätzen oder Straßenräumen als Anreiz für bauliche Investitionen und punktuelle Nachverdichtungen.
- Die Regionalstadtbahn soll als Trasse mit den vorgesehenen Haltestellen in die Planung eingebunden werden.
- Die Zugänge der Altstadt in den Bereichen Kaiserpassage und Planie sollen hergestellt bzw. verbessert werden.
- Straßenraum und Platzgestaltung am Gartentor ergänzen und die bedeutende Fußwegeverbindung Krämerstraße stärken.
- Begrünung im Bereich Gartenstraße verbessern und neu gestalten.

Maßnahmen

Verkehrsberuhigung:

- Aufteilung der Erschließungs-, Andienungs- und Parkierungsfunktionen in der Mauerstraße und Aufenthaltsfunktionen in der Gartenstraße.
- Parkierungstaschen an Aufweitungen des Straßenraums schaffen, mit Ein-/Ausfahrten, die die anderen Verkehrsteilnehmer wenig behindern und vor allem in der Gartenstraße eine Verkehrsberuhigung unter Einbeziehung der Regionalstadtbahn ermöglichen. Keine Längsstellplätze entlang der Gartenstraße (Regionalstadtbahn!).

Erneuerung der Bausubstanz:

- Entlang der Gartenstraße soll nach und eine Reihe solitärer Gebäude neu entstehen, die grenzständig mindestens 4-geschossig gebaut und durch einen schmalen Bauwich getrennt sind, zahlreiche Querungen ermöglichen und den in Ansätzen vorhandenen Charakter einer Abfolge qualitätvoller individueller Architekturen verstärken.
- Die lange Gebäudezeile an der unteren Gartenstraße soll langfristig aufgebrochen werden.
- Zurücksetzen der Bauflucht für 4 Gebäude an der vorgesehenen Haltestelle der Regionalstadtbahn in der unteren Gartenstraße.
- Abbruch des Gebäudes gegenüber dem Amtsgericht. Zurückgesetzter Neubau zur Platzbildung.

Übergang Planie/Altstadt:

- Lösung A:
  Randbebauung Gartenstraße bleibt als Platzwand erhalten. Zwischen den Gebäuden soll öffentliches Wegerecht für Übergänge zur Altstadt geschaffen werden. Der Platz wird in die Planie hinein verlegt, die ersten 4 Bäume werden hoch aufgeastet, die niederen Gehölze werden entfernt und unter den Bäumen wird ein Plaster- oder Kiesbelag aufgebracht. Die Möblierung des Platzes soll die Forderung nach einem Treffpunkt für die Jugend berücksichtigen. Durch eine hohe Gesamtüberdachung der Haltestelle Regionalstadtbahn soll ein Stadtzeichen gesetzt werden und die gegenüberliegende Bebauung verdeckt werden.
- Lösung B:
  Gestaltung eines neuen Platzes an der Westseite Gartenstraße. Die vorhandene Bebauung Gartenstraße wird abgebrochen und neu errichtet. Die Übergänge zur Altstadt sind seitlich vorgesehen. Die Gebäude können 5-geschossig gebaut werden mit Aufnahme der Traufhöhen der benachbarten Gebäude als horizontale Gliederung und möglicher skulpturaler Ausformung der Dachgeschosse. Die Haltestelle der Regionalstadtbahn soll sich in die Platzform einfügen.

Straßenraum/Platzgestaltung:

- Straßenplätze mit Überpflasterung bei den Anschlüssen Krämerstraße, Kaiserpassage und Planie
- Vergrößerung des Straßenraumes an der Einmündung Kaiserpassage und Schaffung neuer Wegeverbindungen zur Altstadt und Gartenplatz/Gartentor
- Gestaltung der Beläge der Straßenflächen nach einheitlichem Muster

Begrünung:

- Gliederung der Gartenstraße in Teilräume durch Zweiergruppen aus großkronigen hoch aufgeasteten Bäumen, die an den platzartigen Aufweitungen in den Straßenraum hineinragen.

Umsetzung

Kurzfristig:

- Ausweisung des Gebiets zwischen Gartenstraße und Mauerstraße als Sanierungsergänzungsgebiet oder Stadtumbaugebiet (vorbereitende Untersuchungen)
- Festlegen eines Langsamfahrbereichs zwischen Kaiserpassage und Krämerstraße als überfahrbare Platzfläche zur Verringerung des Durchfahrverkehrs
- Aufstellung eines Bebauungsplans für den Bereich Schulstraße bis zur Gartenstraße 8 einschließlich Mauerstraße.
- Entwurfsplanung Einmündung Planie (Lösung A)

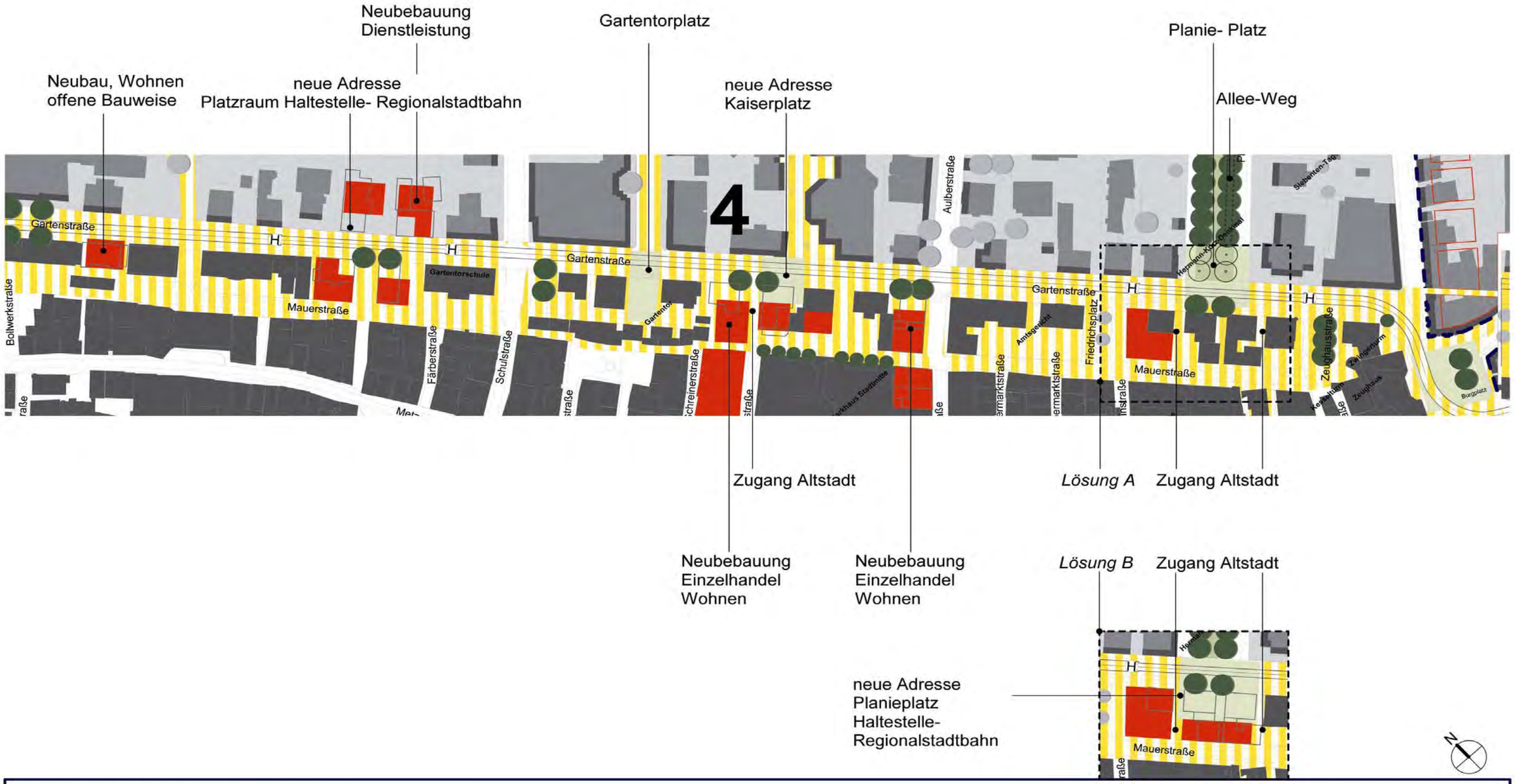
Mittelfristig:

- Entwurfsplanung Gestaltung Garten-/Mauerstraße unter Einbeziehung der Regionalstadtbahn
- Umsetzungsmaßnahmen in Abstimmung mit den vorbereitenden Untersuchungen (Grunderwerb, Fördermittel, Investitionsanreize)

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT

STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Garten- und Mauerstraße, Planausschnitt 4



PROF. EVERTS + PARTNER, STUTTGART
VORABZUG
Stand: Januar 2009

Stadt Reutlingen

Planie, Stadtgarten, Planausschnitt 5

Vorschläge Bürger

- Ausstattung Planie/Stadtgarten mit Gartencafé/Gartenpavillon
- Aufwertung und Neugestaltung Planie mit Begrünung, Möblierung und Belagsgestaltung
- Entwicklung Planie als Promenadenallee und Fußgängerachse
- Übergänge für durchgängige Allee gestalten
- Wege und Aufenthaltsorte verbessern
- Fußgängerfreundliche Gestaltung des Übergang Gartenstraße zur Planie durch Fahrbahnverengung

Planungsziele

- Aufwertung der Planie als Aufenthaltszone und in ihrer Promenadennutzung
- Fußwegeerschließung in der Längsachse verbessern
- Querungen der Längsstraßen fußgängerfreundlich gestalten
- Stadtgarten mehr zum Wiesenpark mit Solitärbäumen entwickeln
- Endpunkte der Planie neu gestalten
- Parkierung auf den Straßenflächen der Planie neu ordnen

Maßnahmen

Wege:

- In der Längsachse wird ein neuer Fußweg unter den Bäumen am südlichen Rand der Rasenflächen als angelegt. Die vorhandenen Aufenthaltsflächen an den Schulen werden in das Wegekonzept einbezogen und neu gestaltet.
- Die obere Planie wird bis zur Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn weitergeführt und durch eine Baumreihe vom Stadtgarten abgesetzt.
- Bänke und kleine Treffpunktflächen am Rand der Grünflächen im Bereich des Weges aufstellen/einbauen.
- Vorplatz zur Planie 22 mit Kulturcafé und Außenbestuhlung gestalten

Endpunkte der Planie:

- Endpunkte definieren und durch Plätze neu gestalten

Stadtgarten:

- Stadtgarten als Wiesenpark: Das Wegenetz wird verschlankt. Der Teich wird vom Wegenetz abgetrennt. Die Ausstattung wird erneuert, die Kleinkindrspielfläche zur Sportanlage hin orientiert, die Bänke nach Süden/Südwesten ausgerichtet.

Querungen:

- An den Querungen der Längsstraßen werden breite Überwegszonen für Fußgänger geschaffen und die Fahrgeschwindigkeit durch entsprechende Gestaltung des Belagesverringert.

Erschließung und Stellplätze:

- Die vorhandenen Erschließungsstraßen an der Südseite bleiben erhalten. Die Stellplätze werden schräg angeordnet, durch zusätzliche Baumpflanzungen gegliedert und durch versetzte Anordnung das Durchfahren verlangsamt. An der Planie 22 ist eine Tiefgaragenzufahrt vorgesehen.

Umsetzung

Kurzfristig:

- Gestaltung der Querungen der Längsstraßen
- Festlegung Standort Gartenpavillon
- Gestaltungsplan Planie
- Erneuerungs- und Pflegekonzept Stadtgarten

Mittelfristig:

- Umbau Planie, neues Erschließungs-, Wege- und Ausstattungskonzept
- Realisierung Gartenpavillon

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT

STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Planie, Planausschnitt 5.0
Stadtgarten, Planausschnitt 5.1

PROF. EVERTS + PARTNER, STUTTGART
VORABZUG
Stand: Januar 2009

Stadt Reutlingen

Planie 22, Planausschnitt 6

Vorschläge Bürger

- Der Gebäudekomplex Planie 22, ehemaliges Heinzelmannareal, soll in seiner bereits bestehenden Funktion als Standort für Kultur, städtische Archive und innovative Arbeitsplätze gesichert und ausgebaut werden.
- Nutzungsergänzung: Nahversorgung (z. B. Kiosk, Seniorenwohnen, Dienste/Non Profit)
- Einbeziehung der benachbarten Baublöcke

Planungsziele

- Städtebauliche Einbindung des Gesamtareals
- Umbau Produktionsgebäude für ‚Theater Tonne'
- Bestandssicherung des denkmalgeschützten Produktions- und Verwaltungsgebäudes
- Abbruch und Neubau der nicht erhaltenswerten Gebäude und Gebäudeteile
- Erschließung über Planie und Urbanstraße
- Schaffung von ca. 80 zusätzlichen Stellplätzen
- Aufzeigen von Entwicklungstendenzen auf nicht bebauten und gering genutzten Flächen auf dem Areal der ehemaligen Textilschule

Maßnahmen

Provisorisch genutztes Produktionsgebäude:

- Entwurfsplanung und Finanzierung ‚Theater Tonne'
- Entwurfsplanung Theatercafé am Vorplatz zur Planie

Denkmalgeschützte Bauten:

- Langfristiges Nutzungskonzept für die denkmalgeschützten Bestandsbauten

Neubauten:

- Entwurfsplanung Neubebauung: oststadttypische offene Bauweise mit würfelförmigen Straßenansichten, 3-4-geschossig und Dachausbau, Körnung und Fassadengliederung in Anlehnung an die historischen Bestandsbauten

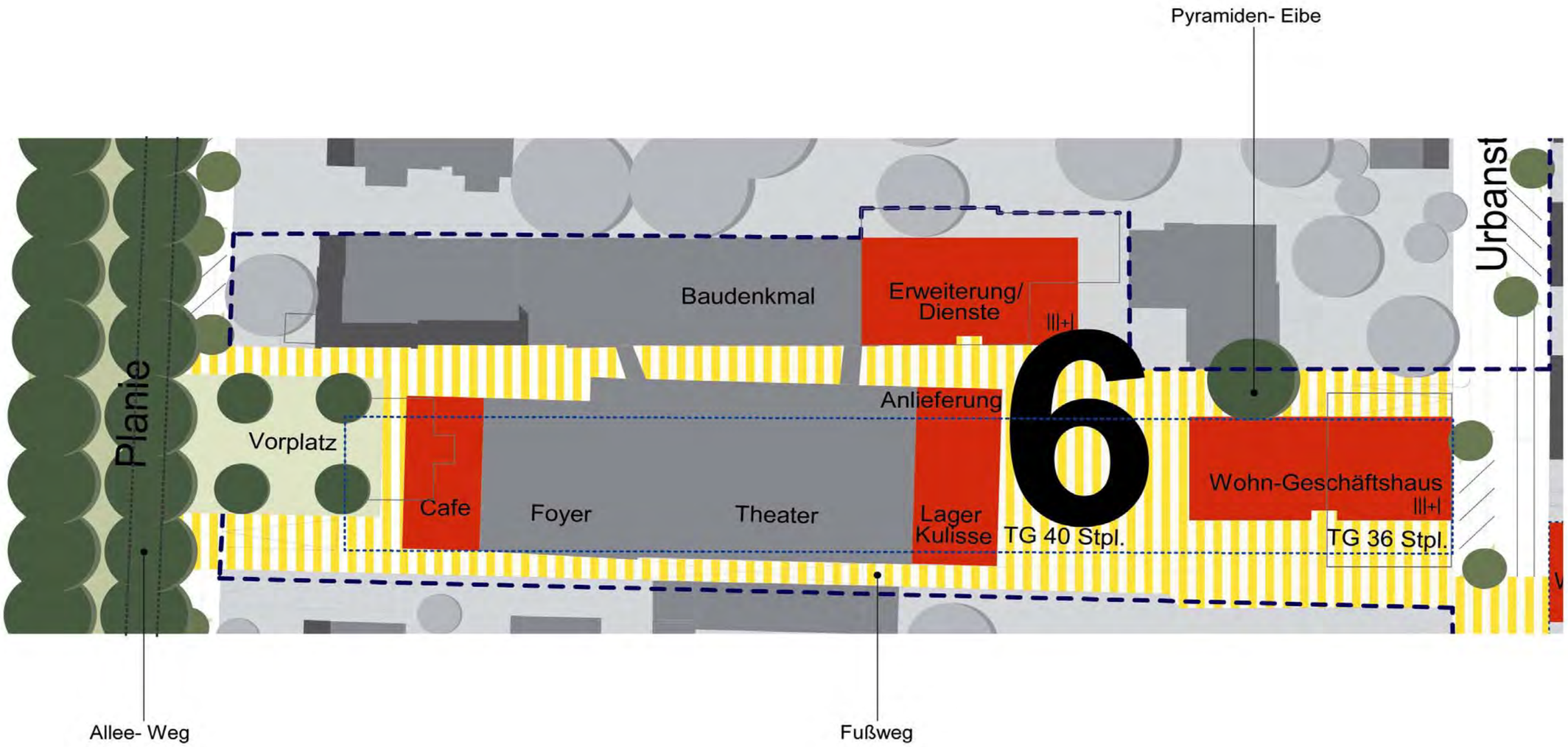
Städtebauliche Einbindung und Erschließung:

- Wegverbindung an der Südwestseite Planie-Urbanstraße
- Theatervorplatz an der Planie
- Zweiteilige Tiefgarage (Tonne und Neubebauung) mit etwa 76 Stellplätzen
- Zusätzlich ca. 7 Stellplätze durch Parkierung in Schrägaufstellung in der Planie

Umsetzung

Kurzfristig:

- Abstimmung der Entwurfsplanung
- Aufstellung Bebauungsplan


Pyramiden- Eibe
Urbanst
Baudenkmal
Erweiterung/
Dienste
III+I
6
Anlieferung
Planie
Vorplatz
Cafe
Foyer
Theater
Lager
Kulisse
TG 40 Stpl.
Wohn-Geschäftshaus
III+I
TG 36 Stpl.
Allee- Weg
Fußweg

Zwischen Planie und Burgstraße/ehem. Textilschule, Planausschnitt 7

Vorschläge Bürger

- Einbeziehung in den Kulturstandort Planie 22
- Flächenangebote für innovative Arbeitsplätze
- Erweiterung der öffentlichen Stellplätze

Planungsziele

Das Gebiet liegt zentral in der Oststadt und weist einen relativ hohen Anteil an nicht überbauten Grundstücksflächen und öffentlichem Eigentum auf und wird deswegen als Entwicklungsstandort eingestuft, obwohl derzeit keine Entwicklungsabsichten dokumentiert sind.

- Ergänzungen und Erweiterungen der Stadtteilausstattung
- Schaffen von Flächenangeboten für Kreativwirtschaft

Entwicklungsszenarien:
Auf Grund der unterschiedlichen Entwicklungsgeschwindigkeiten der aktuellen Umbaupläne ‚Theater Tonne'/Planie 22 über die nachfolgenden Bebauungen auf dem Areal bis zur Folgenutzung der als Parkierungsgelände zwischengenutzten Freiflächen an Urban- und Bismarckstraße und zur langfristig anzustrebenden Umnutzung der denkmalgeschützten ehemaligen Textilschule werden 3 Szenarien als Phasenfolge in einer kurz-, mittel- und langfristigen Entwicklung dargestellt.

Maßnahmen

Entwicklungsszenarien:
Kurzfristig:
Stellplatzangebot erhöhen: Parkierungsflächen entlang der Textilschule flächensparender ordnen, Durchfahrmöglichkeiten von der Bismarck- zur Kaiserstraße schaffen und dadurch die Stellplatzzahl erhöhen. Die Parkierungsflächen von der Urbanstraße aus können entfallen und als Pionierfläche für Zwischennutzungen wie z. B. Mobile Versorgung, Stadtteilmarkt oder Kiosk bereitgestellt werden.

Mittelfristig:
Neubebauung Urbanstraße. Die Neubebauungen auf dem Gelände Planie 22 sollen altersgerechte Wohnungen, Nahversorgung/Kiosk und Flächen für Kleinbetriebe im Bereich innovativer Entwicklungen enthalten. Der öffentliche Eigentümer der gegenüberliegenden Grundstücke soll in die Planungen einbezogen werden und gegebenenfalls das bauliche Angebot mit gleichen Programmschwerpunkten erhöhen. Option: Erweiterung des Stellplatzangebots (ca. 50 Stellplätze).

Langfristig:
Entwicklung kultureller Einrichtungen und innovativer Arbeitsplätze, unter der Voraussetzung, dass die öffentlichen Einrichtung des Landes auf dem Gelände der
ehemaligen Textilschule verlagert werden kann und wird, soll der kulturelle innovative Schwerpunkt im Gebiet erweitert werden. Im Hauptgebäude der Textilschule können museale Einrichtungen zur Textilgeschichte Reutlingen mit Archivausstellungen vorgesehen werden und in den Werkhallen können am Handwerk ausgerichtete Arbeitsflächen für Freiberufler oder Existenzgründer in den Bereichen Kreativwirtschaft, Kunst und Beratungsdienstleistungen eingerichtet werden.
Tiefer gelegtes Parkdeck (ca. 95 Stellplätze); Alternativen: Dachgestaltung als grüner historischer Schaugarten oder Erweiterung der Stellplätze

Umsetzung

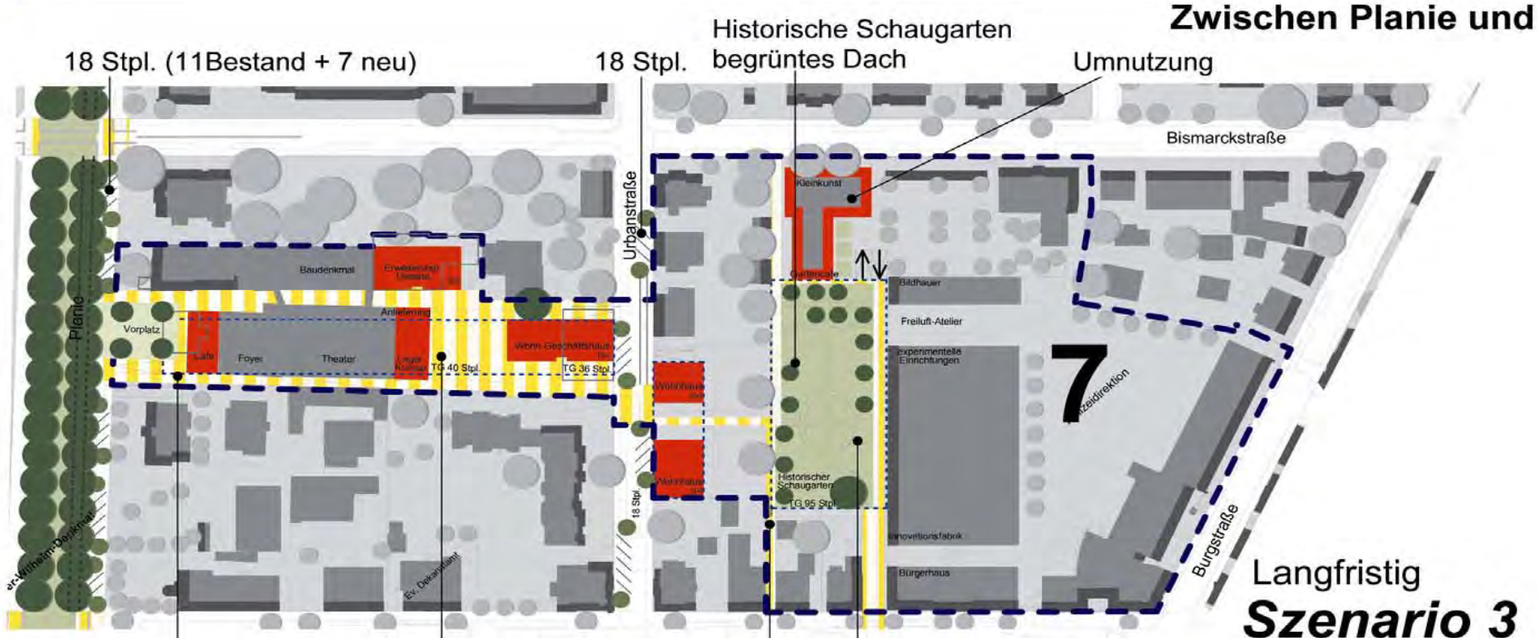
Kurzfristig:

- Erarbeitung von Programmstellungen für die kurz- bis langfristige Nutzung in Abstimmung mit Eigentümern und Bewohnern

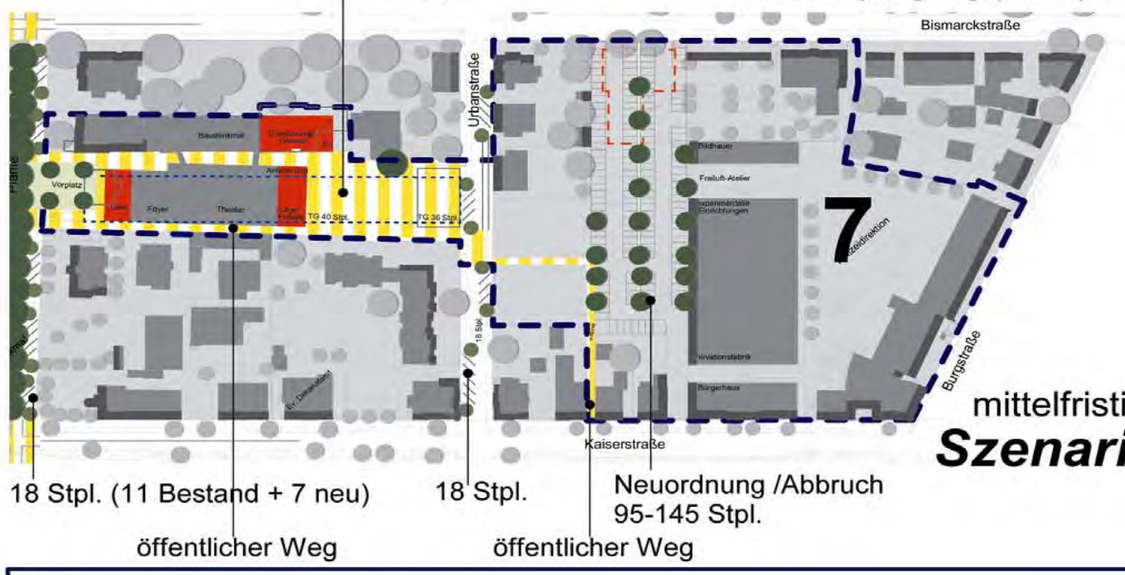
RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT

STÄDTEBAULICHES KONZEPT

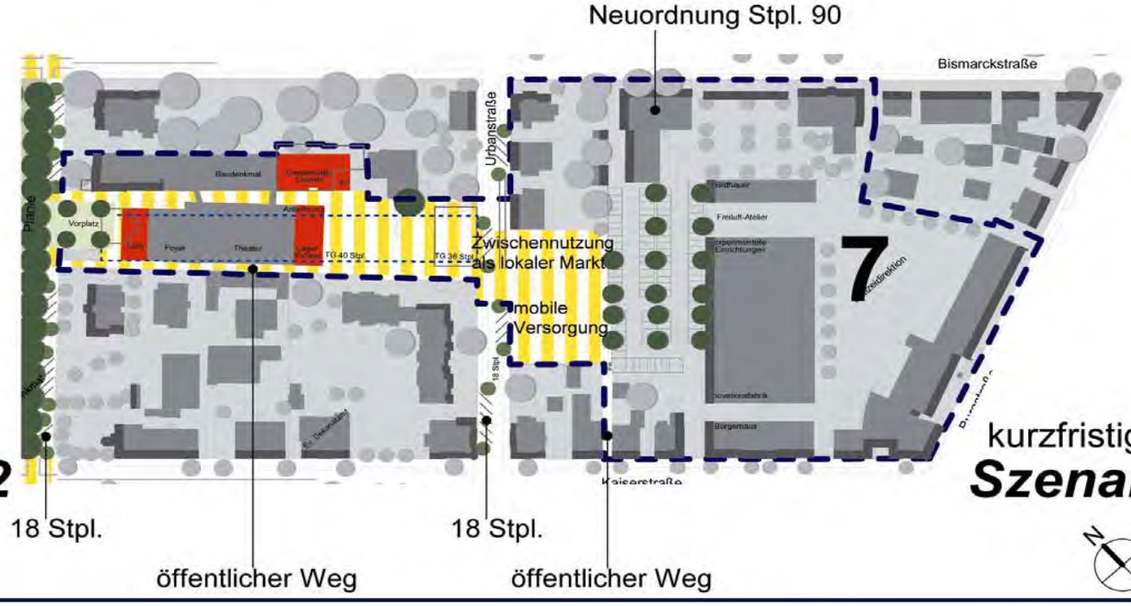
Zwischen Planie und Burgstraße/ehem. Textilschule, Planausschnitt 7



Langfristig
Szenario 3



mittelfristig
Szenario 2



kurzfristig
Szenario 1

PROF. EVERTS + PARTNER, STUTTGART
VORABZUG
Stand: Januar 2009

Stadt **Reutlingen**

Burgplatz/Burgstraße/Leonhardsplatz, Planausschnitt 8

Vorschläge Bürger

- Neugestaltung Straßenraum und Plätze
- Aufenthaltsqualität erhöhen
- „GEA-Quartier“ erneuern und Burgviertel erhalten
- Einzelhandel erhalten und Angebot ausweiten

Planungsziele

- Burgstraßenabschnitt verkehrsberuhigen (Langsamfahrzone)
- Gestaltung des öffentlichen Raums
- Einplanung Regionalstadtplan und Neugestaltung Burgplatz
- Neugestaltung Leonhardsplatz
- Dreiecksblock „Burgviertel“ im Bestand erneuern, Sicherung und Ergänzung Einzelhandel
- Block zwischen Beutter- und Urbanstraße städtebaulich entwickeln, Einzelhandel, Dienstleistungen, Wohnen

Maßnahmen

Öffentlicher Raum:

- Burgstraße als verkehrsberuhigte Straße, Verknüpfung mit der Gartenstraße soll bei einer Neugestaltung des Blocks zwischen Urban- und Burgstraße („GEA-Block“) durch einen Weg in der Verlängerung der Gartenstraße – je nach Bauentwurf auch als Passage – erfolgen. Der Burgplatz wird von der Burgstraße her für den durchfahrenden Verkehr gesperrt. Die beidseitigen Längsparkplätze werden in einseitig angeordnete Querparkplätze umgesetzt. Die Burgstraße wird mit einer Baumreihe begrünt, die das Grün auf dem Burgplatz mit der Grünanlage beim Hallenbad und dem Grün auf dem Leonhardplatz verbindet und über den Burgplatz hinweg mit den Anlagen an der Mauer entlang der Lederstraße vernetzt. Dabei soll die Freiflächengestaltung hinter der Finanzamt-Cafeteria einbezogen werden.

Einplanung Regionalstadtplan und Neugestaltung Burgplatz:

- Die Regionalstadtbahn wird den Burgplatz halbdiagonal mit 20 m-Kurvenradien Anschlüssen in die Garten- und Albstraße queren. Der Platz hat keinen Durchfahrtsverkehr mehr. Am südlichen Rand bleibt die Fahrtrasse Albstraße-Lederstraße bestehen. Der Gehölzbestand in der Platzmitte bleibt erhalten. Der Platz erhält einen einheitlichen Belag, auf dem die Fahrspuren markiert oder durch Poller abgegrenzt sind. Die Geleise der Regionalstadtbahn sind oberflächenbündig eingelassen.

Neugestaltung Leonhardsplatz:

- Die Solitärbäume vor dem Finanzamt werden in die straßenübergreifende Grüngestaltung von Grünanlage, Burgstraße und den Freiflächen an der Leonhardkirche und am Südwestrand des Finanzamts einbezogen. Die Leonhardkirche wird freigestellt, die Vorfläche neu gestaltet. Statt der Stellplätze auf der Platzmitte entsteht ein durch geschnittene Baumzeilen eingerahmter Innen-Platz für Aufenthalt, mobile Stände oder Stadtteilmarkt.

Block zwischen Beutter- und Urbanstraße:

- Erneuerung des westlichen Blocksbereichs mit Blockrandbebauung in stadtteiltypischer Körnung in offener Bauweise mit engem Bauwich
- Durchwegung in der Verlängerung der Gartenstraße
- Standort als Stadtzeichen als turmförmiges 8-10 geschossiges Gebäude (an der Einmündung der Beutter- in die Gartenstraße)

  Begründung:
  In dem Block zwischen Beutter- und Urbanstraße sind mehrere Häuser sanierungsbedürftig und Bürogebäude weisen Leerstände auf. Der Block besitzt eine der höchsten baulichen Dichten in der Oststadt und zugleich wenig erhaltenswerte Bausubstanz. Ausgenommen die Wohnanlage im Nordosten stellt der Baublock ein Entwicklungspotenzial dar. Auf Grund der Lage im Stadtgebiet und der vorhandenen Nachbarschaft (Kino) kann an der Einmündung der Beuterstraße in die Gartenstraße ein Stadtzeichen als turmförmiges 8-10 geschossiges Gebäude eingeplant werden.

Umsetzung

Kurzfristig:

- Einbeziehung der Baublöcke am Burgplatz in die Vorbereitung Stadtumbaumaßnahme
- Festlegen der Planungsinstrumente
- Ausweisung als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme oder Sanierungsgebiet
- Ordnungsmaßnahme zur Verkehrsberuhigung Burgstraße

Mittelfristig:

- Entwurfsplanung öffentlicher Raum (Burgplatz, Leonhardsplatz, Burgstraße)
- Abstimmung der Verkehrsfunktionen Burgstraße/Leonhardsplatz mit dem Verkehrskonzept (Scheibengipfeltunnel)
- Einplanung Trasse Regionalstadtplan
- Umwandlung Burgplatz/Einmündung Gartenstraße in die vorgesehene verkehrsberuhigte Mischfläche

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT

STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Burgplatz/Burgstraße/Leonhardsplatz, Planausschnitt 8

PROF. EVERTS + PARTNER, STUTTGART
VORABZUG
Stand: Januar 2009

Stadt Reutlingen

Albstraße, Planausschnitt 9

Vorschläge Bürger

- Neugestaltung des unwirtlichen Straßenraums, Straßenraum aufweiten
- Aufwerten der Albstraße, Erhöhung Aufenthaltsqualität und Sicherheit
- Einzelhandel stärken und ausbauen, Seepost wieder eröffnen
- Bordellstandort verlegen

Planungsziele

- Das gesamte Gebiet soll wegen städtebaulicher Mängel und zahlreicher planerischer Anforderungen (z. B. Regionalstadtbahn) entweder in die bestehende Sanierungssatzung Altstadt einbezogen oder neu als Stadtumbaugebiet festlegt werden.
- Straßenplätze einrichten, neue Adressen schaffen zur Erhöhung der Investitionsbereitschaft
- Neuordnung Verkehr, Durchfahrtsverkehr verringern, Querungen für Fußgänger,
- Regionalstadtbahn als Trasse mit den vorgesehenen Haltepunkten in die Planung einbeziehen
- Neugestaltung stadtbildstörender Fassaden

Maßnahmen

Ausweisung Stadtumbau- oder Sanierungsgebiet:

- Die Albstraße liegt derzeit in einem Aufstellungsgebiet für einen Bebauungsplan, das äußerst heterogene Baublöcke und Straßenzüge umschließt. Im Planungsgebiet wird eine engere Abgrenzung definiert, die die Grundstücke links und rechts der Albstraße vom Hallenbad bis zur Einmündung Betzenriedstraße umfasst und als Stadtumbaugebiet nach § 171a-d BauGB 2004 ausgewiesen werden kann.
  Begründung:
  Die Albstraße wirkt über weite Strecken unwirtlich und soll aufgewertet und an ihre frühere Bedeutung für den Einzelhandel in der Südstadt wieder herangeführt werden. Dem derzeitigen Trend zum Problemgebiet soll entgegengewirkt werden. Die östlich anschließenden Wohngebiete zählen zu den dichtesten der Oststadt und weisen teilweise bis zu 180 Einwohner pro ha auf.

Aufwertung der Albstraße:

- Die westlichen Straßenbereiche sollen neu geordnet werden, die Bausubstanz der östlichen Straßenseite soll teilweise erneuert und im Nutzungsstandard für Wohnen und Dienstleistungen verbessert werden. Sanierung und Behebung von Gestaltungsmängeln an Bauten und Fassaden: Schließen der Baulücke an der Seepost, Renovierung Seepost, Umbau- und Nachverdichtungsmaßnahmen entlang der Ostseite bei Erhalt der überwiegend offenen Bauweise und gleichzeitiger Erhöhung der zulässigen Geschosse auf 4 Vollgeschosse. Behebung der Gestaltungsmängel an den grenzständigen Produktionsbauten der Firma Wendler an der Albstraße durch Zurücksetzen der Bauflucht (Neubau!) oder durch vertikale Gliederung und Überformung in Anlehnung an die gebietstypische Körnung.

Neue Adressen schaffen:

- Plätze, Straßenraumerweiterung als Anreiz zur baulichen Entwicklung und punktuellen Nachverdichtung: 4 vorhandene Baulücken und Straßenraumaufweitungen (am Hallenbad, am Engel und an der Agentur für Arbeit), sollen als kleine Straßenplätze gestaltet werden mit zum Teil neuem Bauland an den Platzrändern.

Dreiecksblock „Burgviertel“:

- Zur Sicherung und Ergänzung des Einzelhandels in der Burgstraße soll der Dreiecksblock „Burgviertel“ im Bestand erneuert werden. Die bestehende Körnigkeit ist zu erhalten. Einzelne Gebäude sind zu sanieren. Die typische Nutzungsmischung durch Gastronomie, Einzelhandel, Kleingewerbe und Wohnen soll erhalten werden.

Neuordnung Verkehr:

- Die Albstraße soll vom Durchfahrtsverkehr entlastet und überwiegend der Zufahrt zur südlichen Oststadt und der Andienung dienen. Über die Albstraße hinweg sind 4 neue Fußwegeverbindungen zwischen Oststadt und Echazufer vorgesehen: ein Durchweg von der kleinen Seestraße (Wendler-Siedlung) über Engel-Parkplatz und Wendlerareal bis zur Echaz (evtl. Steg über die Echaz), Verknüpfung St.-Leonhardstraße über Durchgang seitlich Bürogebäude Wendler und entlang der derzeitigen Disco-Nutzung bis zur bestehenden Echazbrücke, Verknüpfung des privaten Wohnweges auf der Höhe Albstraße 59 mit bestehender Erschließung entlang altem Wendler-Produktionsgebäude bis zum Echazufer (evtl. Steg), Verknüpfung Vorplatz Agentur für Arbeit über derzeitigen Parkplatz mit dem Echazufer und bestehender Brücke.

Einplanung der Regionalstadtbahn und Haltestellen:

- Das Straßenprofil in der Albstraße erfordert Überfahrmöglichkeiten der Geleise und erlaubt für die gesamte Straßenlänge keinen eigenen Gleiskörper. Die zwei erforderlichen Haltestellen der Regionalstadtbahn werden zwischen Einmündung Seestraße und Beginn der Bebauung Firma Wendler sowie auf der Höhe des Arbeitsamtes gelegt.

Umsetzung

Kurzfristig:

- Planungsrechtliche Grundlagen schaffen
- Bereiche für städtebauliche Neugestaltung festlegen
- Vorbereitung zur Einrichtung der Straßenplätze (Eigentümer, Stadtverwaltung, Baurecht)

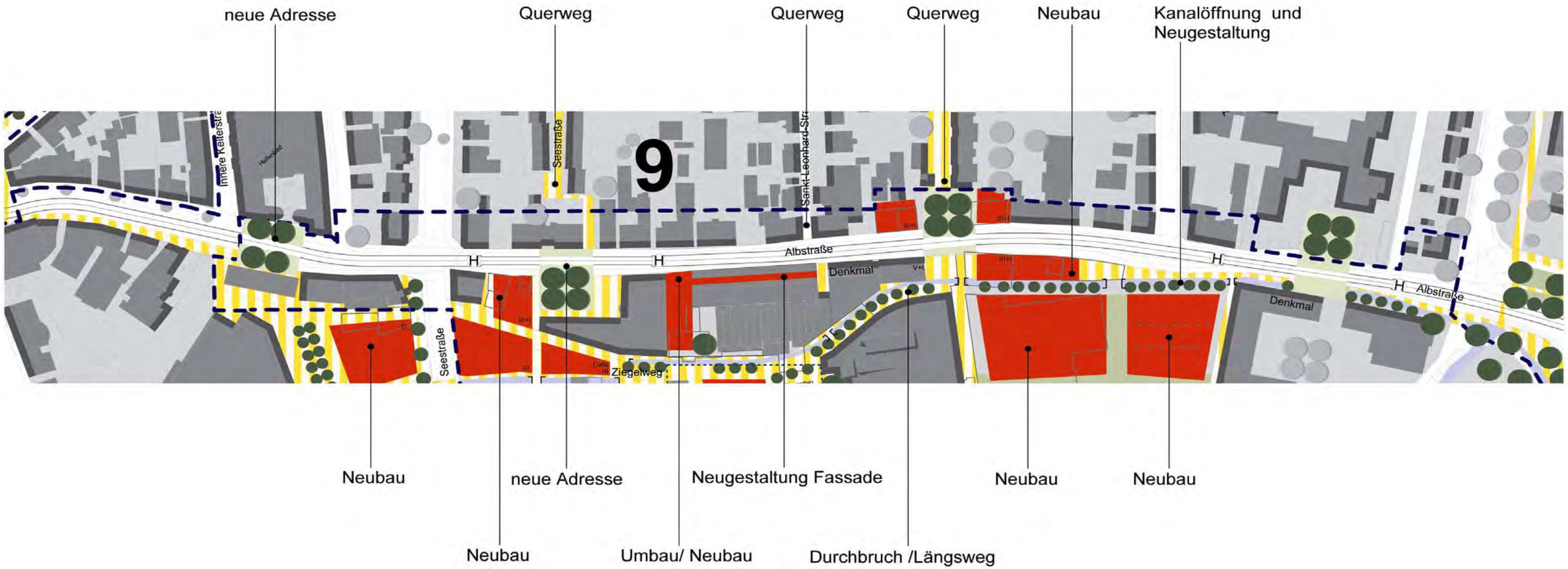
Mittelfristig:

- Sanierungs- und Erneuerungsgebiete festlegen
- Abstimmung der Verkehrsfunktionen und Straßenraumgestaltung (Scheibengipfeltunnel)
- Baurechtliche Vorbereitung zur Festsetzung der vorgesehenen Querwege
- Entwurfsplanung Gestaltung Albstraße unter Einbeziehung der Regionalstadtbahn

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT

STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Albstraße, Planausschnitt 9



PROF. EVERTS + PARTNER, STUTTGART
VORABZUG
Stand: Januar 2009

Stadt Reutlingen

Wendlerareal, Planausschnitt 10

Vorschläge Bürger

- Erweiterung des Flächenangebots für innovative Arbeitsplätze
- Querung des Wendlerareals, Verknüpfung Oststadt/Echaz

Planungsziele

- Umnutzung und Neuordnung des Gesamtareals, Einbeziehung in die Ausweisung als Stadtumbaugebiet
- Neuentwicklung auf den unbebauten westlichen Grundstücksflächen
- Behebung von Gestaltungsmängeln
- Fußgängerverbindungen Albstraße/Echaz schaffen
- Verknüpfung der Entwicklung Wenderareal mit dem nördlichen Stadtgebiet (Markthalle)
- Entwicklung der südlichen Flächen in Abstimmung mit der Entwicklung des Wendlerareals

Maßnahmen

Umnutzung und Neuordnung:

- Auf dem Wendlerareal und den südlich angrenzenden Baugebieten sind Sanierungsbedarf, Umbau- und Umnutzungsvorhaben, städtebauliche Mängel und Gestaltungsmängel an den Fassaden an der Albstraße festgestellt worden (Bestandanalyse und Bürgerbeteiligung). Es wird im Anschluss an das Albstraßengebiet eine Ausweisung als Stadtumbaugebiet nach § 171a-d BauGB 2004 vorgeschlagen, um den überwiegenden Anteil an zusammenhängendem privaten Eigentum und den beabsichtigten baulichen Veränderungen entsprechend berücksichtigen zu können. Baurechtlich ist ein Mischgebiet angedacht mit entsprechenden Ausweisungsmöglichkeiten großflächiger baulicher Anlagen.

Neuentwicklung:

- Auf den Grundstücksflächen der Firma Wendler südlich des Ziegelweges ab der Seestraße bis einschließlich des Gebäudebestands am Echazufer vorgesehen. Mittig führt eine Aufenthalts- und Erschließungszone in Fortsetzung der Markthallenerschließung entlang des Echazkanals über einen Platz mit Café am alten Stellwerk zwischen den alten Fabrikgebäuden hindurch bis zum Anschluss an die Albstraße. Der Echazkanal wird in seinem verdohlten Verlauf wieder geöffnet (Bauvoranfrage). Als Nutzungen sind Einzelhandel, Flächen für Dienstleistungen und innovative Arbeitsplätze der Kreativwirtschaft vorgesehen sowie ein Hotel, ein Biergarten und in den Obergeschossen Wohnen. Die bei der Albstraße (Planausschnitt 9) beschriebenen Verknüpfungen Oststadt-Echazufer sind berücksichtigt. Unter dem südlichen Erweiterungsflächen ist eine Tiefgarage vorgesehen. Der Gewässerrandstreifen ist berücksichtigt. An der Echaz sind drei Baufelder geplant mit einer 4-geschossigen Bebauung. Zwischen den Baufeldern entlang des Echazufers sind grüne Finger eingeplant.

Behebung von Gestaltungsmängeln:

- Für die Neugestaltung der ehemaligen Produktionsbauten sind zwei Alternativen erarbeitet, die weitergehende sieht das Zurücksetzen der Bauflucht (Neubau!) vor und die kurzfristig umsetzbare die vertikale Gliederung und Überformung in Anlehnung an die gebietstypische Körnung unter Beibehaltung der Bauflucht.
- Bei der zweiten Alternative soll die Möglichkeit einer straßenseitigen Nutzung des halbgeschossig tiefer gelegten Erdgeschosses durch kleinflächiges Dienstleistungs- oder Ladenangebot mit Treppenzugängen längs des Gehwegs vorgesehen werden.

Entwicklung der südlichen Flächen:

- Die südlichen Grundstücke mit einem Supermarkt, großer Parkierungsfläche, erneuerungsbedürftiger Bausubstanz an der Albstraße, dem denkmalgeschützten Industriegebäude und dem planungsrechtlich ausgewiesenen Bordell bedürfen einer grundsätzlichen Nutzungs- und Erneuerungsplanung unter Einbeziehung der Eigentümer, Nutzer und allgemeinen Grundsätzen der städtebaulichen Neuordnung. Als Endpunkt der inneren Fußgängerzone soll ein attraktiver Einzelhandelsschwerpunkt entstehen. Die vorhandene Nahversorgung Täglicher Bedarf soll erhalten bleiben. Für die restlichen Bauflächen werden Nutzungsmischungen entsprechend dem übrigen Gebiet vorgeschlagen.

Umsetzung

Kurzfristig:

- Abgrenzung städtebauliches Erneuerungsgebiet (Stadtumbaugebiet) klären und festsetzen
- Städtebauliches Konzept Wendlerareal und südlich angrenzende Flurstücke

Mittelfristig:

- Bebauungsplan Wendlerareal und südlich angrenzende Flurstücke

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT

STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Wendlerareal, Planausschnitt 10

PROF. EVERTS + PARTNER, STUTTGART
VORABZUG
Stand: Januar 2009

Stadt Reutlingen

Südplatz, Planausschnitt 11

Vorschläge Bürger

- Grüne Insel am Südende Albstraße gestalten
- Grünvernetzung Echazufer/Südbahnhof

Planungsziele

- Gestaltung Stadteingang
- Grünvernetzung herstellen
- Trasse Regionalstadtbahn einplanen

Maßnahmen

Gestaltung Stadteingang, begrünter Südplatz:

- Die Einmündung der Albstraße in die Bundesstraße 312 und die damit im räumlichen Zusammenhang stehende Abzweigung der Betzenriedstraße stellt einen wichtigen Stadteingang von Reutlingen dar. Die heute schon vorherrschende Begrünung an den Rändern ist ungeordnet und wird durch ausgedehnte Asphaltflächen unterbrochen. Durch Neuordnung des Einmündungsbereich soll ein grüner Platz, ‚Südplatz', den Stadteingang markieren. Die Verkehrsflächen werden verringert, die Tankstelle eingegrünt und der Stadteingang durch großkronige Solitärbäume beidseitig der Bundesstraße betont. Das Baufeld Tankstelle bleibt erhalten. Die Verkehrsführung mit Rechtsabbieger ohne Querung wird beibehalten. Die flankierenden Begrünungsmaßnahmen können als Ausgleichsmaßnahmen(z. B. Neubebauung westlich Ziegelweg) herangezogen werden.

Grünvernetzung/Ergänzung Grünes Band:

- Die Erweiterung des Grünen Bandes soll in Richtung Südbahnhof geführt werden. Der begrünte Südplatz stellt dabei einen Trittstein dar. Die Wohnsiedlung am Ernst-Reuter-Weg soll durch die Ergänzungsflächen zum Grünen Band besser von den Verkehrstraßen abgeschirmt werden. Die Grünflächen erhalten Fuß- und Radwege.

Trasse Regionalstadtbahn einplanen:

- Die aus der Albstraße kommende Regionalstadtbahn soll am östlichen Rand des Südplatzes und danach mitten durch die neuen begrünten Flächen geführt werden.

Umsetzung

Kurzfristig:

- Entwurfsplanung Stadteingang

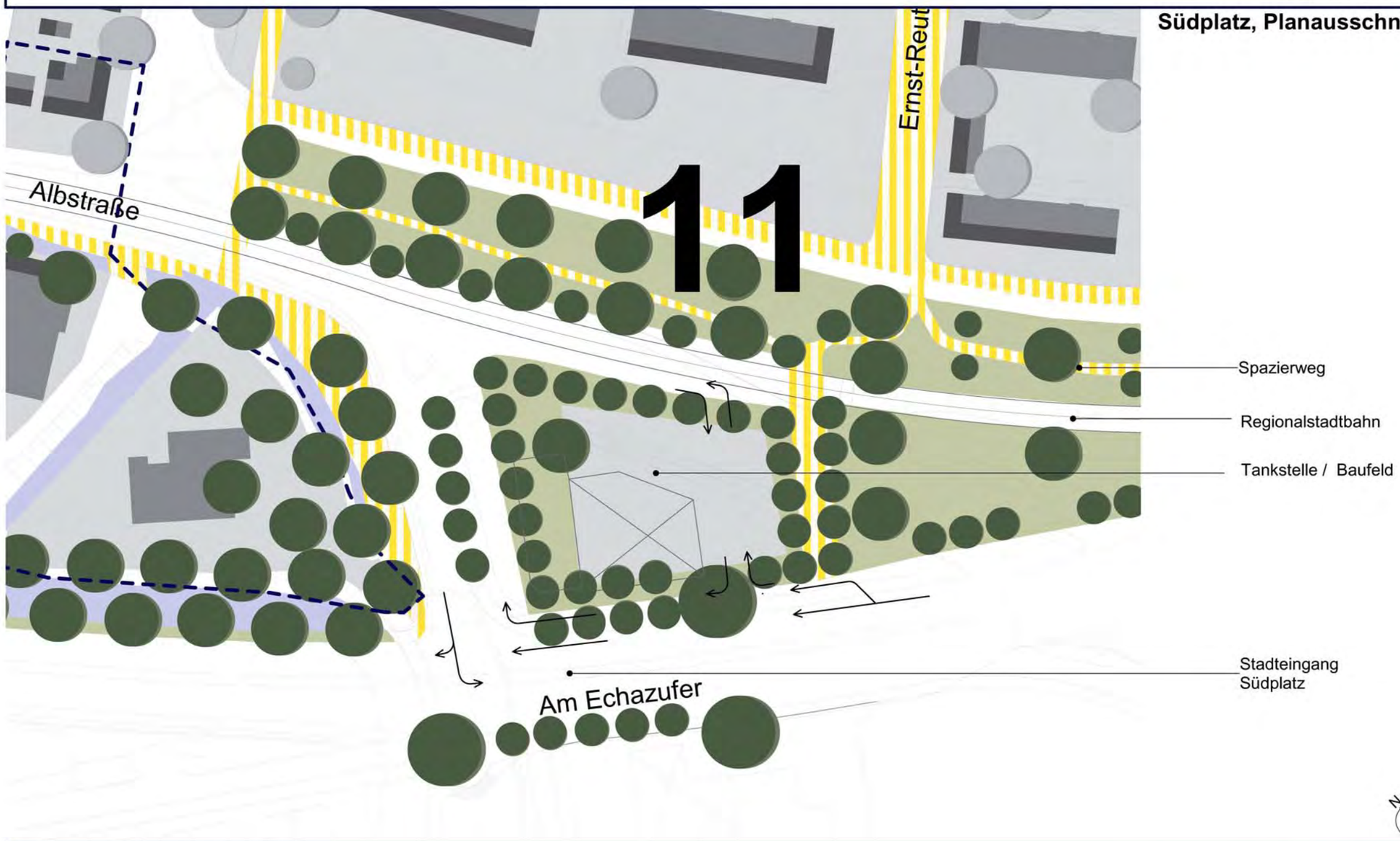
Mittelfristig:

- Trasse Regionalstadtbahn festlegen und einplanen

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT

STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Südplatz, Planausschnitt 11



PROF. EVERTS + PARTNER, STUTTGART
VORABZUG
Stand: Januar 2009

Stadt Reutlingen

Gewerbegebiet, Planausschnitt 12

Vorschläge Bürger

- Bessere Verknüpfung mit den Oststadt-Wohngebieten
- Förderung kleinflächiger Betriebe mit handwerklicher Orientierung
- Neuordnung der Flächen entlang der Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn

Planungsziele

- Standortentwicklung Gewerbe
- Neuordnung der Erschließung
- Neuordnung und Gestaltung der Bahnnebenflächen

Maßnahmen

Standortentwicklung:

- Das Gewerbegebiet mit Lederinstitut/Gerberschule soll mittelfristig bei betrieblichen Veränderungen kleinere Parzellierungen mit handwerklicher Nutzung auch in Nischenbereichen ermöglichen. Langfristig ist eine Umorientierung auf neue Arbeitsplätze und kleinere Parzellen geplant.

Erschließung:

- Das Gewerbegebiet soll für Rad- und Fußwege weiter erschlossen werden, ergänzende Erschließungswege (Wegerecht) entlang bestehender Eigentumsgrenzen

Bahnnebenflächen:

- Auf dem Bahngelände am Ostrand sollen parallel zu den geplanten Erholungswegen kleinparzellig Lager- und Parkierungsflächen angeboten werden, die durch Bäume und Heckenpflanzungen von der Erholungszone abgetrennt werden.

Umsetzung

Mittelfristig:

- Neuordnungskonzept in Abstimmung mit Eigentümern und Bewohnern

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT

STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Gewerbegebiet, Planausschnitt 12

SB- Markt neu

Spazierweg

Radweg

langfristig kleinere Parzellen

Zugänge und Wege

N

PROF. EVERTS + PARTNER, STUTTGART
VORABZUG
Stand: Januar 2008

Stadt **Reutlingen**

3.6 Verkehrskonzept

Integrierter Planungsansatz mit Beteiligung der Öffentlichkeit

- Die Entwicklung des Verkehrskonzeptes erfolgte auf der Grundlage einer breit angelegten vorgezogenen Bürgerbeteiligung, in der die interessierte Bürgerschaft dazu aufgerufen war, ihre spezifische Ortskenntnis in die Bestandsanalyse einzubringen und im workshopartigen Diskussionsprozess mit den Fachplanern Zielvorstellungen bzw. Programmstellungen zu erarbeiten.
- Durch diesen integrativen Planungsansatz konnten die Büros gemeinsam mit der Stadtverwaltung fachübergreifende Lösungsansätze entwickeln, die gewährleisten, dass die gegenseitigen verkehrlichen und städtebaulichen Abhängigkeiten aufgezeigt und erkennbare Zielkonflikte möglichst minimiert werden.
- Das aus diesem Planungsprozess abgeleitete Verkehrskonzept wird nachfolgend stichwortartig erläutert und für die einzelnen Verkehrsarten differenziert dargestellt.

Verkehrsberuhigungskonzept Motorisierter Individualverkehr

- Das Ziel der Verkehrskonzeption in der Oststadt muss sein, eine verkehrliche Infrastruktur zu definieren, die geeignet ist, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen innerhalb der Oststadt zu verringern und gleichzeitig die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung des Stadtquartiers zu fördern und die Mobilität der Bewohner aufrecht zu erhalten.
- In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass der planfestgestellte Scheibengipfeltunnel wesentlich mit dazu beitragen wird, dass die Verkehrsbelastung der Oststadt durch gebietsfremden Durchgangsverkehr signifikant abnehmen wird und im Wesentlichen auf die Ziel-/Quell- und Binnenverkehre des Gebietes reduziert werden kann.
- Das dargestellte Verkehrsberuhigungskonzept setzt daher die mittelfristige Realisierung dieser Planungsmaßnahme voraus. Darüber hinaus sind verkehrsträgerübergreifende Aspekte, wie z. B. die Zielkonflikte einer verkehrlich-städtebaulichen Integration einer potenziellen Regionalstadtbahn, planerisch zu berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund muss die zeitliche Umsetzbarkeit aller vorgeschlagenen Maßnahmen zur funktionellen Gliederung des Hauptverkehrssystems und zur Verkehrsberuhigung differenziert betrachtet werden.

Maßnahmenvorschläge

- Umfassende Neugestaltung der Gartenstraße im Sinne eines Verkehrsberuhigten Bereiches / Geschäftsbereiches mit Option zur stufenweisen Einrichtung weitgehend fahrverkehrsfreier Zonen (Mischflächencharakter):
  - Verkehrlich-städtebauliche Aufwertung dieser zentralen Nahtstelle zwischen der Oststadt und der Altstadt in Verbindung mit der Mauerstraße.
  - Keine durchgängige Befahrbarkeit für den allgemeinen Kfz-Verkehr; Anfahrbarkeit für Bewohner und Lieferverkehre.
  - Erschließung innerstädtischer Parkierungsschwerpunkte über stichförmige, gegenläufige Ausbildung der unteren Schulstraße und Aulberstraße.

- Verkehrsberuhigende Gestaltung der Straßenräume zwischen der Gartenstraße und der Kaiserstraße und nördlich der Seestraße, insbesondere:
  - Lederstraße zwischen B 312 und Gartenstraße
  - Burgplatz
  - Burgstraße zwischen Burgplatz und Leonhardsplatz
  - Albstraße zwischen Burgplatz und Seestraße
  - Untere Schulstraße / Krämerstraße / Aulberstraße

- Möglichst gegenläufige Ausbildung der Kaiserstraße und der Bismarckstraße zwischen der Karlstraße und Burgstraße
  - Vermeidung von Umwegfahrten
  - Verbesserung der Orientierung im Quartier
  - Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus durch gegenläufige Verkehre

- Verkehrslenkung und Bündelung der innenstadtrelevanten Wirtschafts- und Kundenverkehre auf den Straßenwinkel nördliche Kaiserstraße – Seestraße.

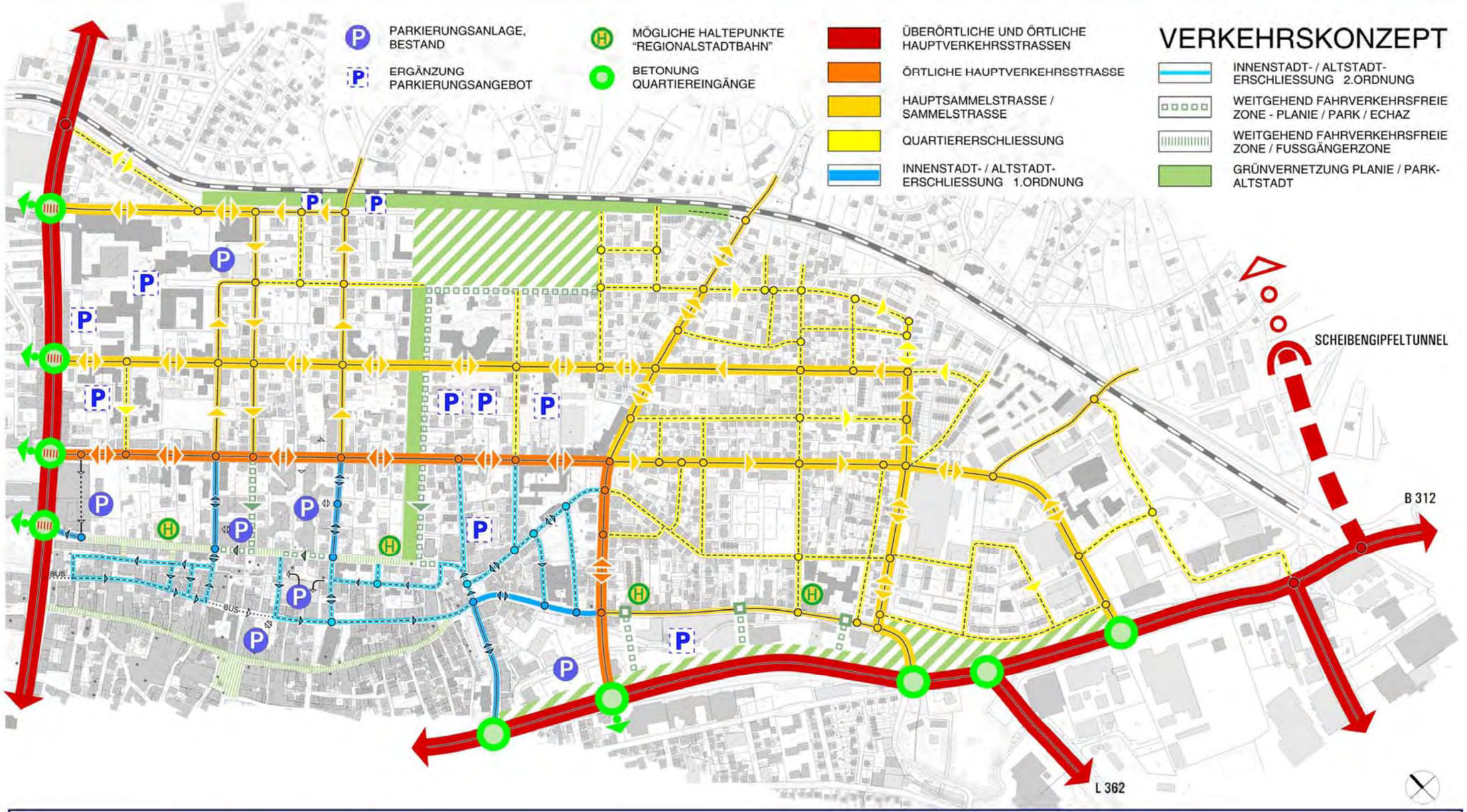
- Gliederung des verbleibenden flächigen Verkehrsnetzes in
  - Hauptsammelstraßen
  - Sammelstraßen
  - Quartiererschließungsstraßen / Anliegerstraßen

- Ausbildung stark verkehrsberuhigter Zonen im Bereich des Stadtgartens / Charlottenstraße und in der Planie bis zur Gartenstraße / Altstadt unter besonderer Ausgestaltung der Querungsbereiche
  - Bismarckstraße
  - Kaiserstraße

- Entwicklung von Maßnahmen im Zuge der Karlstraße zur Entflechtung und Vereinfachung der Verkehrsströme im Anbindungsbereich der Oststadt, wie z. B.
  - Realisierung von U-Turns in Verbindung mit
  - Rechts-Rechts-Anbindungen der Kaiser- / Bismarck- und Silberburgstraße

Das im Dialog mit der Verwaltung, den Bürgern und den Fachplanern entwickelte verkehrlich-städtebauliche Verkehrsberuhigungskonzept beinhaltet im Wesentlichen die gemeinsam definierte Programmstellung. Da das Konzept – wie bereits eingangs erwähnt – von einer signifikanten Verkehrsentlastung der Oststadt durch den Scheibengipfeltunnel ausgeht, stellt sich natürlich die Frage, inwieweit aus dem genannten Maßnahmenbündel bereits kurzfristig Maßnahmen umgesetzt werden können. Im Rahmen der Diskussion mit den Bürgern hat auch diese Frage zu kontroversen Auffassungen geführt, da ein Teil der Beteiligten einem Tunnel gegenüber kritisch eingestellt ist. Aus verkehrsplanerischer Sicht wird aber die Realisierung des Scheibengipfeltunnels als zwingende Voraussetzung gesehen, um die für die Oststadt dringend erforderlichen Handlungsspielräume zu erhalten. Kurzfristige Maßnahmen müssen daher insbesondere vor dem Hintergrund der während den Hauptverkehrszeiten auftretenden Überlastungserscheinungen im angrenzenden örtlichen und überörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz der B 312 vertiefend auf die möglichen verkehrlichen Konsequenzen untersucht werden.

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT



PLANUNGSGRUPPE KOLZ GMBH
STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR

DEZ. 2008
LUDWIGSBURG

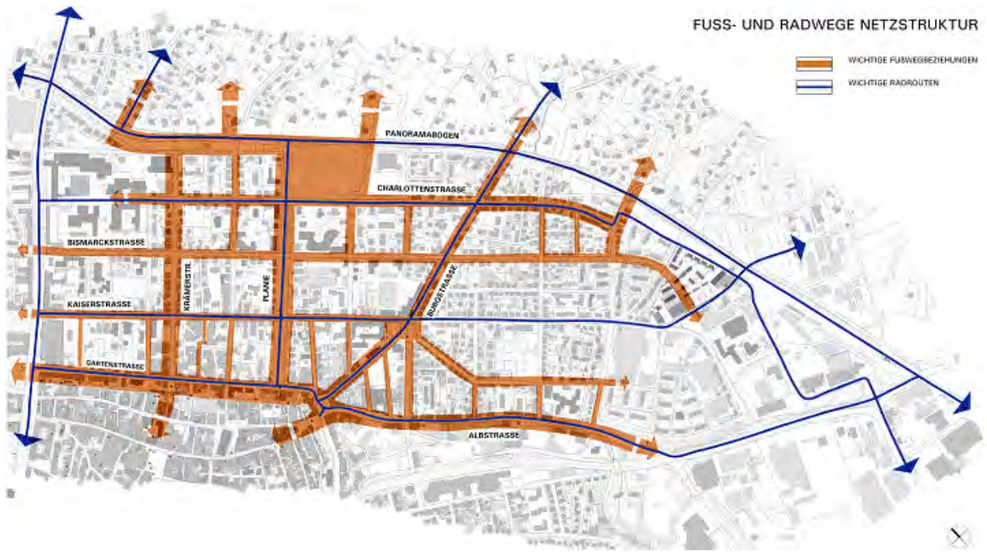
VORABZUG

Stadt Reutlingen

Fuß-/Radwegekonzept

Die für den motorisierten Individualverkehr definierten Maßnahmen sind die Grundlage für eine deutliche Attraktivierung der stadtteilspezifischen Fuß- und Radwegeverflechtungen:

- Gravierende Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger und Radfahrer an der Nahtstelle zur Altstadt im Bereich der neu definierten Gartenstraße / Mauerstraße.
- Aufwertung der Fuß-/Radwegeachse im Zuge der Planie zwischen dem Stadtgarten / Bereich entlang der Bahntrasse der ehem. Honauer Bahn und der Gartenstraße unter besonderer Berücksichtigung der Querungsbereiche Bismarckstraße / Kaiserstraße.
- Überprüfung von Ansätzen zur Verbesserung der Querungssituation der Karlstraße in Richtung City Nord.
- Attraktivierung des Radverkehrs im Bereich des verkehrlich entlasteten Systems innerhalb der Tempo 30-Zonenregelung und im Bereich der gegenläufigen Befahrbarkeit modifizierter Netzabschnitte.
- Verbesserung der Querungssituation im Bereich der Albstraße mit attraktiver Vernetzung zur Echaz.
- Erhöhung der Aufenthalts- und Verweilqualität durch Gestaltung der Straßenräume.
- Optimierung des Wegenetzes im Zuge der Panoramastraße bis zum Südbahnhof.



Öffentlicher Personennahverkehr

Regionalstadtbahn Neckar–Alb

Der Regionalverband Neckar–Alb hat eine Machbarkeitsstudie erstellen lassen, die den Nachweis erbracht hat, dass ein regionales Stadtbahnsystem in der Region Neckar–Alb sowohl aus betrieblicher und technischer Sicht als auch wirtschaftlich im Grundsatz möglich ist. Für den Bereich der Stadt Reutlingen wurden verschiedene Varianten untersucht, die davon ausgehen, dass die Gartenstraße / Albstraße zur zentralen Haltestellenachse mit folgenden Haltestellen entwickelt wird:

- Haltepunkt "Südbahnhof" im Bereich des Verkehrsknotens Marktstraße / Reutlinger Straße
- Haltepunkt "Albstraße" im Bereich Seestraße
- Haltepunkt "Agentur für Arbeit" im Bereich Leonhards- / Uhlandstraße
- Haltepunkt "Planie"
- Haltepunkt "Stadtmitte" im Bereich Schulstraße

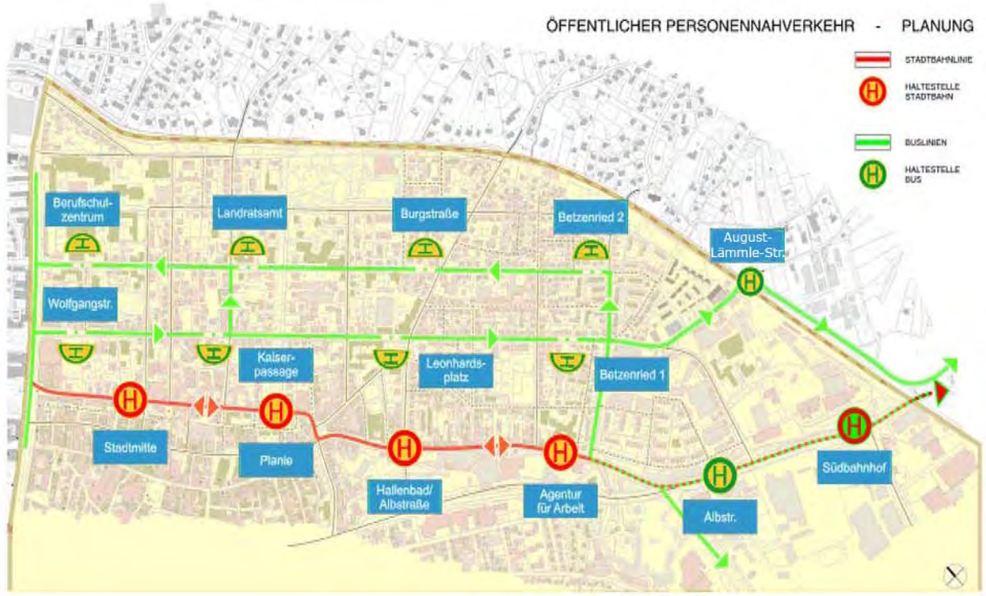
Für den Gleiskörper wird einschließlich Sicherheitsraum ein Querschnitt von 6,90 m benötigt, so dass insbesondere in der Gartenstraße nur noch begrenzt Flächen für den Kfz- und Fuß-/Radverkehr bestehen.

Die verkehrlich-städtebaulichen Konsequenzen, die sich daraus für den wichtigen Übergangsbereich der Gartenstraße / Mauerstraße zwischen der Oststadt und der Altstadt ergeben, sind beträchtlich und müssen vertiefend untersucht werden. Das vorliegende Verkehrskonzept, das von einer weitgehend fahrverkehrfreien Gartenstraße ausgeht, schafft jedoch wichtige Voraussetzungen zur Realisierung der Regionalstadtbahn.

Derzeit erfolgt eine Standardisierte Bewertung zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Varianten. Die Ergebnisse werden im Laufe des Jahres 2009 vorliegen.

Buslinienkonzept / Haltestellen

Durch das vorliegende Verkehrskonzept besteht die Möglichkeit, das bestehende Buslinien-netz aufrecht zu erhalten oder auch zu modifizieren. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das Status-Quo-Netz mit der dichten Haltestellenfolge bereits heute eine gute Anbindung der Oststadt gewährleistet.



3.6 Parkraumbewirtschaftungskonzept

Generelle Zielsetzungen

Der Entwicklung künftiger Strategien zur Verbesserung der Qualität des Parkraumangebots liegen folgende übergeordnete Planungsziele zu Grunde:

- Verkehrliche Entlastung der Oststadt durch Reduzierung des Parksuchverkehrs und Vermeidung von Umwegfahrten / Zwangsführungen.
- Verbesserung der Parkverhältnisse zu Gunsten der Bewohner der Oststadt unter Berücksichtigung der Belange der Einzelhandels- und Dienstleistungsstrukturen der Oststadt.
- Erhöhung der Auslastung der bestehenden Parkierungsschwerpunkte, mit dem Ziel, den Parkdruck in den öffentlichen Straßenräumen zu mindern oder Handlungsspielräume für eine Umstrukturierung des Parkraumangebotes zu schaffen.
- Erweiterung bzw. Ergänzung des Parkraumangebots in konzentrierter Form an stadtstrategisch geeigneten Stellen und im Bereich von Neunutzungen / Umstrukturierungen.
- Transparente und leicht verständliche Regelungen.
- Verminderung des Parkraumdefizits durch Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes (Regional-Stadtbahn / Pendlerverflechtungen / Kunden / …).
- Bewirtschaftung des Parkraumangebots mit dem Ziel, dass der vorhandene Parkraum effizient genutzt und den jeweiligen Nutzergruppen der Oststadt im Sinne des Parkraum-Sharings zur Verfügung steht.
- Berücksichtigung der im Zuge der "Rahmenplanung Oststadt" definierten Verkehrsberuhigungskonzeption.

Da im vorliegenden Fall der Oststadt kurzfristig Lösungsansätze zur Verbesserung der Parkierungssituation anzustreben sind, werden nachfolgend primär Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung erläutert, die weitgehend unabhängig von künftigen Entwicklungsabsichten bereits im Bestand umgesetzt werden könnten.

Parkraumbewirtschaftungsszenarien

Bei der Entwicklung künftiger Parkraumbewirtschaftungsstrategien zeigt sich, dass die Thematik des Parkens sehr komplex ist und die verkehrlichen Konsequenzen der jeweiligen Maßnahmen auf die Verträglichkeit der angrenzenden Bereiche und deren Nutzungsstrukturen überprüft werden muss.

Denn einerseits sind zwischenzeitlich durch bereits umgesetzte Bewirtschaftungsmaßnahmen strukturelle Randbedingungen entstanden, die grundsätzlich die Oststadt mit ihrer bestehenden Funktion als Einkaufsstandort der erweiterten Innenstadt tangieren, andererseits sollen Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung insbesondere auch und gerade die Belange der Bewohner der Oststadt stärker aufgreifen.

Darüber hinaus hängt die Attraktivität dieses innenstadtnahen Geflechts sehr stark davon ab, dass die verkehrlichen Randbedingungen im Sinne einer "Mobilitätsgerechtigkeit" gelöst werden, die auch die Belange anderer Verkehrsarten (ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer) berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund der genannten Zielsetzungen wurden unterschiedliche Bewirtschaftungsszenarien untersucht und in die Diskussion eingebracht. Im Ergebnis hat sich das nachfolgend dargestellte Szenario als Vorzugsvariante herauskristallisiert.

Parkraumbewirtschaftung – Vorzugsvariante

Entsprechend dem Lageplan der Vorzugsvariante gliedert sich die Oststadt im Wesentlichen in 2 Bewirtschaftungsformen:

"Kurzzeitparken" während Geschäftszeiten

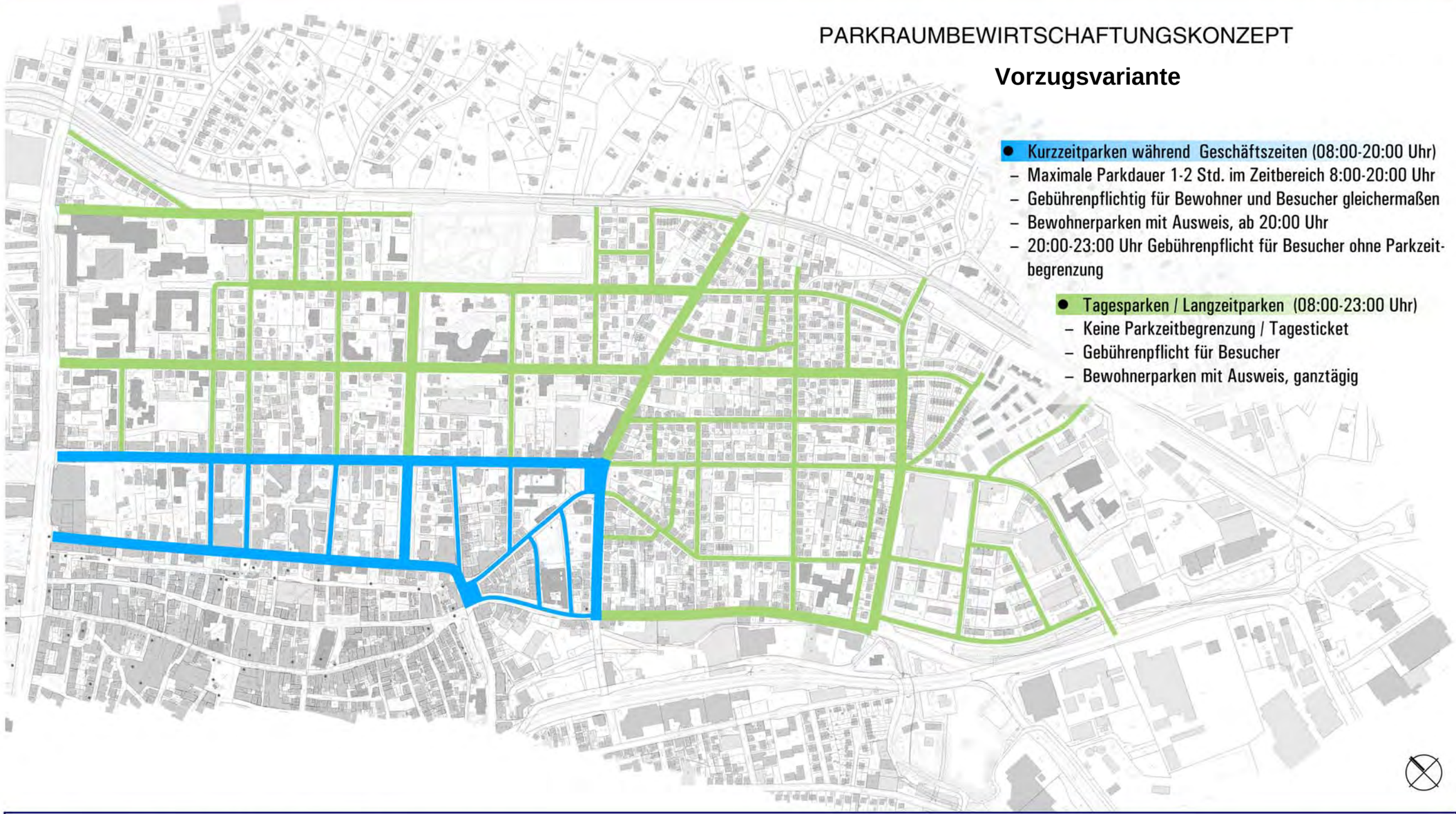
- Maximale Parkdauer 2 Std. im Zeitbereich 8.00–22.00 Uhr während der Geschäftszeiten
- In begründeten Fällen situationsabhängig auch max. 1 Std. Parkdauer
- Gebührenpflicht für Bewohner und Besucher/Kunden gleichermaßen - Parkscheinautomaten
- Ab 20.00 Uhr für Bewohner mit Parkausweis keine Gebührenpflicht
- Im Zeitbereich 20.00–23.00 Uhr Gebührenpflicht für Besucher; ohne Parkzeitbegrenzung

"Tagesparken / Langzeitparken"– 08.00–23.00 Uhr

- keine Parkzeitbegrenzung / Tagesticket
- Gebührenpflicht für Besucher/Kunden – Parkscheinautomat
- keine Gebührenpflicht für Bewohner mit Parkausweis

Wesentliches Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist es, dass die Parkierungsnachfrage in den öffentlichen Straßenräumen durch eine ganzheitliche Bewirtschaftung zu Gunsten des Bewohnerparkens gesteuert wird. Damit es aber keine Benachteiligung bzw. Privilegierung innerhalb der Bewohnernachfrage gibt, sollte es kein "freies Angebot" an Stellplätzen mehr geben, so dass nur der Bewohner im öffentlichen Straßenraum parken darf, der hierzu auch berechtigt ist (Parkausweis), es sei denn, der Bewohner (ohne Parkausweis) unterliegt der Gebührenpflicht.

RAHMENPLAN REUTLINGEN OSTSTADT



PLANUNGSGRUPPE KOLZ GMBH
STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR

DEZ. 2008
LUDWIGSBURG

VORABZUG

Stadt Reutlingen