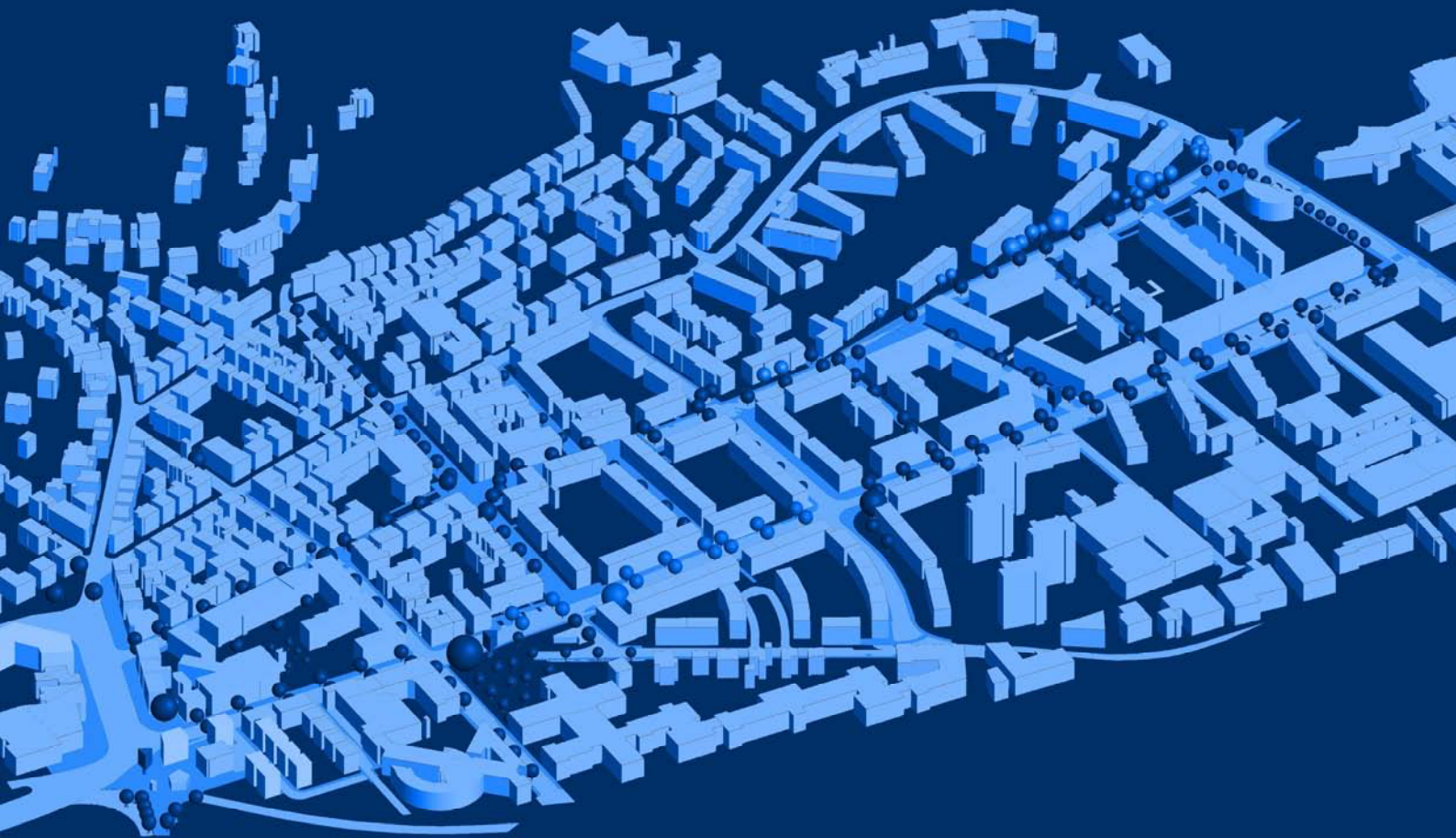


Pliensauvorstadt

# Leitplanung 2020

Öffentlicher Raum





# Öffentlicher Raum

## **Auftraggeber:**

Stadt Esslingen am Neckar  
Stadtplanungsamt

## **Autoren:**

URBA Architektenpartnerschaft Keinath und Dr. Dietl  
Freie Architekten und Stadtplaner  
Christine Keinath    Dipl.-Ing. Freie Architektin und Stadtplanerin  
Dr. Peter Dietl      Dipl.-Ing. Freier Architekt und Bauhistoriker  
Hans-Georg Sigel    Dipl.-Ing. Stadtplaner im Praktikum

Oberstdorfer Straße 20  
70327 Stuttgart  
Tel.: 0711/33 69 70-0  
Fax: 0711/33 69 70-31  
urba.keinath@web.de  
urba.dietl@web.de

Esslingen, Juli 2007



# Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Thesen .....</b>	<b>7</b>
<b>1</b>	<b>Einführung .....</b>	<b>9</b>
1.1	Anlass der Planung.....	9
1.2	Ziel der Leitplanung .....	9
1.3	Gestaltungsgrundsätze.....	10
1.4	Aufbau der Leitplanung .....	11
1.5	<b>Die Pliensauvorstadt – kein einheitliches Gebiet.....</b>	<b>13</b>
1.5.1	Kernbereich/Blockraster.....	13
1.5.2	Gegliederte und aufgelockerte Stadt .....	13
1.5.3	Breite.....	14
1.5.4	Reihenhausgebiet/Halbhöhenlage.....	15
1.5.5	Gewerbegebiet.....	15
1.5.6	Mischgebiet.....	15
1.6	Nutzungsschwerpunkte.....	17
1.7	Aktivierung der Potentiale in der Pliensauvorstadt .....	19
<b>2</b>	<b>Analyse Räume .....</b>	<b>21</b>
2.1	<b>Die Längsstraßen.....</b>	<b>21</b>
2.1.1	Typ 1: Haupterschließung .....	21
2.1.2	Typ 2: Innere Erschließung mit Verweilpunkten.....	22
2.1.3	Typ 3: Wohnerschließungsstraße.....	25
2.1.4	Typ 4: Hohe Straße und Dieselstraße .....	26
2.2	<b>Die Querstraßen .....</b>	<b>29</b>
2.2.1	Typ 1: zentrale Querachse .....	29
2.2.2	Typ 2: funktional wichtiger Straßenraum .....	31
2.2.3	Typ 3: untergeordnete Straßenräume.....	33
2.3	<b>Die Längs- und Querstraßen im Zusammenhang .....</b>	<b>35</b>
2.4	<b>Platztypen .....</b>	<b>37</b>
2.4.1	Typ 1: Innenhöfe (öffentlich/privat).....	37
2.4.2	Typ 2: Plätze im öffentlichen Raum, Stadtteilplätze.....	37
2.4.3	Typ 3: Platz mit Aussicht, Terrasse.....	38
2.4.4	Typ 4: Schulhöfe.....	38
2.4.5	Typ 5: Spiel- und Bolzplätze.....	38
<b>3</b>	<b>Analyse Verkehr .....</b>	<b>39</b>
3.1	Verkehrssituation.....	39
3.2	Maßnahmen Fußwegeverbindungen .....	41
3.3	Busverkehr .....	43
<b>4</b>	<b>Gestaltungssystematik .....</b>	<b>45</b>
4.1	Anforderungen an die Gestaltung von Straßen .....	45
4.2	Gestaltungssystematik Straßen .....	47

4.2.1	Längsstraßen.....	48
4.2.2	Querstraßen .....	49
<b>4.3</b>	<b>Querstraßen: Ebene und Hang .....</b>	<b>51</b>
<b>4.4</b>	<b>Anforderungen an die Gestaltung von Plätzen.....</b>	<b>53</b>
<b>4.5</b>	<b>Gestaltungssystematik Plätze.....</b>	<b>55</b>
4.5.1	Platzfolgen.....	55
4.5.2	Merkzeichen.....	55
4.5.3	Terrassen mit Ausblick.....	56
4.5.4	Hofsituationen.....	56
<b>5</b>	<b>Typologie Straßenraum .....</b>	<b>57</b>
<b>5.1</b>	<b>Die Längsstraßen.....</b>	<b>59</b>
5.1.1	Typ-1 - Stuttgarter Straße 1- Schnitt A-A.....	59
5.1.2	Typ 2 - Weilstraße 1 – Schnitt J-J .....	61
5.1.3	Typ 3 - Parkstraße – Wohnstraße .....	64
5.1.4	Typ 4 - Hohe Straße und Dieselstraße .....	64
<b>5.2</b>	<b>Die Querstraßen .....</b>	<b>65</b>
5.2.1	Typ 1 - Breitenstraße – Schnitt G-G.....	65
5.2.2	Typ 2 – Uhlandstraße und Karl-Pfaff-Straße.....	66
5.2.3	Typ 3 - Tannenbergsstraße – Schnitt F-F.....	70
<b>6</b>	<b>Plätze im Detail .....</b>	<b>71</b>
6.1	Umgestaltung Tankstelle/Roserplatz .....	71
6.2	Umgestaltung Stadtteileingang/Brückenstraße .....	73
<b>7</b>	<b>Leitplanung 2020 .....</b>	<b>79</b>
<b>8</b>	<b>Möblierungskatalog.....</b>	<b>81</b>
8.1	Verweilpunkte.....	81
8.2	Bänke.....	83
8.3	Poller .....	84
8.4	Abfallbehälter .....	85
8.5	Fahrradparker .....	86
8.6	Bodenbelag.....	87
8.7	Leuchten.....	88
8.7.1	Hauptverkehrsstraßen .....	89
8.7.2	Wohnstraßen.....	90
8.7.3	Platzbeleuchtung.....	91
<b>9</b>	<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>93</b>
<b>10</b>	<b>Anhang 1 Leitplanung 2020.....</b>	<b>95</b>
<b>11</b>	<b>Anhang 2 Prioritäten.....</b>	<b>96</b>

## 0 Thesen

- Gerade die Pliensauvorstadt als Stadtteil mit eingeschränkter Wohnqualität (kleine Wohnungen, wenig Balkone etc) benötigt den öffentlichen Raum.
- Durch die beengten Verhältnisse benötigt der öffentliche Raum echte „Freiräume“, nicht alles zustellen!
- Freiräume werden vor allem im ältesten, dicht bebauten Teil benötigt.
- Der öffentliche Raum muss vor allem im Alltag funktionieren (Stadtteilplatz)
- Die Pliensauvorstadt hat nicht eine Mitte sondern über den Stadtteil verteilte Schwerpunkte (Roter Platz, Einkaufsbereich Stuttgarter Straße, Schubartanlage). Es wird auch nicht möglich sein, eine neue Mitte (Stadtteilplatz, Bürgerhaus etc) – zumal am Rand gelegen – zu schaffen. Dafür ist die Weilstraße als verbindendes Rückgrat notwendig.
- Die verschiedenen inhomogenen Bereiche benötigen als verbindendes Element eine einheitliche Gestaltung über die gesamte Länge der Längsstraßen (Stuttgarter Straße und Weilstraße)
- Zur Vermeidung großen Nutzungsdrucks auf einem Platz (Roter Platz) benötigt die Pliensauvorstadt kleine Platzeinheiten über den ganzen Stadtteil verteilt (Verweilpunkte).
- Die Stuttgarter Straße dient der äußeren Erschließung, der Möglichkeit der Orientierung und Präsentation auch für Auswärtige.  
Die Weilstraße dient der inneren Erschließung im Stadtteil und dem Aufenthalt.
- Die Pliensauvorstadt hat eine innere und eine äußere Ansicht. Innenhöfe haben vor allem Quartiersfunktion. Auch Begrünung ist vor allem in den Innenhöfen zu finden (Schubartanlage). Die innere und die äußere Ansicht ist – stärker als in anderen Stadtteilen – nicht deckungsgleich, sie wird von Einheimischen und Auswärtigen stark unterschiedlich wahrgenommen.
- Deswegen sind sowohl Maßnahmen im inneren Bereich (Umgestaltung Innenhöfe, Stadtteilplatz etc.) als auch Maßnahmen im äußeren Bereich (Stadteingang und Stadtkante Brückenstraße) notwendig.
- Die Querstraßen machen den Bezug zum Hang spürbar. Hauptaufgabe der Gestaltung ist das Freiräumen, um die Topographie erlebbar zu machen.
- Die Pliensauvorstadt hat als verstecktes Potential die Ausblicke und Aussichtsterrassen (Kirchvorplätze). Diese Potentiale sollten mehr Bewohnern zugänglich gemacht werden können
- Der Erlebniswert des Stadtbildes soll durch unverwechselbare Gestaltung gesteigert werden; monotone Strukturen sind ebenso zu vermeiden wie ein ungeordnetes Bauen; stattdessen ist eine Formenvielfalt innerhalb eines von der Stadt Esslingen zu bestimmenden gestalterischen Rahmens anzustreben.

- Ästhetische Belange sind gleichgewichtig neben funktionalen Belangen zu berücksichtigen.
- Die Mischung verschiedener, sich gegenseitig nicht störender Nutzungen soll beibehalten werden.
- Der ruhende Verkehr soll neu geordnet und weitere Parkmöglichkeiten geschaffen werden

### **Hinweise zur Gestaltung**

- Da es im Rahmen der Sanierungsförderung keine Zuschüsse für private Nutzer gibt, müssen dafür Maßnahmen im öffentlichen Raum durchgeführt werden.
- Wenn es schon geringe Umsetzungsmöglichkeiten gibt, so muss auf die Qualität der tatsächlich entstehenden öffentlichen Räume umso mehr geachtet werden.
- Die Pliensauvorstadt ist durch unterschiedlichste Gebäude aus verschiedenen Zeiten und Baustilen, sowie durch verschiedenartige und z.T. beliebige Stadtmöblierung geprägt. Zusammen ergibt dies ein inhomogenes Bild des Stadtteils.
- Die Summe der Gebäude prägt den Stadtteil. Deswegen ist auch bei der Gestaltung der Fassaden eine zusammenhängende Betrachtung notwendig. Identitätsstiftende und stadtteilprägende Gebäude sollen erhalten werden und im Zusammenspiel der einzelnen Gebäude gestaltet werden.



## I Einführung

### I.1 Anlass der Planung

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes in der Pliensauvorstadt ist eine langfristige Aufgabe. Die Erneuerung erfolgt in der Regel in einzelnen Abschnitten. Um dennoch ein einheitliches Stadtbild zu erzielen, ist es notwendig, dass eine Gesamtkonzeption als Grundlage für die stufenweise Entwicklung vorliegt. Deshalb wurde die URBA Architektenpartnerschaft beauftragt, eine Leitplanung für den öffentlichen Raum der Pliensauvorstadt zu erstellen.

Aufgabe der Leitplanung ist es, gestalterische Vorgaben für die unterschiedlichen Straßenraumtypen zu entwickeln, die der Unterschiedlichkeit der verschiedenen Straßen und Plätze Rechnung tragen, gleichzeitig aber den öffentlichen Raum des Stadtteils als ein zusammenhängendes Ganzes erlebbar machen.

### I.2 Ziel der Leitplanung

Ziel der Leitplanung ist die Entwicklung von Leitbildern und Gestaltungsregeln für die unterschiedlichen Straßen- und Platzraumtypen der Pliensauvorstadt unter Berücksichtigung des eigenen Charakters des Stadtteils sowie der Sicherung der Sanierungsziele.

Die Leitbilder und Gestaltungsregeln beschreiben den angestrebten Raumcharakter, definieren die Verkehrsführung und geben die wichtigsten Gestaltungselemente hinsichtlich Bodenbelag, Grün und Beleuchtung vor. Dabei werden verschiedene Typen für die Gestaltung des öffentlichen Raums entwickelt. Diese Typen ersetzen aber nicht den individuellen Entwurf der einzelnen Straßen und Plätze.

Bei der Leitplanung wurden verschiedene Planungen aus den vergangenen Jahren berücksichtigt:

- Grobanalyse-Pliensauvorstadt, Südlicher Abschnitt und städtebauliches Leitbild, Stadt Esslingen, 1997
- Programm Soziale Stadt, Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf (Vorbereitende Untersuchungen), Büro Keinath und Institut für Sozialplanung Esslingen/Nürnberg (ifss), 2002
- Diplomarbeit an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen, Spaziergang durch die Vielfalt der Ansprüche im öffentlichen Raum, Judith Reiser, 2003
- Programm Soziale Stadt, Gesamtkonzeption Spiel- und Bewegungsräume, werkbüro für freiraum und landschaft thomas frank, 2005
- Parkierungskonzept Pliensauvorstadt, Stadtplanungs- und Stadtmessungsamt Esslingen, 2005

### **I.3 Gestaltungsgrundsätze**

Ziel der Leitplanung ist es, die Identität und die besonderen Merkmale des Stadtteils herauszuarbeiten. Die ortstypischen Merkmale sollen gestärkt und besser wahrnehmbar bzw. erlebbar werden. Durch einheitliche Gestaltungsprinzipien soll dabei die Einheit des Stadtteils besonders betont werden, ohne dabei auf eine differenzierte Behandlung der Straßen- und Platztypen zu verzichten.

**Hinsichtlich der Mittel zur Gestaltung des öffentlichen Raumes unterscheiden wir in Felder der Intervention:**

#### **Öffentliches Grün**

Klare Strukturen durch Baumreihen, Baumpaare, Einzelbäume oder Vorgärten.

#### **Stadtmobiliar und Beleuchtung**

Eine einheitliche Beleuchtung soll den öffentlichen Raum stärken und attraktiver machen. Unterstützend wird auf eine qualitativ definierte und durch Beispiele belegte Auswahl an Stadtmobiliar wie z.B. Bänke, Mülleimer etc. zurückgegriffen.

#### **Ruhender Verkehr**

Eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Pliensauvorstadt ist wünschenswert. Dies gilt vor allem hinsichtlich des derzeitigen Mangels an Parkmöglichkeiten. Entsprechend ist es ein vordringliches Ziel, durch Neuordnung im Rahmen der Gegebenheiten zusätzliche Stellplätze zu schaffen.

#### **Raubegrenzende Elemente**

Der Bodenbelag und die Qualität der Häuserfassaden bestimmen mit die Atmosphäre des öffentlichen Raumes. Deshalb soll bei der Gestaltung des Belages auf die Ausführung von Gliederungselementen wie Rinne und Bordstein Wert gelegt sowie mit einer kleinen Auswahl aufeinander abgestimmter Belagsmaterialien gearbeitet werden.

Ziel ist dabei eine einheitliche, klare Struktur, die nicht aus teuerstem Material und mit viel Aufwand geschaffen werden muss. Preisgünstige, aber dennoch gute Lösungen sollen angestrebt werden.

## I.4 Aufbau der Leitplanung

Die Leitplanung basiert auf 15 aufeinander aufbauenden **Strukturplänen**, die eine Übersicht über die verschiedenen Handlungsfelder im öffentlichen Raum bieten. Die Pläne werden im Einzelnen kurz erläutert und veranschaulichen die wesentlichen Inhalte der Leitplanung für den öffentlichen Raum in der Pliensauvorstadt.

Die Ergebnisse der 15 Strukturpläne – Analysepläne (Kap.2 und 3) und Gestaltungssystematik (Kap.4) – bilden die Grundlage für den **Leitplan 2020**, in dem das Ziel der zukünftigen Entwicklung des öffentlichen Raumes in der Pliensauvorstadt aufgezeigt werden soll.

Maßgeblich für Gliederung und Inhalt der Leitplanung ist die **städtebauliche Grundstruktur** des Stadtteils mit seinen mehr oder weniger rasterförmig entlang des Hanges zwischen Neckar und Zollberg angeordneten Längs- und Querstraßen. Diese Grundstruktur wird als Gegebenheit auch die zukünftige städtebauliche Entwicklung des Stadtteils prägen. Die darin ruhenden Potentiale zu erlassen, zu nutzen und herauszuarbeiten sowie die funktionale Differenzierung der einzelnen öffentlichen Räume gestalterisch zu reflektieren, ist Voraussetzung für eine Stärkung des Stadtbildes in der Zukunft.

## Plan I – Gebiete



Abb. I Gebiete

## **I.5 Die Pliensauvorstadt – kein einheitliches Gebiet**

Die Pliensauvorstadt entstand in der zweiten Hälfte des 19. Jhd., als die beginnende Industrialisierung die Erweiterung der Stadt Esslingen nötig machte. Mit ihr wurde erstmals jenseits des Neckars eine Vorstadt errichtet.

Die Pliensauvorstadt ist kein einheitliches Gebiet. Sie besteht aus mehreren Bereichen mit unterschiedlichen Nutzungen, Funktionen und Bevölkerungsgruppen. Die Bereiche wurden zu unterschiedlichsten Zeiten erbaut und haben somit auch vielfältige Probleme und Chancen. Es ist folglich nicht einfach, aber unabdingbar, eine **gemeinsame Zielrichtung für den gesamten Stadtteil** zu entwickeln.

Die Gebiete im Einzelnen:

### **I.5.1 Kernbereich/Blockraster**

Dies ist der älteste Bereich der Pliensauvorstadt, ab 1865 erbaut. Dieser Teil ist sehr dicht im traditionellen Blockraster bebaut, auch die Blockinnenbereiche sind fast vollständig überbaut. Eine Entkernung der Baustruktur ist sehr schwierig und nur anhand einer langfristigen Planung erreichbar.

Es gibt sehr wenig Grün in diesem Bereich. Eine bunte Mischung von Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel, schwerpunktmäßig entlang der Stuttgarter Straße, macht dieses Gebiet interessant. Hier befindet sich auch das historische Fabrikgelände der Firma Bohner-Köhle, das zu einem identitätsstiftenden Mittelpunkt mit Stadtteilplatz, Altenheim, Kindergarten und Bürgerhaus umgebaut und somit zu einer Anlaufstelle für alle Generationen wurde.

Die Pliensauvorstadt erweiterte sich mit der Zeit von Ost nach West weiter. Ihr östlicher Teil ist durch eine Auto- (Vogelsangbrücke) und eine Fußgängerbrücke (Pliensaubrücke) sehr gut an die Esslinger Innenstadt angebunden.

### **I.5.2 Gegliederte und aufgelockerte Stadt**

Nach dem zweiten Weltkrieg wurden in der Pliensauvorstadt sehr viele Wohnungen geschaffen, vorzugsweise Geschosswohnungsbau von Wohnbaugesellschaften. Dieser wurde im Sinne der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ geplant, das heißt, die Trennung nach Funktionen setzte sich durch und die Bebauung wurde locker in eine durchgrünte Landschaft gruppiert. Statt klaren Raumkanten gibt es nun fließende Räume. Die Bebauung besteht aus Zeilenbebauungen oder auch einzelnen Wohnhochhäusern.

Eine Übergangsform aus den 30er-Jahren des 20. Jhd., mit mehrgeschossiger Blockrandbebauung um große Wohnhöfe gruppiert, findet sich zwischen beiden Gebieten – zwischen Breitenstraße und Karl-Pfaff-Straße.

Die sich aus den städtebaulichen Gegebenheiten ergebenden Mängel und Probleme decken sich weitgehend mit denjenigen der Quartiere der Nachkriegszeit, weshalb hier keine weitere Differenzierung notwendig scheint.

Auffallend ist die sehr starke Durchgrünung des Gebietes, allerdings hat in vielen Bereichen das Grün nur die Qualität von „Abstandsgrün“.

Die bisher beschriebenen Bereiche bilden den Kern der Pliensauvorstadt, sind, wie soeben dargestellt, in ihren Bedürfnissen aber sehr unterschiedlich.

### **1.5.3 Breite**

Das Gebiet Breite ist grundsätzlich dem Gebiet „gegliederte und aufgelockerte Stadt“ zuzuordnen.

Die Bebauung der Breite wurde mit einem ersten Bauabschnitt in den 1990er-Jahren begonnen.

Derzeit wird die verbliebene unbebaute Fläche der Breite vermarktet. Zielgruppe sind vor allem Baugemeinschaften und keine Investoren. Bei der Konzeption für die Umsetzung des zweiten Bauabschnitts wurde das französische Viertel in Tübingen als Vorbild herangezogen. Die Realisierung soll in den kommenden Jahren erfolgen.

Ziel ist es, eine möglichst vielseitige Architektur in Verbindung mit der klaren vorliegenden städtebaulichen Konzeption zu realisieren. Die in Planungswerkstätten mit Interessenten erarbeiteten Konzeption sieht eine zum Teil unterbrochene Blockrandbebauung vor. Die Proportionen der einzelnen Baukörper fügen sich in die umgebende Bebauung gut ein.

Bezüglich der Nutzung ist ein Wohngebiet mit erdgeschossigen gewerblichen Nutzungen um die zentrale Straße und den neuen Quartiersplatz geplant. Ein vordringliches Ziel des Städtebaus ist die Integration der neuen Elemente in die Gesamtstruktur des Stadtteils unter Verbesserung von Vernetzung, Dienstleistungsangebot und sozialer Struktur.

Eine gute städtebauliche Integration in den Stadtteil soll der Gefahr vorbeugen, dass das Wohngebiet eine Sonderstellung einnimmt und sich zu einer Art „Insel“ entwickelt.

Das Gebiet soll einen weiteren Stein in dem bunten, aber doch eine Einheit bildenden Mosaik des Stadtteils formen.

#### **I.5.4 Reihenhausgebiet/Halbhöhenlage**

Südlich der Breite schließen sich zwei weitere Gebiete mit reiner Wohnbebauung an, ein Reihenhausgebiet aus den 50er-Jahren und der Bereich der Halbhöhenlage, ein Einfamilienhausgebiet am Hang entlang der Hohenheimer Straße und Zollbergstraße. In beiden Gebieten ist die Nutzung durch den Eigentümer vorherrschend. Vor allem das Gebiet der Halbhöhenlage steht mit der restlichen Pliensauvorstadt in kaum einer funktionalen Verbindung.

#### **I.5.5 Gewerbegebiet**

Nördlich der Kernbereiche entlang des Neckars befindet sich ein Gewerbegebiet. Dieses erstreckt sich entlang der B10. Die dort vorherrschenden Gewerbebetriebe haben größtenteils keinen großen Bezug zur Pliensauvorstadt, sie sehen sich mehr an der B10 liegend, als zur Pliensauvorstadt zugehörig. Problematisch sind die teilweise gegebene direkte Nachbarschaft von Wohnnutzung und Gewerbe und die wenig geplante Durchmischung beider Funktionsbereiche.

Derzeit gibt es keine konkrete Konzeption für die weitere Entwicklung des Gewerbegebiets. Eine solche wird von der Lenkungsgruppe und der Wirtschaftsförderung angemahnt und sollte in naher Zukunft erarbeitet werden. Über den Rahmen der vorliegenden Leitplanung geht dies aber weit hinaus.

Hier ist lediglich die Förderung der städtebaulichen Integration als vordringliches Ziel festgehalten. Baulich problematisch ist vor allem die geschlossene Bebauung entlang der B10, welche von der Pliensauvorstadt aus den Blick über den Neckar auf die Weinberge und die Kernstadt verstellt. Eine weitere Verknüpfung mit der Kernstadt über den Neckar mit einer Brücke auf Höhe der Ausfahrt von der B10 in die Hedelfinger Straße ist bereits seit Jahren in der Diskussion.

#### **I.5.6 Mischgebiet**

Entlang der B10 im nordöstlichen Bereich der Pliensauvorstadt befindet sich ein Mischgebiet mit Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnungen. Dieses Gebiet am östlichen Ende der Berkheimer Straße war ursprünglich ein reines Wohngebiet, welches sich aber – bedingt durch die problematische Lage an der B10 – langsam in ein Gewerbegebiet wandelte. Hinzu kommt die trennende Wirkung der Brückenstraße mit ihren 6 Fahrspuren. Hier besteht derzeit eine Barriere, die nur schwer zu überwinden ist.

Da die Hauptprobleme in den drei Kernbereichen „Blockraster“, „Breite“ und „aufgelockerte bzw. gegliederte Stadt“ liegen, wurde nach gründlicher Abwägung der Schwerpunkt des Interesses der Leitplanung auf diese Gebiete gelegt, ohne die Gesamtsituation der Pliensauvorstadt außer Acht zu lassen. Vor allem auch die Einbindung des Gewerbegebietes über die Stuttgarter Straße hinaus sowie des Mischgebietes über die Brückenstraße hinweg fanden hinsichtlich der Integration und Vernetzung des Gesamtstadtteiles Berücksichtigung.

## Plan 2 – Nutzungsschwerpunkte



Abb. 2 Nutzungsschwerpunkte



## I.6 Nutzungsschwerpunkte

In der Pliensauvorstadt ergeben sich verschiedene Nutzungsschwerpunkte.

Verbindet man die **öffentlichen Gebäude**, so erhält man einen halbkreisförmigen Gürtel, ausgehend von den Schulen an der Eberhard-Bauer Straße und endend am Stadtteileingang. Im südlichen Bereich ist der Gürtel durch die beiden Kirchen in Hanglage mit schönem Ausblick begrenzt.

**Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe** befinden sich ausschließlich im Stadtteileingangsbereich von Esslingen kommend, entlang der Stuttgarter- und Brückenstraße.

**Industrie und Gewerbe** ziehen sich im nördlichen Bereich wie ein Band entlang der B10 über die Brückenstraße hinweg, was mit der Topographie und der von der B10 ausgehenden Lärmbelastigung zusammenhängt.

Auffällig ist, dass die Pliensauvorstadt keine „**Mitte**“ besitzt, weder im baulichen noch im sozialen Bereich. Einzelne Kerne wie der Rote Platz, der Einkaufsbereich entlang der Stuttgarter Straße oder aber der Bereich rund um die Schubartanlage verteilen sich quer über den Stadtteil. Durch den neuen Stadtteilplatz wurde inzwischen eine „neue Mitte am Rand des Stadtteils“ geschaffen.

Geplant ist, die Weilstraße, die all diese Standorte miteinander verbindet, zukünftig als Rückgrat, vor allem für den Fußgänger, auszubauen. Ziel ist es, die Orientierung derzeit wieder nach innen zu lenken, in die Mitte des Stadtteils.

Ergänzt wird die Funktion der Weilstraße durch die Stuttgarter Straße. Diese parallel verlaufende Erschließungsstraße wird dem Autofahrer auch weiterhin dazu dienen, den Stadtteil zu durchfahren oder aber von hier aus ins Innere der Pliensauvorstadt, zum Rückgrat Weilstraße zu gelangen.

Internes Fußgänger-Rückgrat und parallele Erschließung mit KFZ bedingen einander.

Die Weilstraße soll demnach zukünftig die Funktion der „inneren Erschließung“ bekommen, mit den Aufgaben, die einzelnen Gebiete, wie wir sie aus Plan I kennen, besser zu verknüpfen, die Fußgängerströme zu bündeln und die Kommunikation zu fördern.

### Plan 3 – Potentiale



Abb. 3 Potentiale

## I.7 Aktivierung der Potentiale in der Pliensauvorstadt

Plan 3 zeigt die räumlichen Potentiale der Pliensauvorstadt, die in ihrer Bedeutung für den Stadtteil derzeit kaum wahrgenommen werden. Ziel der mit der vorgehenden Leitplanung erarbeiteten Konzeption ist es, diese Potentiale stärker hervorzuheben:

- Der Stadtteil steigt vom Neckar in südliche Richtung kontinuierlich an. Leider ist diese **charakteristische Topographie** aber nicht erlebbar. Eine übermäßige Begrünung der Straßenräume verstellt zum Teil die für die Wahrnehmung der Topographie notwendigen Blickbeziehungen.
- Das der Topographie folgende **rasterförmige Straßennetz** bietet sich dazu an, die Topographie in der Gestaltung des öffentlichen Raumes zu thematisieren und die entlang der Höhenlinien verlaufenden Straßen (Längsstraßen) mehr zu begrünen als die orthogonal zu den Höhenlinien verlaufenden Straßen (Querstraßen). Man könnte dadurch noch reizvollere Blickbeziehungen zu den auf der anderen Neckarseite liegenden Weinbergen sowie den Hängen des Zollbergs ermöglichen und eine bessere Orientierung im Stadtteil erzielen. Die Querstraßen sollten folglich zukünftig von großen Bäumen freigehalten werden.
- Zusätzlich bieten die beiden **Aussichtsplattformen** an den Kirchen einen prächtigen Ausblick und sind als ein weiteres, wenig genutztes Potential festzuhalten.
- Die Pliensauvorstadt ist im westlichen Bereich (Schubartanlage, Flüwo-Hochhäuser) und entlang der Stuttgarter Straße stark durchgrünt. Allerdings wirken die **Grünbereiche** derzeit nur als Abstandsgrün. Die Nutzbarkeit der Flächen für den Anwohner lässt ebenso zu wünschen übrig wie deren Attraktivität als Hintergrund und Begrenzung öffentlicher Räume. Mit einer entsprechenden Umgestaltung können die mit den Grünflächen und dem alten Baumbestand, der erhalten werden sollte, gegebenen Qualitäten erlebbar gemacht werden.
- Ein großes Plus ist die **direkte fußläufige Verbindung** über die Pliensaubrücke nach Esslingen, die den Stadtteil direkt an die Innenstadt anbindet.  
Diese Anbindung an das urbane Zentrum Esslingens mit seinen Einkaufslagen, Dienstleistungsangeboten, zentralen Einrichtungen und Freizeitangeboten sowie den Angeboten des ÖPNV (ZOB, HBF) wird allerdings nicht vollständig genutzt. Grund dafür sind die städtebaulichen und gestalterischen Mängel des Stadteingangs sowie die bis zur Fertigstellung des neuen Pliensau-Stegs gegebenen Bedingungen. Hinzu kommt die das Sicherheitsgefühl beeinträchtigende, mangelnde Beleuchtung auf der historischen Pliensaubrücke.  
Um dieses Potential vollständig zur Geltung zu bringen, sind hinsichtlich des hier betrachteten öffentlichen Raumes in der Pliensauvorstadt vor allem der Brückenkopf der Pliensaubrücke sowie der Stadteingang mit Brückenstraße und östlicher Stuttgarter Straße in ihrer

Gestaltung und Aufenthaltsqualität sowie hinsichtlich der Querungsmöglichkeiten für den Fußgänger zu verbessern.

Dies dient zudem der Aufwertung des Entreés des Stadtteils sowie seiner Außenansicht für den Auswärtigen.

- Aber nicht nur die Innenstadt von Esslingen ist fußläufig gut zu erreichen, vielmehr besteht auch eine **gute Verknüpfung** im südlichen und östlichen Bereich in die **umliegende Landschaft**. Manche Wege sind jedoch nicht besonders attraktiv oder es fehlt an der Vernetzung, so dass es erforderlich ist, den einen oder anderen Weg aufzuwerten zu ergänzen oder auch neu anzulegen.

### Plan 4 – Längsstraßen



Abb. 4 Längsstraßen

## 2 Analyse Räume

### 2.1 Die Längsstraßen

Die Längsstraßen wirken ungegliedert und bieten derzeit nur eine geringe Aufenthaltsqualität. Sie verbinden aber die verschiedenen Bereiche und sind deshalb für deren Integration in das Gesamtsystem sehr wichtig. Bezüglich ihrer Funktion unterscheiden wir vier verschiedene Straßentypen, die in Plan 4 dargestellt sind und im folgenden Text erläutert werden.

#### 2.1.1 Typ I: Haupterschließung

##### **Durchgangsverkehr, Fußgängerverbindung, Einzelhandel und Dienstleistung**

###### **Stuttgarter Straße**

Die Stuttgarter Straße, im Plan lila dargestellt, ist in drei Teilbereiche gegliedert:

Der erste Abschnitt (von der Brückenstraße bis zur Tankstelle/Breitenstraße) ist sehr belebt. Er wird geprägt durch verschiedene Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe. Der zweite Abschnitt (von der Tankstelle/Breitenstraße bis zur Karl-Pfaff Straße) erhält durch die geschlossene, beidseitige Wohnbebauung mit breiten grünen Vorbereichen seinen eigenen Charakter. Der dritte Teil (von der Karl-Pfaff Straße bis zur Eberhard-Bauer Straße) entwickelt sich derzeit durch die Neubebauung der Breite.

###### **Charakteristik/Typus**

- Durchgangsstraße mit dem höchsten Verkehrsaufkommen in der Pliensauvorstadt
- äußere Erschließung des Stadtteils

###### **Mangel/Handlungsbedarf**

- Grün entlang der Straße unstrukturiert
- Querungsmöglichkeiten (Ottostraße, Brückenstraße) fehlen.
- mangelhafte Führung der Buslinien

###### **Ziele/vorgeschlagene Maßnahmen**

- Umgestaltung der Randbereiche im Rahmen der Neubebauung Breite
- Der alleinartige Charakter soll durch Baumpaare gestärkt werden
- zusätzliche Querungsmöglichkeiten
- Verlagerung der Bushaltestelle vor den Kreuzungspunkt Karl-Pfaff-Straße, hinter die Kreuzung in östliche Richtung für eine bessere Linienführung des ÖPNV (Bus)

### flankierende Maßnahmen

- Schließung der Hedelfinger Straße von der Stuttgarter Straße kommend. Verkehr soll zukünftig über die Breitenstraße geleitet werden.
- Neue Platzsituation auf Höhe der Tankstelle mit Parkmöglichkeiten schaffen.  
(Absprache/Kooperation Daimler AG notwendig)

Ziel der vorliegenden Planung ist es, in der Stuttgarter Straße eine **Vereinheitlichung** im Sinne einer **die unterschiedlichen Bereiche verbindenden Spange** zu erreichen. Wichtigstes Gestaltungselement sind durchgehend angeordnete Baumpaare.



Abb. 5 Stuttgarter Straße

## 2.1.2 Typ 2: Innere Erschließung mit Verweilpunkten

### Rückgrat Weilstraße

Im Gegensatz zur Stuttgarter Straße, über die im Wesentlichen der Autoverkehr fließt, hat die Weilstraße (blau dargestellt) die Funktion, ein **starkes internes Rückgrat** für den Stadtteil zu bilden und vor allem die **quartiersinterne Vernetzung** zu gewährleisten. Ein Konzept liegt bereits vor und ist bei der Leitplanung berücksichtigt worden. Langfristiges Ziel ist es, den Stadtteil entlang dieser zentralen Fußgängerachse mit Aufenthaltsqualität auszurichten und sie als solche erlebbar zu machen.

Bei der Weilstraße unterscheiden wir zwei Bereiche. Der östliche Teil bis zur Karl-Pfaff Straße ist geprägt durch eine klare räumliche Fassung, eine Bebauung des 19. Jhd. sowie eine verkehrsberuhigte Zone (zwischen Uhland-/Karl-Pfaff Straße).

Der westliche Teil bis zur Eberhard-Bauer Straße hingegen ist durch die Bebauung räumlich nicht gefasst, weitet sich auf und besitzt teilweise nur sehr wenig Grün im Straßenraum.

### **Charakteristik/Typus**

- zentrale innere Erschließung des Stadtteils
- nicht durchgängig befahrbar (Roter Platz – verkehrsberuhigter Bereich/Fußgängerzone)
- teilweise Einbahnverkehr
- Fußgängerachse
- viele öffentliche Nutzungen entlang der Weilstraße

### **Mangel/Handlungsbedarf**

- mangelnde Straßenraumgestaltung
- Roter Platz bislang als einziger Aufenthalts-/Kommunikationsort
- Aufenthaltsbereiche entlang der Straße fehlen
- Fußgängerverbindungen nicht ausreichend ausgebaut
- zu viel Grün im Straßenraum, Sichtverbindungen mangelhaft

### **Ziele/vorgeschlagene Maßnahmen**

- Ausbau der Weilstraße zum Rückgrat der Pliensauvorstadt (Konzept liegt bereits vor)
- Weilstraße als zentrale innere Erschließung mit Verweilpunkten
- durchgängiger, breiter Fußgängerstreifen
- Entzerrung des Nutzungsdrucks am Roten Platz durch Verweilpunkte entlang der Straße
- klare alleinartige Struktur durch Baumpaare
- zusätzliche Stellplätze im westlichen Bereich

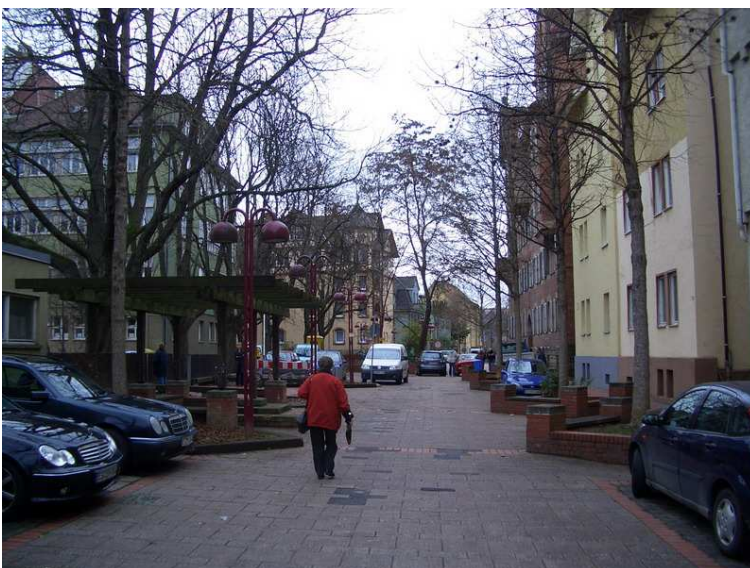


Abb. 6 Weilstraße

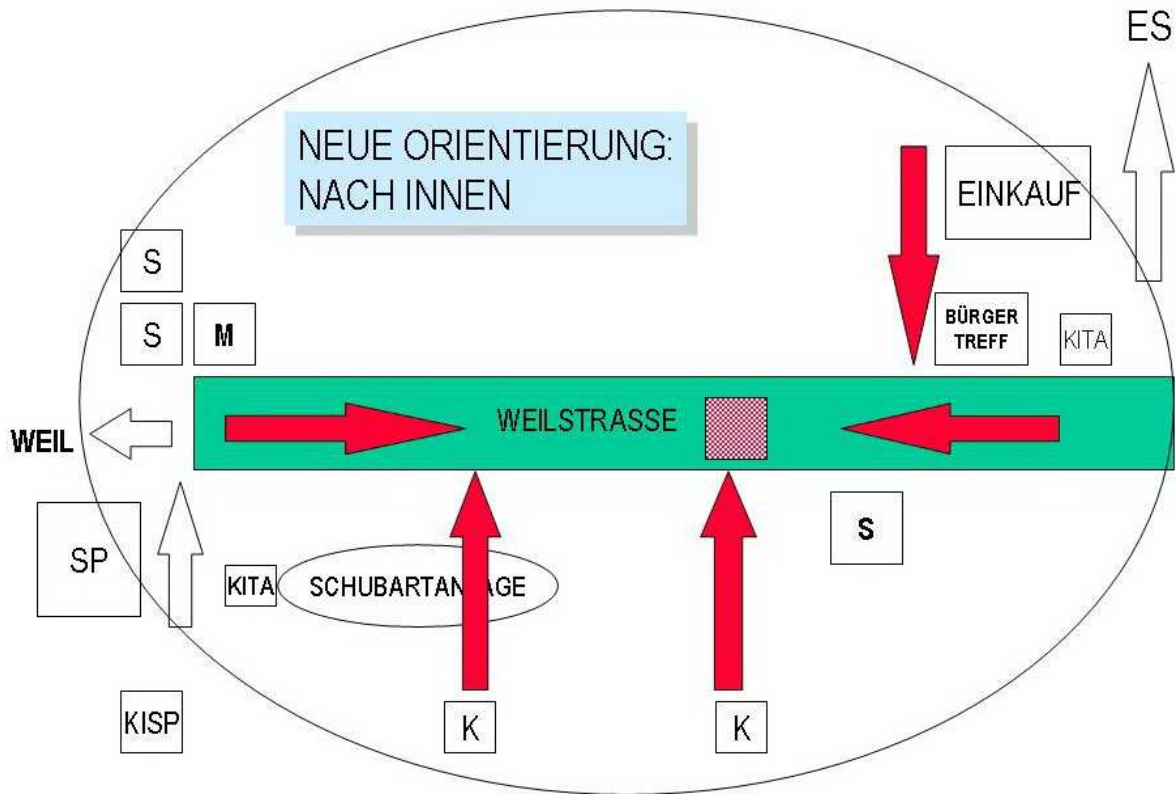


Abb. 7 Weilstraße: Neue Orientierung nach innen (VU 2002)

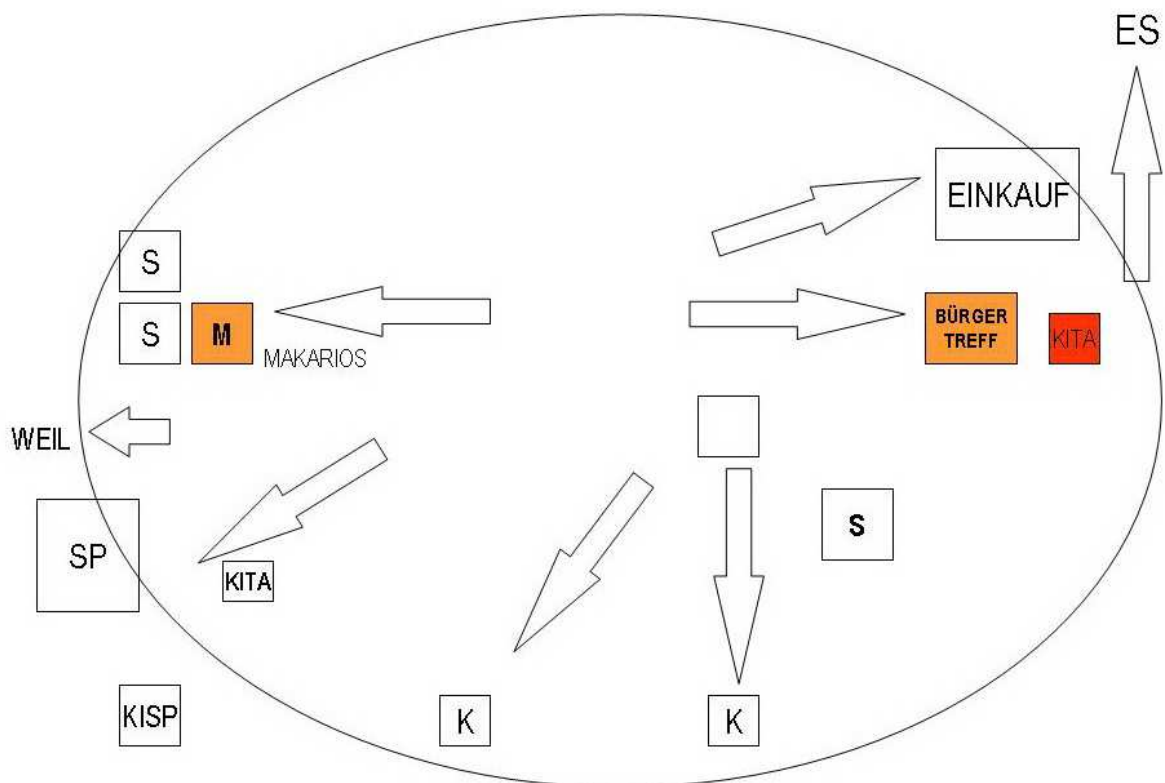


Abb. 8 Weilstraße: Verknüpfung nach außen (VU 2002)



### 2.1.3 Typ 3: Wohnerschließungsstraße

**Parkstraße** (in Plan 4 türkis dargestellt)

#### **Charakteristik/Typus**

- reine Wohnstraße mit Tempo 30
- im östlichen Bereich Bebauung mit Vorgärten
- im westlichen Bereich Bebauung mit privaten Vorbereichen
- breiter Straßenquerschnitt

#### **Mangel/Handlungsbedarf**

- breiter Straßenquerschnitt verleitet zu überhöhter Geschwindigkeit
- Sicherheitsbelange werden nicht erfüllt, Geschwindigkeitsreduzierung
- fehlende Querungsmöglichkeiten (Bereich Schubartanlage)
- Zwischen der Karl-Pfaff und der Umlandstraße besteht eine besonders hohe Parkierungsdichte.
- gestalterische Mängel

#### **Ziele/vorgeschlagene Maßnahmen**

- Randbereiche sind aufzuwerten mit Gehwegen und Aufenthaltsflächen
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 7km/h (Vorschlag der Gesamtkonzeption Spiel- und Bewegungsräume 2005)
- Parkraumbewirtschaftung
- Förderung der Aufwertung privater Vorbereiche/Vorgärten

Ein akuter Handlungsbedarf wird trotz der aufgeführten Missstände nicht gesehen, längerfristige, schrittweise Umsetzung.



Abb. 9 Parkstraße

#### 2.1.4 Typ 4: Hohe Straße und Dieselstraße

Die Hohe Straße (hellblau) und Dieselstraße (grau) erfüllen unterschiedliche Funktionen. Bei der Hohen Straße handelt es sich um eine Wohnerschließungsstraße bei der Dieselstraße um eine Erschließungsstraße für Gewerbebetriebe. Beide Straßen haben eine untergeordnete Bedeutung für das Gesamtsystem des öffentlichen Raumes. Der Vollständigkeit halber seien sie hier kurz betrachtet:

##### a) Hohe Straße

###### Charakteristik/Typus

- Wohnerschließungsstraße
- Tempo 30

###### Mangel/Handlungsbedarf

- hohe Belastung durch ruhenden Verkehr und Anliegerverkehr
- unzureichende Parkmöglichkeiten
- schlechte Fahrbahnbeschaffenheit (Instandsetzung notwendig)
- zu wenig Grün entlang der Straße
- fehlende Fußgängerbereiche
- unattraktive und schlechte Straßenbe- und ausleuchtung  
(frei hängende Lampen über der Straße)

###### Ziele/vorgeschlagene Maßnahmen

- Beschränkung des Verkehrs auf Anliegerverkehr
- Erneuerung der Straße mit zusätzlichen Parkmöglichkeiten



Abb. 10 Hohe Straße

## b) Dieselstraße

### Charakteristik/Typus

- Erschließungsstraße Gewerbegebiet
- sehr schmaler Straßenquerschnitt

### Mangel/Handlungsbedarf

- fehlende Blickbeziehung (einseitig Weinberg)
- einseitiger Gehweg
- wenig Grün im Straßenraum
- Parken auf der Straße führt zu Engpässen

### Ziele/vorgeschlagene Maßnahmen

- beidseitiger Gehweg
- Erarbeitung eines Parkierungskonzeptes
- mehr Grün im Straßenraum durch einseitig Bäume in regelmäßigen Abständen

Darüber hinaus gibt es Überlegungen, in ferner Zukunft die Ausfahrt der B10 zu verlegen und von dieser direkt in die Dieselstraße auszufahren. Der Verkehr würde somit weniger die vorhandene Wohnbebauung tangieren und direkt durch bzw. in das Gewerbegebiet geleitet.



Abb. 11 Dieselstraße

## Plan 5 – Querstraßen



Abb. 12 Querstraßen

## 2.2 Die Querstraßen

Plan 5 zeigt, dass die Querstraßen zum Hang im Süden hin ansteigen bzw. Richtung Norden zum Neckar hin fallen. Dadurch ergibt sich für die Pliensauvorstadt eine besondere Situation, die einerseits hangaufwärts den Übergang in die Landschaft mit Aussichtspunkten, andererseits aber auch reizvolle **Blickbeziehungen** zu den auf der anderen Seite des Neckars liegenden Weinbergen ermöglicht.

Bei den Querstraßen unterscheiden wir in drei verschiedene Straßentypen:

1. zentrale Querachse
2. funktional wichtiger Straßenraum
3. untergeordneter Straßenraum mit Blickbeziehungen

### 2.2.1 Typ I: zentrale Querachse

Der Breitenstraße (in Plan 5 dunkelrot) kommt durch ihre Länge, ihre Geradlinigkeit und die sich daraus ergebenden prächtigen Sichtverbindungen zu den Weinbergen auf der gegenüberliegenden Neckarseite bzw. zur Südkirche die größte Bedeutung zu. Die Breitenstraße und das sie kreuzende Rückgrat Weilstraße bilden zusammen ein zentrales Kreuz. Am Kreuzungspunkt liegt der Rote Platz.

### Breitenstraße

#### Charakteristik/Typus

- im zentralen Bereich verkehrsberuhigte Zone/Fußgängerzone
- Topographie spürbar
- längster, die Pliensauvorstadt querender Straßenzug von Nord nach Süd

#### Mangel/Handlungsbedarf

- ruhender Verkehr schlecht angeordnet, Parken auf dem Gehweg im südlichen Bereich
- Straßenbeleuchtung unterschiedlich
- Vorgärten ungepflegt
- Blickbeziehung nicht erlebbar aufgrund zuviel Bäumen, Begrünung und Möblierung
- unübersichtlich
- schlechte Fahrbahnbeschaffenheit
- sehr breiter Ausbauquerschnitt im südlichen Bereich

### **Ziele/vorgeschlagene Maßnahmen**

- Verbesserung der Blickbeziehungen in die Weinberge und zur Südkirche
- Grün im Straßenraum nur in Form einer einseitigen Baumreihe in Verbindung mit Leuchten.
- Ausräumen des Straßenraums in Verbindung mit einer Neuordnung und Umgestaltung
- Verbesserung der Parksituation durch Neuordnung

### **Neue Haupteerschließungsstraße der Breite – „Diagonale“**

Der neuen, noch namenlosen Straße in der Breite (dunkelrot) soll aufgrund ihrer besonderen Funktion eine ähnliche Wichtigkeit zukommen. Entlang dieser Straße sollen Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe in Verbindung mit Eigentums- und Mietwohnungen entstehen. Es handelt sich um eine Einbahnstraße, die von der Stuttgarter Straße aus befahrbar ist und über den neuen Stadtteilplatz in das Rückgrat Weilstraße mündet.

Die Straße soll einen sehr breiten Straßenquerschnitt erhalten, der in erster Linie für Fußgänger und Radfahrer gedacht ist. Zusätzlich ist ein einseitiger Längsparkstreifen mit Bäumen in regelmäßigen Abständen geplant, um die Blickbeziehung in die Esslinger Weinberge nicht zu verstellen.

Der derzeit vorliegende Entwurf des Grünflächenamtes der Stadt Esslingen am Neckar wurde in die Leitplanung übernommen.

Eine Ausführungsplanung liegt derzeit noch nicht vor.



Abb. 13 Breitenstraße

### 2.2.2 Typ 2: funktional wichtiger Straßenraum

Typ 2 sind die beiden Querstraßen, Karl-Pfaff-Straße und Uhlandstraße (beide hellrot) zuzuordnen.

Durch ihren besonders klaren, das Gebiet fast vollständig durchquerenden Verlauf unterscheiden sie sich funktional ebenso wie in ihrer Bedeutung für das Gesamtsystem deutlich von den restlichen Straßen.

#### Uhlandstraße

##### Charakteristik/Typus

- Blickbeziehung nach Norden → Gebäude im Weinberg
- Blickbeziehung nach Süden → Baum
- diverse öffentliche Einrichtungen

##### Mangel/Handlungsbedarf

- sehr breiter Straßenquerschnitt
- im mittleren Bereich wenig Grün im Straßenraum
- schlechter Fahrbelag, oftmals nur provisorisch ausgebessert
- mangelhafte Straßenraumgestaltung
- fehlende Querungsmöglichkeiten
- Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer fehlen oder sind nur sehr dürftig (Sicherheitsrisiko)

##### Ziele/vorgeschlagene Maßnahmen

- Verbesserung der Parksituation durch Neuordnung, beidseitiges Parken
- Fahrbelag erneuern
- Blickbeziehungen erhalten



Abb. 14 Uhlandstraße

## Karl-Pfaff-Straße

### Charakteristik/Typus

- Haupteinfahrtsstraße der Pliensauvorstadt durch den Zubringer von der B10

### Mangel/Handlungsbedarf

- sehr breiter Straßenquerschnitt
- südlicher Bereich wenig Grün, nördlich etwas mehr
- schlechte Straßenbeleuchtung (unterschiedlich im nördlichen und südlichen Bereich)
- mangelhafte Straßenraumgestaltung

### Ziele/vorgeschlagene Maßnahmen

- Verkehrsberuhigung durch Zone 30
- beidseitig Parken und Gehweg
- südlicher Bereich nur Leuchten im Straßenraum
- nördlicher Bereich Bäume und Leuchten im Straßenraum
- Ordnen und Ergänzen der Baumstandorte



Abb. 15 Karl-Pfaff Straße



### 2.2.3 Typ 3: untergeordnete Straßenräume

Der Straßentyp 3 umfasst alle übrigen Querstraßen (orange). Hier unterteilen wir nochmals in zwei Kategorien. Einerseits die Erschließungsstraßen für das Gewerbegebiet und andererseits die sich im südlichen Bereich befindenden Wohnerschließungsstraßen, oftmals in Sackgassen endend.

#### Erschließungsstraßen Gewerbegebiet

- Eberhard-Bauer Straße
- Boschstraße
- Daimlerstraße
- Ottostraße
- Dieselstraße



Abb. 16 Längsstraßen Gewerbegebiet  
(links nach rechts: Eberhard-Bauer Straße, Boschstraße, Daimlerstraße, Ottostraße)

#### Wohn- und Anliegerstraßen

- Kreuzgartenstraße
- Hauptwasenstraße
- Häuserhaldenweg
- Pfeifferklinge
- Faißtstraße



Abb. 17 Beispiele Längsstraßen Mischgebiet  
(links nach rechts: Hauptwasenstraße, Faißtstraße, Pfeifferklinge)

Diese Straßen weisen zwar zum Teil gestalterische Mängel auf, spielen aber in der Gesamtbetrachtung des öffentlichen Raums nur eine untergeordnete Rolle. Innerhalb der Pliensauvorstadt haben die Straßen die bereits oben genannte Funktion, die sie gänzlich erfüllen. Ein dringender Handlungsbedarf wird nicht gesehen.

### 2.3 Die Längs- und Querstraßen im Zusammenhang

Betrachtet man die Längs- und Querstraßen in Plan 6 (blau und rot dargestellt) im Zusammenhang, so erkennt man die nahezu **rasterförmige Struktur** der Pliensauvorstadt. Die Hedelfinger Straße, die nordöstlich verläuft, ist die einzige Straße, die sich nicht in die Struktur einpasst.

Die Grundstruktur ergibt sich aus der Lage des Stadtteils am Fuß des Zollbergs. So verlaufen die Straßen parallel und senkrecht zum Hang. Einerseits hat man im Süden hangaufwärts die Verbindung ins Grüne und andererseits hangabwärts die freie Sicht auf die Weinberge auf die gegenüberliegende Seite des Neckars. Die Stärken dieser klaren und charakteristischen Struktur sollten genutzt und durch gestalterische Maßnahmen herausgearbeitet werden.

#### Plan 6 – Längs- und Querstraßen



Abb. 18 Längs- und Querstraßen



Abb. 19 Luftbild Pliensauvorstadt

## Plan 7 – Platztypen



Abb. 20 Platztypen

## 2.4 Platztypen

Die im weiteren Sinn als Platz zu bezeichnenden öffentlichen Räume der Pliensauvorstadt lassen sich in Plan 7 unterschiedlichen Typen zuordnen. Bei den meisten Räumen, die eine Platzfunktion übernehmen können, handelt es sich um versteckte Innenhöfe (hellgrün), die ausschließlich eine quartiersinterne Funktion besitzen, weil sie für Außenstehende nicht wahrnehmbar sind. Diese Innenhöfe (öffentlich oder privat) bieten den Anwohnern eine angenehme Privatsphäre und erhöhen deren Wohnqualität.

Schade ist dennoch, dass viele dieser Plätze und Innenhöfe derzeit nicht ausreichend gestaltet und von der Bevölkerung genutzt werden. Deshalb wurden im folgenden Plan nicht nur vorhandene Plätze dargestellt, sondern darüber hinaus auch Platzpotentiale (pink) angedeutet, die bei zukünftigen Planungen berücksichtigt werden sollten.

Eine Umgestaltung dieser Flächen zu Plätzen wurde funktional und strukturell zu einem positiven Gesamtbild des Stadtteils beitragen.

Es werden **5 verschiedene Typen von Plätzen** unterschieden:

1. Innenhöfe (öffentlich/privat)
2. Plätze im öffentlichen Raum, Stadtteilplätze
3. Plätze mit Aussicht, Aussichtsplattformen
4. Schulhöfe
5. Spielplätze

### 2.4.1 Typ 1: Innenhöfe (öffentlich/privat)

In der Pliensauvorstadt besteht, überwiegend im westlichen Teil, ein großes Angebot an begrünten Innenhöfen. Diese sind weitgehend privat, wenn sie auch häufig einen halböffentlichen Charakter aufweisen. Ausschließlich öffentlich sind die Schubartanlage und die Tannenberganlage.

### 2.4.2 Typ 2: Plätze im öffentlichen Raum, Stadtteilplätze

Die öffentlichen Plätze (blau) sollen sich zukünftig entlang dem Rückgrat Weilstraße orientieren. Derzeit besteht lediglich der Rote Platz am Kreuzungspunkt Weilstraße/Breitenstraße. Der Rote Platz dient heute als Treffpunkt verschiedenster Bevölkerungsgruppen. Jedoch ist der Nutzungsdruck zwischenzeitlich enorm groß geworden und verlangt nach weiteren Aufenthaltspunkten, die eine Entzerrung der derzeitigen Situation fördern.

Ziel ist es deshalb, entlang der Weilstraße weitere kleine Verweilpunkte zu schaffen, die dem Nutzungsdruck entgegenwirken. Im Rahmen der Bebauung der Breite ist als weiterer großer Platz ein zweiter Stadtteilplatz entlang der Weilstraße geplant.

#### **2.4.3 Typ 3: Platz mit Aussicht, Terrasse**

Es gibt in der Pliensauvorstadt zwei Plätze (rot) mit einer besonders attraktiven Aussicht. Beide Plätze entstanden in Verbindung mit Kirchen, die überhalb der Wohnbebauung am südlichen Rand der Pliensauvorstadt gebaut wurden. Besonders der Platz vor der Südkirche, der den Abschluss der Breitenstraße bildet, bietet einen sehr schönen Ausblick auf die Stadt Esslingen und die reizvollen Weinberge.

#### **2.4.4 Typ 4: Schulhöfe**

Die Schulhöfe (gelb) sind für die Leitplanung von geringer Bedeutung, da sie in der Regel nicht für jedermann zugänglich sind. Eine Nutzbarkeit der Schulhöfe für die Kinder und Jugendlichen außerhalb der Schulzeiten wäre aufgrund des zu geringen Angebots für Jugendliche wichtig.

#### **2.4.5 Typ 5: Spiel- und Bolzplätze**

Das Angebot an Spielplätzen (orange) hat sich dank der Unterstützung durch die Bevölkerung in der Pliensauvorstadt gut entwickelt. Besonders die vor kurzem neu überholte Schubartanlage und die wenig früher umgestaltete Tannenberganlage bieten reichlich Freiraum und Spielmöglichkeiten für Kinder.

Für Jugendliche sind der Spielplatz Geuernrain, der Bolzplatz Weilstraße und der Sportplatz des VfL Post interessante Anlaufstellen.

Diese Plätze liegen am Rand der Pliensauvorstadt, unterliegen damit keiner so starken sozialen Kontrolle und sind deshalb für Jugendliche besonders interessant. Eine gestalterische und funktionale Verbesserung der bestehenden Plätze und eine Ergänzung des Angebotes durch weitere Bolzplätze wäre für die Jugendlichen angesichts des großen Nutzungsdrucks wünschenswert.

### 3 Analyse Verkehr

#### 3.1 Verkehrssituation

##### Plan 8 – Verkehr



Abb. 21 Verkehr

In der Pliensauvorstadt sprechen wir, wie in Plan 8 dargestellt, von sechs verschiedenen Straßentypen, die aufgrund ihrer Geschwindigkeitsbeschränkungen und ihrer Funktion zu unterscheiden sind.

- Die Pliensauvorstadt wird weitgehend über die Stuttgarter Straße, Brückenstraße und die Karl-Pfaff-Straße (50km/h; orange) erschlossen. Zum einen ist durch die Karl-Pfaff Straße die direkte **Anbindung an die B10** gegeben und zum anderen über die Brückenstraße und Stuttgarter Straße die **Anbindung an Esslingen** und die südliche Umgebung vorhanden.
- Eine besondere Bedeutung hat die Stuttgarter Straße, die als **äußere Erschließungsstraße** die gesamte Pliensauvorstadt in Ost-West Richtung durchquert. Sie ist anders als die Weilstraße, die das **Rückgrat** für Fußgänger bildet. Die Brückenstraße zerschneidet die Pliensauvorstadt und führt den Verkehr an ihr vorbei.
- Bis auf wenige Ausnahmen ist heute im gesamten Stadtteil **Tempo 30** (gelb) vorgeschrieben.

- In der zukünftigen Breite sind **Wohnwege** (7km/h; rosa) geplant, die nur in Einbahnrichtung und zur Anlieferung von Waren befahren werden dürfen, um den Anwohnern eine entsprechende Wohnqualität und den Kindern eine verkehrssichere Spielmöglichkeit zu bieten.
- **Verkehrsberuhigte Bereiche** (7 km/h; pink) findet man rund um den Roten Platz und im Zentrum der Neubebauung in der Breite. In diesen Bereichen wird dem Fußgänger rechtlich Vorrang eingeräumt. Problematisch ist die Gewährleistung einer Kontrolle. Insofern ist der Erfolg stark abhängig vom Verständnis und der Rücksichtnahme der einzelnen Verkehrsteilnehmer.
- Im Bereich rund um den Roten Platz ist eine **Fußgängerzone** (blau) ausgewiesen. Primäre Funktion ist hierbei nicht diejenige einer Art Fußgängerzone mit Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben, vielmehr handelt es sich vor allem um einen Aufenthaltsort für die Bürger(innen) der Pliensauvorstadt.
- Das **Fußwegenetz** hat einen hohen Stellenwert in der Pliensauvorstadt und ist bereits recht gut ausgebaut. Durch die zukünftige Beruhigung der Weilstraße und die Gestaltung von Verweilpunkten entlang der Stuttgarter Straße und Weilstraße wird dies zusätzlich gefördert.

### Plan 9 – Maßnahmen Fußwegeverbindungen



Abb. 22 Maßnahmen Fußwegeverbindungen



### **3.2 Maßnahmen Fußwegeverbindungen**

Oftmals fällt es dem Fußgänger und Radfahrer in der Pliensauvorstadt schwer, Straßen ohne Gefahr zu queren. In Plan 9 ist dargestellt, welche bestehenden Querungshilfen (ohne oder mit Ampel) optimiert (blau) oder sogar ganz neu geschaffen (rot) werden sollten.

#### Brückenstraße

Besonders im Bereich der Brückenstraße ist ein Defizit an oberirdischen Querungshilfen festzuhalten. Die dunklen und ungünstig erreichbaren Unterführungen werden von der Bevölkerung nur sehr wenig in Anspruch genommen, eher riskiert es der Bürger, sieben Fahrspuren zu queren, die lediglich durch einen schmalen Grünstreifen getrennt werden. Diese Barriere gilt es zukünftig zu reduzieren und die Pliensauvorstadt auch vom Mischgebiet im Osten gut und sicher erreichbar zu machen.

#### Stuttgarter Straße und Weilstraße

Weitere Probleme treten in der Stuttgarter Straße und Weilstraße auf. Auch hier fällt es dem Fußgänger und Radfahrer nicht immer leicht, die Straße zu queren. Besonders die stark befahrene Stuttgarter Straße stellt aufgrund ihres hohen Durchgangsverkehrs eine Gefahrenquelle dar. Es wäre deshalb wünschenswert, wenn im Bereich der Kreuzung Stuttgarter Straße/Karl-Pfaff Straße in alle Richtungen problemlos gequert werden könnte. Ein weiterer Übergang wird mit dem Bau der Breite in Höhe der Ottostraße notwendig sein. Das gleiche Problem stellt sich in der Weilstraße im Kreuzungspunkt mit der Karl-Pfaff-Straße. Aber auch im westlich davon gelegenen Bereich wäre es wünschenswert, weitere Querungshilfen über die Weilstraße hinweg zur Schubartanlage zu schaffen.

#### Vernetzung der Aussichtsterrassen

Zur Vervollständigung des Fußwegenetzes wäre die Schließung der Lücken in der zum Teil bestehenden parallel zu Hang verlaufenden Fußweg-Verbindung (gelb) von St. Elisabeth zur Südkirche sehr attraktiv.

## Plan 10 – Busverkehr



Abb. 23 Busverkehr

### 3.3 Busverkehr

Der Linienvverlauf der Busse in der Pliensauvorstadt, siehe Plan 10, ist derzeit nicht befriedigend. Besonders davon betroffen ist der Bereich Breite. Es wäre sinnvoll, begleitend zur städtebaulichen Entwicklung der Breite eine günstigere Linienführung in Zusammenarbeit mit den SVE herbeizuführen.

Die Linie 103 sollte zukünftig am neuen öffentlichen Stadtteilplatz in der Breite eine zusätzliche Haltestelle bekommen. In Verbindung mit dieser wäre eine Verlegung der bisherigen Bushaltestellen an der Stuttgarter Straße (Kreuzungsbereich Karl-Pfaff-Straße) vor die Kreuzung in Richtung Osten sinnvoll, um die gesamte Linienführung zu optimieren, wie es Plan 10 zu entnehmen ist.

In zwei Schritten könnte eine solche Umsetzung erfolgen.

1. Schritt: Schaffung einer zusätzlichen Bushaltestelle am neuen öffentlichen Stadtteilplatz, der im Zuge der Bebauung der Breite entsteht.
2. Schritt: Die bisherige Bushaltestelle in der Stuttgarter Straße (Fahrtrichtung) Stuttgart, sollte vor den Kreuzungspunkt mit der Karl-Pfaff-Straße in Richtung Osten oder aber direkt in die Karl-Pfaff-Straße verlegt werden.

Inwiefern Bushaltestellen als Buskaps errichtet oder dahingehend verändert werden können, muss im Einzelfall geprüft werden. In der Stuttgarter Straße, die durch ihre Geradlinigkeit ohnehin zum „Rasen“ verleitet, wären Buskaps durchaus wünschenswert, wenn sie angesichts des Verkehrsaufkommens vertretbar sind und keine unnötige Behinderung für den Durchgangsverkehr mit sich bringen.

## Plan 11 – Anforderungen an die Gestaltung/Straßen



Abb. 24 Anforderungen an die Gestaltung/Straßen

## 4 Gestaltungssystematik

### 4.1 Anforderungen an die Gestaltung von Straßen

Aus der Funktion der öffentlichen Räume ergeben sich, wie Plan II zu entnehmen ist, unterschiedlich hohe Anforderungen an die Gestaltung.

#### A) hohe Anforderungen

Bezüglich der Straßenräume der Pliensauvorstadt müssen folglich die höchsten Anforderungen an die Gestaltung der Breiten-, Stuttgarter- und Weilstraße sowie der Verbindung nach Esslingen (rot) gestellt werden. Eine zusätzliche Fußgängerbrücke im Bereich der Karl-Pfaff Straße wäre wünschenswert.

- Die **Stuttgarter Straße** ist als Durchgangs- und Sammelstraße bzw. äußere Erschließung für die Pliensauvorstadt von besonderer Bedeutung. Sie präsentiert die Pliensauvorstadt nach außen für den Besucher.
- Die **Weilstraße** dagegen hat als Rückgrat, als innere Erschließung der Pliensauvorstadt eine hervorgehobene Bedeutung und dient der Verknüpfung der oben genannten Gebietstypen/Einrichtungen.
- Neben der Stuttgarter- und Weilstraße stellen die **Breitenstraße** und **Brückenstraße** aufgrund ihrer Bedeutung im Gesamtsystem auch hohe Anforderungen an die Gestaltung. Die Breitenstraße ist die einzige durchgängige Verbindungsstraße, die sich vom nördlichen Teil, der Hedelfinger-Straße, bis zur Südkirche am Hang im südlichen Teil erstreckt. Hinzu kommt, dass die Breitenstraße nicht nur geradlinig ist und dadurch eine gute Blickachse Richtung Esslingen und zu den reizvollen Weinberge bietet, sondern darüber hinaus in Abschnitten auch verkehrsberuhigt ist.
- Die **Brückenstraße** ist die Hauptansicht des Stadtteils von außen. Sie weist einen vollkommen anderen Charakter als die bereits erwähnten Straßen auf. Funktional dient sie dem starken Durchgangsverkehr von Esslingen auf die Fildern und ist mit einem Straßenquerschnitt von 7 Spuren (inkl. Busspuren) sehr großzügig angelegt. Sie stellt eine Barriere für den Fußgänger und Radfahrer dar. Bisher kann die Brückenstraße vom Fußgänger und Radfahrer nur unterirdisch sicher überwunden werden, was von den Menschen nur selten wahrgenommen wird. Sehr häufig ist festzustellen, dass lieber das Risiko, sich der Gefahr auszusetzen, von einem Auto erfasst zu werden, in Kauf genommen wird und die Straße ohne Querungshilfe überquert wird. Dem sollte entgegengewirkt und eine Lösung für eine oberirdische Querung der Brückenstraße gefunden werden. Es wird deutlich, dass bei der Brückenstraße höchste Ansprüche an die Gestaltung gestellt werden müssen, um ihren vielfältigen Funktionen gerecht zu werden.

## B) mäßige Anforderungen

Die Karl-Pfaff-Straße, die Umlandstraße, die neue Straße in der Breite und die Parkstraße (orange) rangieren hinsichtlich der Anforderungen an die Gestaltung gleich hinter den oben genannten Straßenräumen.

Der Parkstraße kommt als weiterer Längsverbinding neben Stuttgarter Straße und Weilstraße hinsichtlich des Wohnumfeldes einige Bedeutung zu. Die vorhandenen Vorbereiche und Vorgärten sind bei der Gestaltung zu berücksichtigen. Die Umlandstraße ist durch ihre Funktion als wichtige Querverbindung und Wohnerschließungsstraße, aufgrund der hier verlaufenden Buslinie, dem Kindergarten und dem neu geschaffenen Altenheim unumstritten von großer Bedeutung. An die Gestaltung der Karl-Pfaff-Straße werden angesichts der Ausfahrt aus der B10, die sie zur Erschließungsstraße und Zufahrt in die Pliensauvorstadt macht, ebenfalls hohe Anforderungen gestellt. Die neue Straße in der Breite, zentraler Raum für das Quartier, soll durch Verkehrsberuhigung, Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe belebt werden. Sie mündet direkt in den neuen Stadtteilplatz in der Weilstraße.

## C) geringe Anforderungen

Alle übrigen Straßen im Stadtteil (gelb) tragen zwar zum Gesamtbild des Stadtteils und seines öffentlichen Raumes bei, haben jedoch keine gravierenden funktionalen Bedeutungen, die sich auf den gesamten Stadtteil auswirken. Deshalb werden die Straßen der Vollständigkeit halber zwar genannt, aber es wird im Rahmen der Leitplanung nicht detailliert auf die Straßen eingegangen.

## Plan 12 – Gestaltungssystematik Straßen



Abb. 25 Gestaltungssystematik Straßen

## 4.2 Gestaltungssystematik Straßen

Aus Plan 12 wird die Umsetzung der Ergebnisse der Analyse in konkrete Gestaltung unter

- Wahrung und Verdeutlichung der Einheit des Gesamtsystems.
  - Eingehen und Herausarbeiten der individuellen Situation sowie der in der typologischen Betrachtung erarbeiteten Rolle des einzelnen Raums im Gesamtsystem.
  -
- deutlich und setzt eine **Systematik** beim Einsatz der Gestaltungsmittel voraus.

### Basiselemente dieser Systematik sind:

- 1.) Ein „Baukasten“ mit einer begrenzten Anzahl an „Bausteinen“, d.h. an Gestaltungsmitteln wie Belägen, Möblierung, Beleuchtung und Grün. Die Reduktion der Auswahl an Gestaltungsmittel sorgt für eine gestalterische Einheit, ihre Kombinationsfähigkeit für die Anpassungsfähigkeit an Gestaltung an die Situation.
- 2.) Regeln für einen gezielten Einsatz der Gestaltungsmittel
  - im Sinne einer bewussten Wahrnehmung des öffentlichen Raums.
  - einer funktionalen Differenzierung des öffentlichen Raums.
  - um die Aufgabe des öffentlichen Raums im Gesamtsystem erkennbar und dabei
    - die Topographie erlebbar zu machen
    - die Orientierung zu erleichtern

Daraus ergeben sich Vorgaben für den Einsatz bestimmter Gestaltungsmittel für gewisse Straßentypen, um ihre Funktion im Gesamtsystem klar und deutlich erkennbar zu machen. Hinsichtlich der Gestaltung werden v.a. Straßentypen in parallel und quer zum Hang verlaufende Straßen unterschieden, die eine klare rasterförmige Struktur ergeben und der Orientierung dienen. Verschiedene Gestaltungselemente wie Bäume, vor allem in den Längsstraßen, und Leuchten, überwiegend in den Querstraßen, stärken die Struktur zusätzlich.

## 4.2.1 Längsstraßen

Bei den Längsstraßen wurden vier Straßentypen unterschiedlicher Funktionen festgestellt:

- Hohe Straße = reine Wohnstraße
- Parkstraße = Wohnerschließungsstraße
- Weilstraße = Rückgrat, zentrale Straße, v.a. für Fußgänger, Aufenthaltsraum
- Stuttgarter Straße = Haupterschließungsstraße mit Handelsnutzungen, v.a. vom motorisierten Verkehr geprägt

Auf die drei funktional wichtigsten Längsstraßen soll näher eingegangen werden. Erläutert werden ihre Funktionen sowie der ihren Charakter prägenden Einsatz der wichtigsten Gestaltungsmittel.

### Stuttgarter Straße

#### *Allgemein*

Die Stuttgarter Straße ist und bleibt auch in Zukunft eine Sammelstraße, auf der ein hohes Verkehrsaufkommen durch Anwohnerverkehr sowie Durchgangsverkehr zu erwarten ist. Um die Bedeutsamkeit der Straße zu betonen und eine stärkere Einheitlichkeit der bislang unterschiedlichen Abschnitte zu erzielen, soll sie durch Baumpaare durchgängig einen Alleencharakter erhalten.

#### *Besonderheiten*

Einfahrten und Zufahrten sollen auf der gesamten Länge nur in besonderen Fällen durch spezielle Baumpaare und Öffnungen der Allee betont werden. Dies wäre im mittleren Abschnitt der Breite oder aber auch im Bereich der Tankstelle, wo ein Platz entstehen könnte, denkbar.

### Weilstraße

#### *Allgemein*

Die wichtigste Funktion der Weilstraße ist die Verknüpfung der sehr unterschiedlichen Gebiete über eine fußgängerfreundliche Achse mit Aufenthaltsqualität und Orte der Kommunikation. Über dieses **Rückgrat** und die damit verknüpften Querachsen sollen die oftmals in Randlage befindlichen Einrichtungen mit zentralen Aufgaben **vernetzt** und in den öffentlichen Raum eingebunden werden.

#### *Besonderheiten*

Ähnlich wie die Stuttgarter Straße soll die Weilstraße mit regelmäßig angeordneten Bäumen strukturiert, vereinheitlicht und gegliedert werden. Es ist darauf zu achten, dass keine übermäßige Verschattung stattfindet und eine freundliche, helle Atmosphäre entsteht. Vor allem die Fußgänger sollen sich zukünftig in der Weilstraße sicher und wohl fühlen. Ein **durchgängiger, breiter Fußgängerbereich** ist auszubilden. Dem Autofahrer ist die Durchfahrt durch die Weilstraße deshalb weiterhin nur zum Teil oder in Einbahnrichtung möglich.

Verschiedene Möblierungselemente im Straßenraum sollen das Rückgrat bzw. die innere Erschließung attraktiv machen und Möglichkeiten zum **Verweilen** und zur **Kommunikation** bieten.



## **Parkstraße**

### **Allgemein**

Die Parkstraße ist eine reine Wohn- und Erschließungsstraße für Anwohner mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch den ÖPNV.

Ziel ist es deshalb, zukünftig die Buslinien in Verbindung mit der Neubebauung Breite direkt von der Stuttgarter Straße durch die Weilstraße in Richtung Stuttgart zu führen und die Parkstraße dadurch zu entlasten.

### **Besonderheiten**

Prägend für das Bild der Parkstraße ist die typische Vorgartensituation, das gilt vor allem im Bereich rund um die Breitenstraße. Diese Eigenart sollte in Zukunft stärker thematisiert werden, es ist darauf zu achten, dass diese Struktur erhalten und weitergeführt wird.

Im westlichen Bereich gilt vergleichbares für die gemeinschaftlichen Freiflächen der Geschosswohnungsbauten. Diese oftmals als „Hinterhof“ missachteten Flächen sollten gemeinsam mit den Eigentümern aufgewertet werden als attraktives Wohnumfeld und ebensolche Begrenzung des Straßenraums. Eine grundlegende Änderung des Straßenquerschnitts ist nicht notwendig.

## **4.2.2 Querstraßen**

### **Allgemein**

Bei den Querstraßen werden die Bereiche nördlich und südlich der Weilstraße aufgrund ihrer Topographie differenziert:

Nördlich liegen diese auf der gleichen Höhe mit dem Neckar, die südlichen Teilstraßen steigen von der Weilstraße Richtung Süden an. Um diese topographischen Unterschiede spürbar zu machen, sollen sich die nördlichen und südlichen Straßenräume in ihrer charakteristischen Gestaltung unterscheiden.

Die wertvollen Blickbeziehungen aus den Querstraßen sind unabhängig von der Gestaltung der jeweiligen Teilstraßen in beide Richtungen freizuhalten

### **nördlicher Bereich**

Der nördliche Bereich soll locker mit einer einreihigen Baumreihe bepflanzt werden, um Sichtverbindungen aufrecht zu erhalten.

### **südlicher Bereich**

Im südlichen Bereich sollen Leuchten statt Bäume den Straßenraum strukturieren. Durch das Freihalten des Straßenraums ist die Topographie besser erlebbar.

### Hauptquerachse

Bei der Breitenstraße handelt es sich um die breiteste Straße der Pliensauvorstadt, zudem ist sie teilweise Fußgängerzone. Darüber hinaus ist sie die längste und vor allem geradlinig verlaufende Straße, die die Pliensauvorstadt quert (Stuttgarter Straße bis Hohe Straße). Hinzu kommt, dass sie auf einer Terrasse bei der Südkirche im südlichen Teil der Pliensauvorstadt endet. Um dieser besonderen Situation und Funktion gerecht zu werden sollen hier Leuchten und eine einseitige Baumreihe kombiniert werden, um der Breitenstraße als Verknüpfung Achse verschiedener Bereiche, als Querachse des zentralen Kreuzes, Ausdruck zu verleihen.

### Fazit

Durch eine klare Systematik der Gestaltung wird die ebenso klare Struktur der Straßen erlebbar und der Stadtteil bildet eine Einheit mit Verknüpfung der bislang sehr unterschiedlichen Stadtteile.

### Plan 13 – Querstraßen: Ebene und Hang

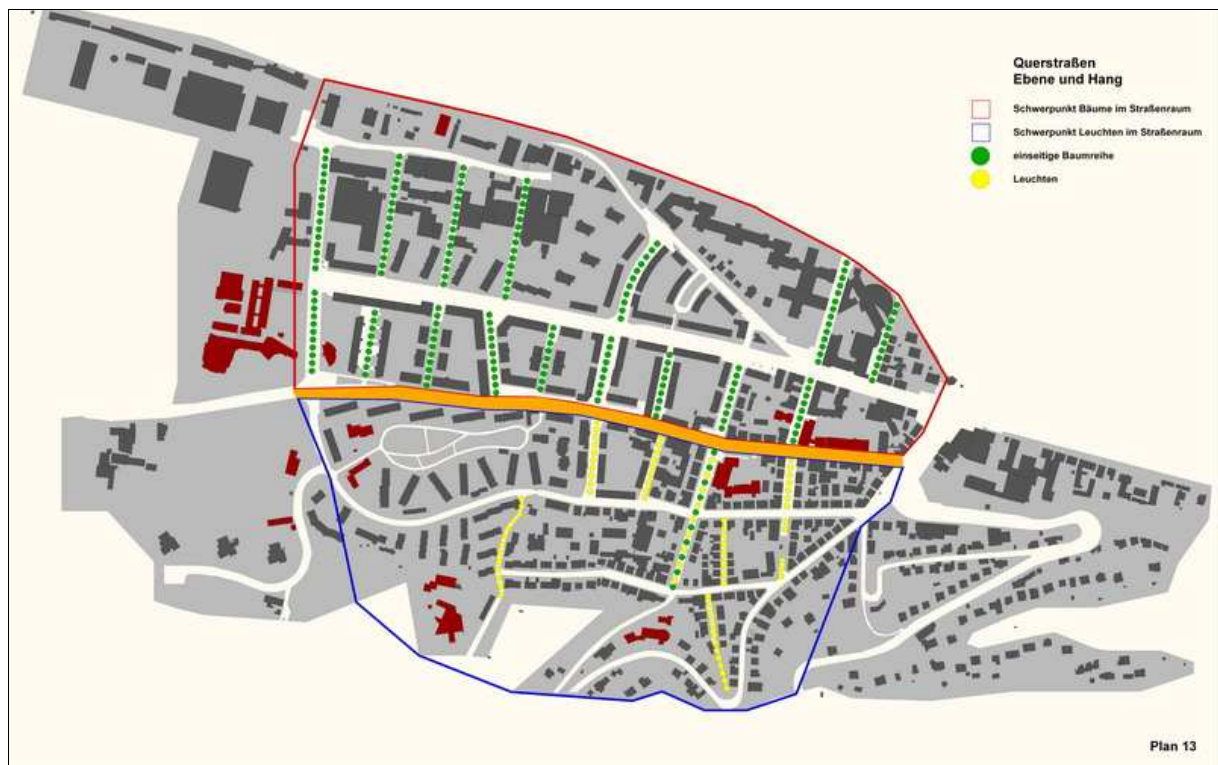


Abb. 26 Querstraßen: Ebene und Hang

### 4.3 Querstraßen: Ebene und Hang

Anhand von Plan 13 wird die zukünftige Struktur der Pliensauvorstadt deutlich.

Die Weilstraße trennt den Stadtteil in zwei Bereiche, Hang und Ebene, und bildet das Rückgrat des Stadtteils mit Verknüpfungsfunktion der einzelnen Gebiete.

Die beiden Bereiche, Hang und Ebene, unterscheiden sich nicht nur durch die Topographie, sondern auch durch die Mittel der Straßenraumgestaltung, den gezielten Einsatz von Bäumen oder Leuchten, welche die topographischen Gegebenheiten zusätzlich hervorheben.

Darüber hinaus bieten die Querstraßen reizvolle Blicke in die Weinberge, auf die Hänge des Zollbergs und in das Umland weshalb die Sichtachsen freigehalten werden sollten. Im südlichen Bereich wird der Raum, der ansteigt, durch den Hang im Hintergrund geschlossen; die exakt senkrecht stehenden Leuchten machen auch geringe Neigungen der Straßen spürbar. Im nördlichen Bereich hingegen, der eben ist, erleben die Straßenräume eine leichte Begrünung in Form einer einreihigen Baumreihe, welche die Sichtachsen ebenfalls nicht verstellen und so das hier wesentlich fernere Ende der Sichtachse in den Weinberg der Neckarhalde erkennbar lässt.

Ziel ist insgesamt eine bessere Transparenz der Straßenzüge zu erreichen. Die Straßen sollen erlebbar sein und durch viele kleinere Platzsituationen ausreichend Möglichkeiten der Kommunikation bieten.

### Plan 14 – Anforderungen an die Gestaltung/Plätze



Abb. 27 Anforderungen an die Gestaltung/Plätze

#### **4.4 Anforderungen an die Gestaltung von Plätzen**

Für den Platzraum der Pliensauvorstadt gilt dasselbe wie für den Straßenraum. An die Gestaltung der Räume werden unterschiedlich hohe Anforderungen entsprechend ihrer Rolle und Funktion im Gesamtsystem gestellt (siehe Plan 14).

##### ***hohe Anforderungen***

Die in Plan 14 rot gekennzeichneten Plätze sind für die Pliensauvorstadt besonders bedeutend, entsprechend stellen alle diese Plätze als Drehscheiben und Aushängeschilder der Pliensauvorstadt hohe Anforderungen an die Gestaltung.

Es handelt sich im Einzelnen um den Stadtteileingang (Brückenstraße/Stuttgarter Straße), den südlichen Teil der Brückenstraße, den Roten Platz (Kreuzungsbereich Breitenstraße/Weilstraße), den Platz an der Tankstelle (Roserplatz) und den neuen Stadtteilplatz in der Breite. Hinzu kommen die beiden terrassenartigen Plätze an der Südkirche und vor St. Elisabeth. Diese beiden Plätze bieten einen reizvollen Ausblick über das Neckartal, die gegenüberliegende Stadt und in die Weinberge.

##### ***mäßige Anforderungen***

Neben den oben genannten Plätzen mit hohen Gestaltungsanforderungen gibt es eine Vielzahl kleinerer Plätze, die den Stadtteil selbst und insbesondere das Stadtbild, stärken.

Die Räume sind oftmals nicht unbedingt als Platz im engeren Sinn erlebbar, sondern eher als Verweilpunkt zu bezeichnen.

Wie Plan 14 zu entnehmen ist, werden die kleineren Platzsituationen vor allem entlang dem Rückgrat Weilstraße benötigt und sollen dieses stärken. Aber auch die Schubartanlage, die Tannenberganlage oder verschiedene Punkte in der Stuttgarter Straße sind dieser Kategorie zuzuordnen.

Die Gestaltung der Räume erfordert dieselbe Sorgfalt wie diejenige der erstgenannten zentralen Räumen mit hohen Gestaltungsanforderungen; der Anspruch und die Zielgruppe sind aber andere, die Behaglichkeit und Intimität sind wichtiger als der repräsentative Effekt oder die betont bewusst gemachte Öffentlichkeit.

### Plan 15 – Gestaltungssystematik/Plätze



Abb. 28 Gestaltungssystematik/Plätze

## 4.5 Gestaltungssystematik Plätze

Ziel ist es, die große Anzahl der Plätze in der Pliensauvorstadt zukünftig in ihrer Anordnung und Funktionen klar zu strukturieren und dieses Konzept langfristig umzusetzen.

Entsprechend wurden zu Plan 15 für die Platzräume Regeln für den Umgang mit den wichtigsten Bausteinen der Gestaltung formuliert.

### 4.5.1 Platzfolgen

Entlang der Stuttgarter und Weilstraße sollen **Verweilpunkte** entstehen. Durch die vielen kleineren Plätze möchte man eine hohe Anzahl an Aufenthaltsmöglichkeiten bieten. Somit kann der Rote Platz, angesichts des hohen Nutzungsdrucks als bislang einziger Verweilpunkt im Verlauf der Weilstraße, entlastet werden. Dabei kann Rücksicht genommen werden auf die vielen verschiedenen Nationalitäten mit ihren unterschiedlichen, durch Ihre Kultur bedingten Lebensformen.

Die kleineren Verweilpunkte ergänzen die großen öffentlichen Plätze, vervollständigen die Struktur und bieten den verschiedenen Nationalitäten und Gruppen unterschiedlichste Aufenthaltsmöglichkeiten und Orte der Kommunikation.

### 4.5.2 Merkzeichen

#### Stelen

Für öffentliche Plätze entlang der Stuttgarter Straße und die Stadtteileingänge wird ein auffälliges Möblierungselement als **Merkzeichen** mit Wiedererkennungswert vorgeschlagen. Dieses Merkzeichen markiert für den Autofahrer Punkte des Einstiegs in den Stadtteil.

Dabei wird als wichtig erachtet, dass dieses Möblierungselement die Möglichkeit bietet, auf Gewerbe, Handels- und Dienstleistungsbetriebe aufmerksam zu machen. Es soll dem Autofahrer die **Orientierung** in der Pliensauvorstadt erleichtern und ihn dazu verleiten, sie nicht mehr lediglich nur zu durchfahren, sondern hier auch die eine oder andere Besorgung zu erledigen.

#### großer Baum

Neben dem Merkzeichen Stele sollen auf ausgewählten Plätzen **Bäume** als prägendes Element und **Platzmittelpunkt** die zukünftige Struktur stärken. So wird vorgeschlagen, verschiedene Verweilpunkte entlang der Stuttgarter Straße und der Weilstraße mit einem solchen allein stehenden, dominanten Baum zu versehen/markieren.

#### **4.5.3 Terrassen mit Ausblick**

Eine Ausnahme bilden die beiden Plätze bzw. Terrassen an den Kirchen. Diese bieten reizvolle Ausblicke, sind aber derzeit noch nicht ausreichend in den Stadtteil integriert. Wichtig ist, dass deren Aussicht auch in Zukunft freigehalten wird.

Eine dichtere Verknüpfung mit dem Fußgängernetz und somit eine bessere Erreichbarkeit sind herzustellen, um das Potential auszuschöpfen. Hierzu ist eine Ergänzung des Fußwegenetzes sinnvoll. Auch wenn gestalterische Aufwertungen im Einzelfall sinnvoll wären, hat die Einbindung in das Netz des öffentlichen Raumes Vorrang.

#### **4.5.4 Hofsituationen**

Über die bereits genannten Plätze hinaus gibt es verschiedene hofartige Platzsituationen, die sich im Blockinnenbereich befinden. Im Einzelnen sprechen wir dabei vom Stadtteilplatz auf dem ehemaligen Gelände der Firma Bohner + Köhle, der Tannenberganlage, der Schubartanlage und verschiedenen Schulhöfen und Spielplätzen.

Diese „versteckten“ Platzsituationen bieten der Bevölkerung der Pliensauvorstadt heute schon eine Vielfalt an Aufenthaltsmöglichkeiten, welche zum Teil allerdings attraktiver gestaltet werden sollten. Fraglich ist zudem, inwiefern die Schulhöfe außerhalb der Schulzeiten für verschiedene Altersgruppen zum Erlebnis oder Verweilpunkt werden können. Es finden bereits erste Diskussionen zu diesem Thema statt, eine Lösung scheint aber noch nicht gefunden.

Das Angebot an Spielplätzen ist bereits sehr gut und wird von der Bevölkerung positiv angenommen. Hierzu ist zu bemerken, dass sich die Bevölkerung aktiv an der Planung und der Neu- und Umgestaltung der Schubartanlage und der Tannenberganlage beteiligt hat.

Diese Bürgerbeteiligung beförderte eine Identifikation der Bevölkerung mit diesen Anlagen.



## 5 Typologie Straßenraum

Auf den nachfolgenden Seiten sind die in der Analyse definierten **Straßentypen** aus Kapitel 2.1 und 2.2 in Grundrissen und Schnitten abgebildet und erläutert. Aus den Typen ergibt sich ein Anforderungsspektrum (siehe Gestaltungssystematik, Kapitel 4).

Hier werden Vorschläge und Regeln zur Umsetzung, von Straßen, z.T. auch ganzen Straßenabschnitten gemacht.

In detaillierten Zeichnungen mit textlicher Erläuterung werden die Straßentypen **beispielhaft konkretisiert**. Je nach Typ trifft die Konkretisierung auf einen oder mehrere Typen zu. Die Beschreibung des jeweiligen Straßentyps beginnt mit der Formulierung eines Leitbildes für die zukünftige Gestaltung der Straßenräume und zeigt die wichtigsten Elemente des Raumcharakters wie Führung der Bauflucht und typisches Querprofil. Weiter werden die Aufteilung der Straßenoberfläche in Bezug auf ihre Verkehrsfunktion (z.B. Geh-, Fahr- und Parkbereich) dargestellt und Richtlinien für den Bodenbelag hinsichtlich Gliederung, Material, Format und Oberflächenstruktur formuliert. Darüber hinaus werden auch Angaben zur Beleuchtung und der Art der Bepflanzung gemacht.

In dem nebenstehenden Plan (Abb.29) ist die Lage der Straßenschnitte dargestellt und bezeichnet, was eine Zuordnung erleichtert.

<b>Schnitt</b>	<b>Straße</b>
Schnitt A-A	Stuttgarter Straße I
Schnitt B-B	Weilstraße
Schnitt C-C	Stuttgarter Straße 2
Schnitt D-D	Karl-Pfaff Straße
Schnitt E-E	Karl-Pfaff Straße
Schnitt F-F	Tannenbergsstraße
Schnitt G-G	Breitenstraße
Schnitt H-H	Uhlandstraße
Schnitt I-I	Uhlandstraße
Schnitt J-J	Weilstraße
Schnitt K-K	Weilstraße

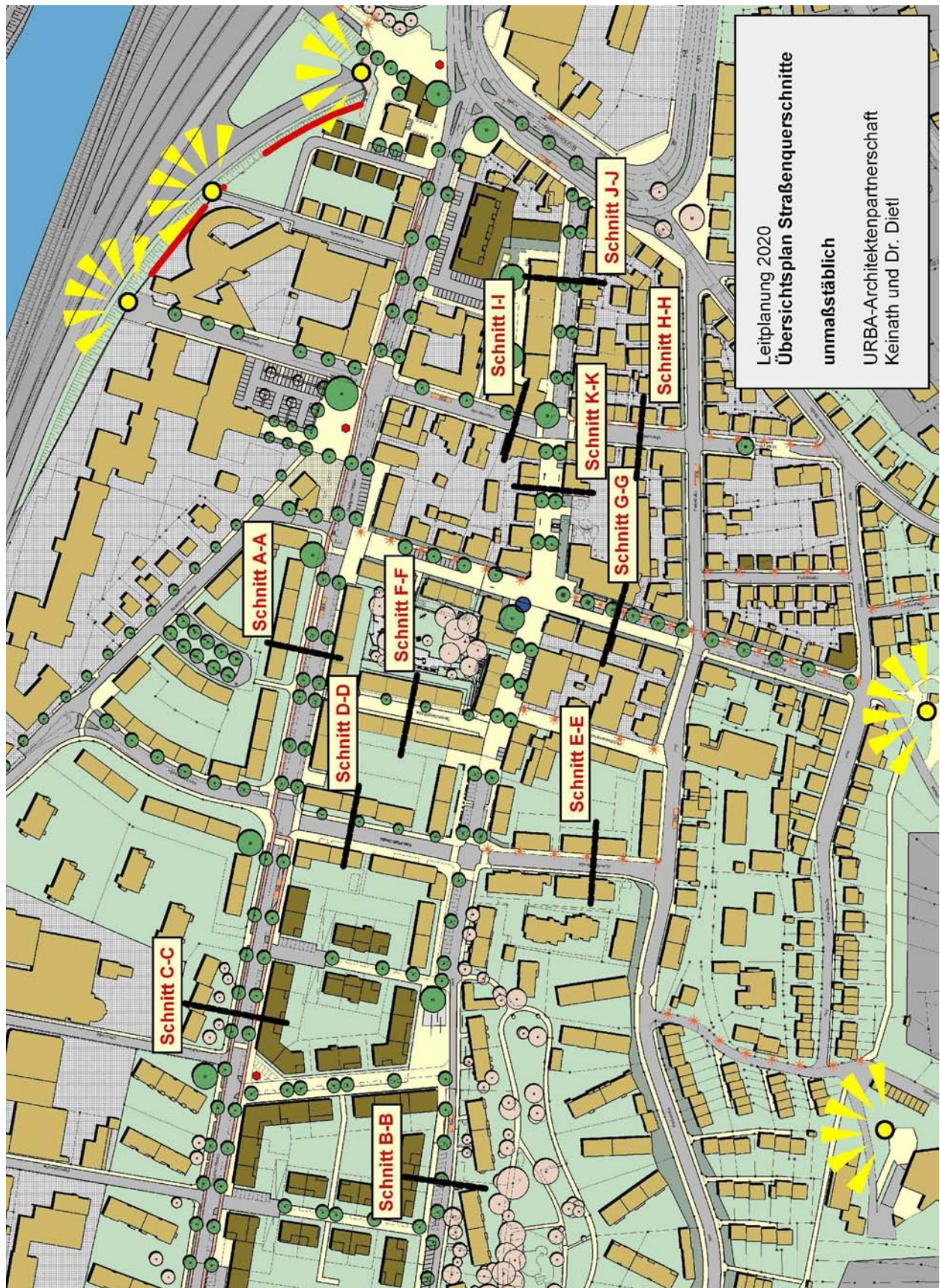


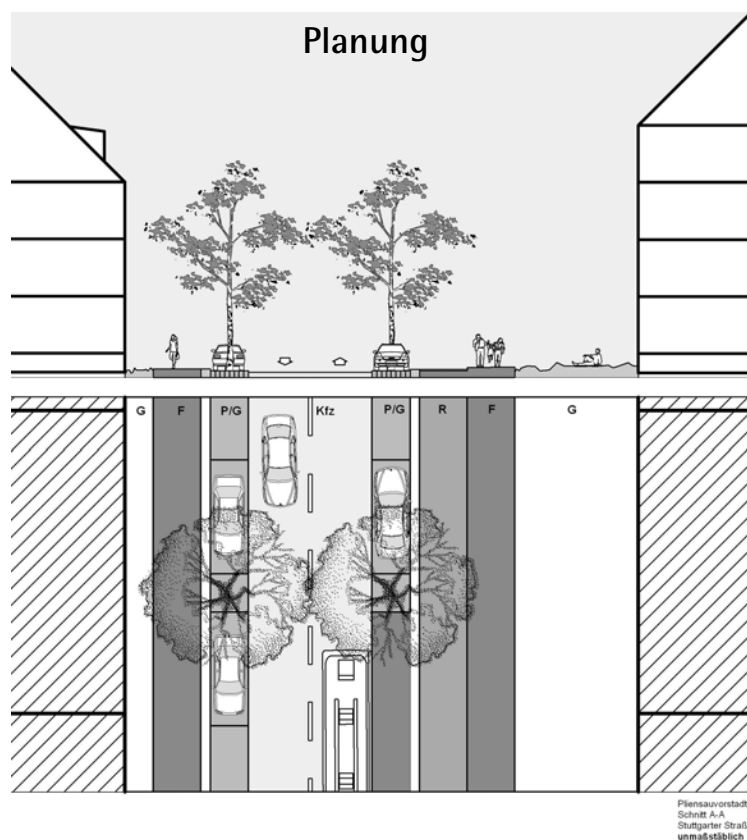
Abb. 29 Übersichtsplan Straßenquerschnitte

## 5.1 Die Längsstraßen

### 5.1.1 Typ-I - Stuttgarter Straße I – Schnitt A-A



Abb. 30 Stuttgarter Straße I



#### Leitbild

Durchgangs- und Sammelstraße mit hohem Verkehrsaufkommen und alleinartigem Charakter

#### Raumcharakter

Baufucht geradlinig

#### Nutzung

überwiegend Wohnnutzung, vereinzelt Dienstleistung und Einzelhandel

#### Verkehrsaufteilung

Trennung zwischen Fußgänger, Radfahrer- und Autoverkehr. Parkierung beidseitig auf separatem Parkstreifen. Begegnungsverkehr

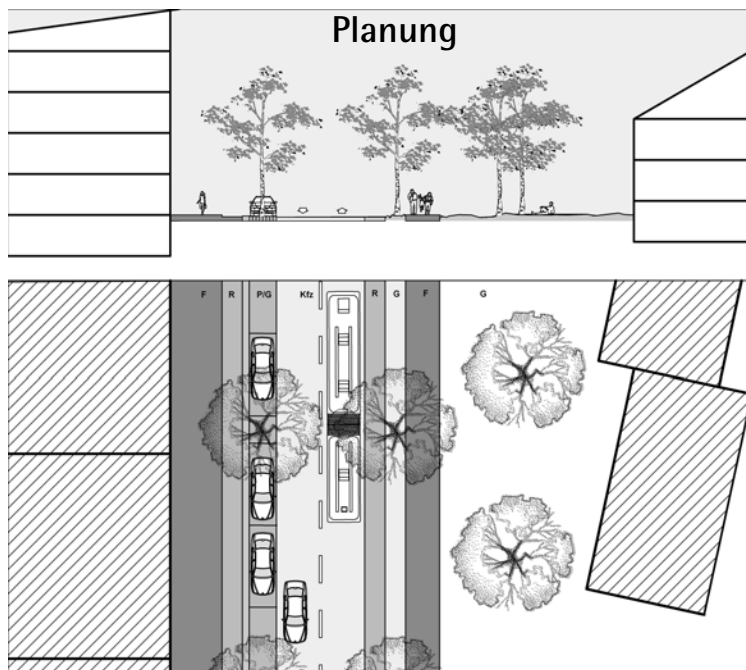
#### Gestaltungselemente

- Beläge  
Trennung von Fußgängerbereich/Radweg und Parkierung durch Naturstein-Kleinpflaster. Gehweg Betonpflaster, Straße und Parkierung Schwarzdecke.
- Bepflanzung  
Längsgliederung der Straße durch Baumpaare in regelmäßigen Abständen. Grüne Vorbereiche, Beete oder Rasenflächen
- Beleuchtung  
siehe Leuchten Hauptverkehrsstraßen (Abb.54 und 55)

## Stuttgarter Straße 2 – Schnitt C-C



Abb. 31 Stuttgarter Straße 2



Pliensauvorstadt  
Stuttgarter Straße  
Schnitt C-C  
unmaßstäblich

### Leitbild

Durchgangs- und Sammelstraße mit hohem Verkehrsaufkommen

### Raumcharakter

Baufucht einseitig mit erheblichem Versatz

### Nutzung

überwiegend Wohnnutzung, vereinzelt Dienstleistung und Einzelhandel

### Verkehrsaufteilung

Trennung zwischen Fußgänger-, Radfahrer- und Autoverkehr. Parkierung einseitig auf separatem Parkstreifen. Begegnungsverkehr

### Gestaltungselemente

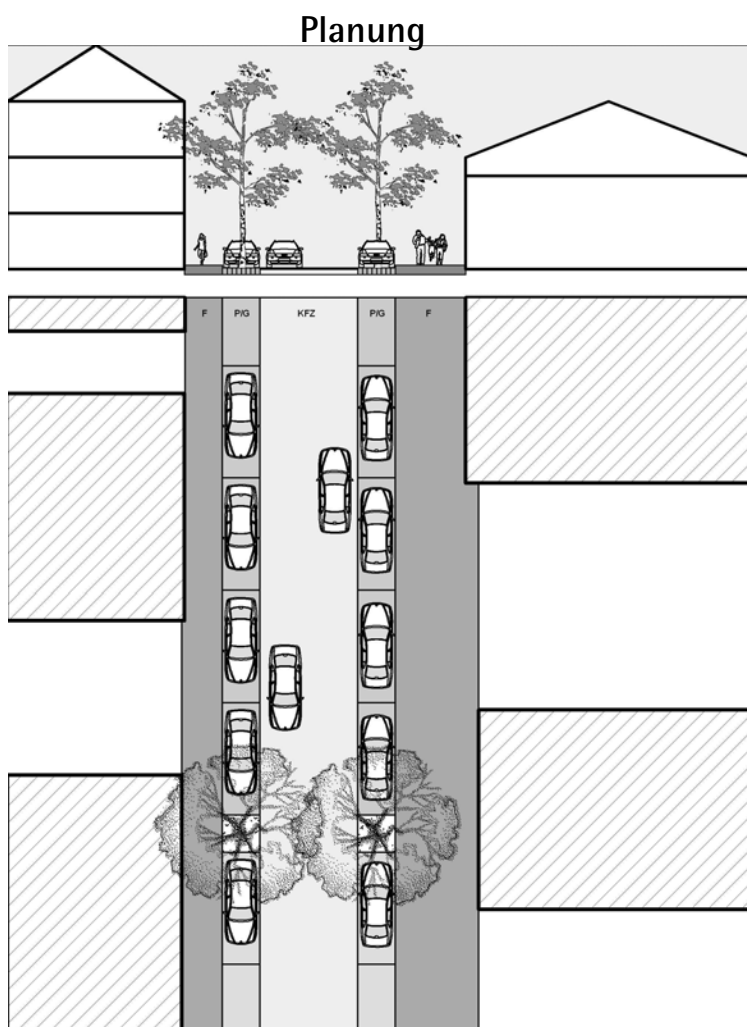
- Beläge  
Trennung von Fußgängerbereich/Radweg und Parkierung durch Naturstein-Kleinpflaster. Gehweg Betonpflaster, Straße und Parkierung Schwarzdecke.
- Bepflanzung  
Längsgliederung der Straße durch Baumpaare in regelmäßigen Abständen. Nordseite grüne Vorbereiche mit Rasenflächen.
- Beleuchtung  
siehe Leuchten Hauptverkehrsstraßen (Abb.54 und 55)

### 5.1.2 Typ 2 - Weilstraße I – Schnitt J-J



Bestand

Abb. 32 Weilstraße I



Planung

Pliensauvorstadt  
Weilstraße 1  
Schnitt J-J  
unmaßstäblich

#### Leitbild

Rückgrat Weilstraße

#### Raumcharakter

Baufucht geradlinig ohne private Vorbereiche

#### Nutzung

Wohnbebauung, öffentliche Einrichtungen, Dienstleistungsbetriebe, Gastronomie

#### Verkehrsaufteilung

Trennung zwischen Fußgänger und Autoverkehr.

Parkierung beidseitig auf separatem Parkstreifen.

Begegnungsverkehr

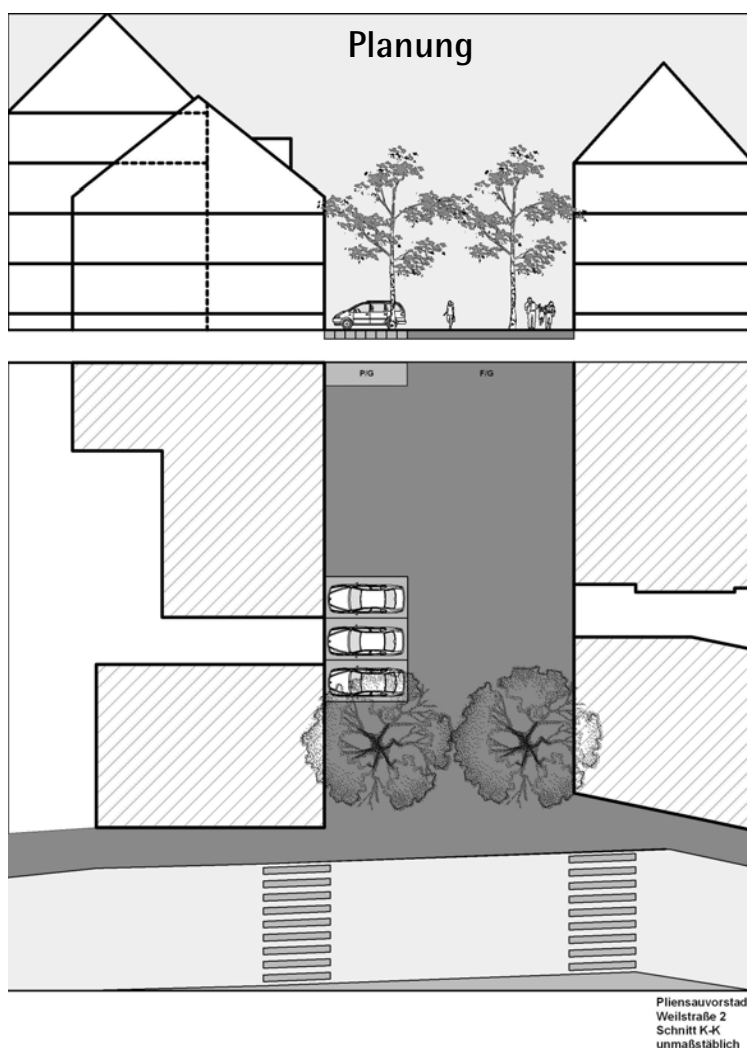
#### Gestaltungselemente

- Beläge  
Trennung von Fußgängerbereich, Parkierung und Straße durch Naturstein-Kleinpflaster. Gehweg Betonpflaster, Straße und Parkierung Schwarzdecke.
- Bepflanzung  
Längsgliederung der Straße durch Baumpaare in regelmäßigen Abständen.
- Beleuchtung  
siehe Leuchten  
Wohnerschließung (Abb.56 und 57)

## Weilstraße 2 – Schnitt K-K



Abb. 33 Weilstraße 2



### Leitbild

Rückgrat Weilstraße,  
verkehrsberuhigter Bereich

### Raumcharakter

Baufucht weitgehend geradlinig  
ohne private Vorbereiche

### Nutzung

Wohnbebauung,  
teilw. öffentliche Einrichtungen,  
Dienstleistungsbetriebe,  
Handwerksbetriebe, Gastronomie

### Verkehrsaufteilung

verkehrsberuhigter Bereich,  
Parken für Anlieger auf  
ausgewiesenen Flächen

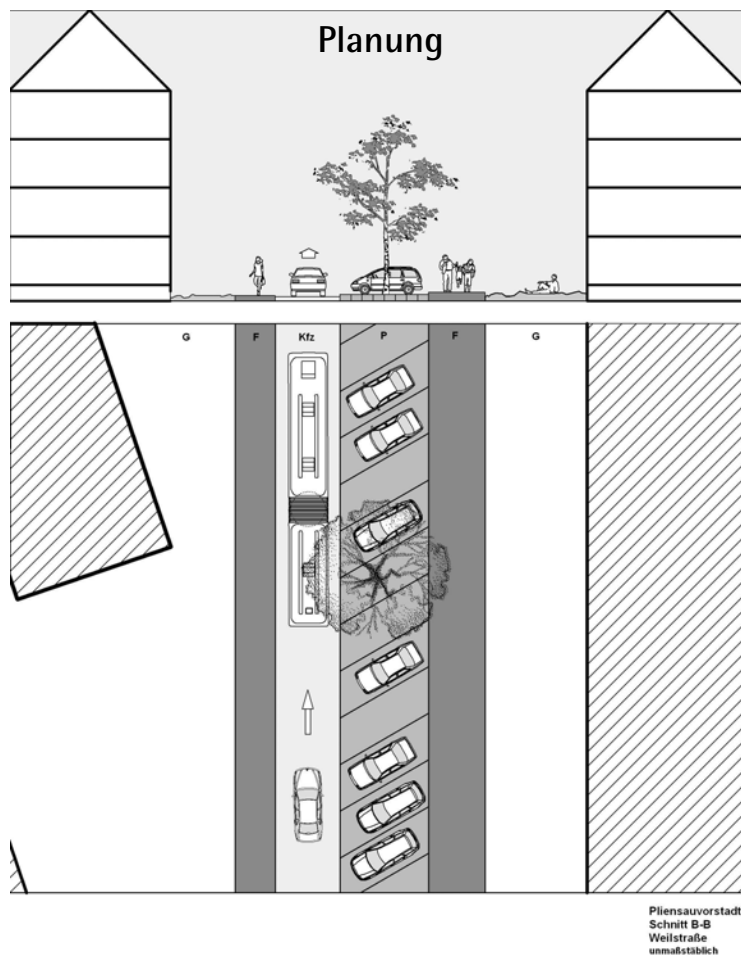
### Gestaltungselemente

- Beläge  
gesamter Bereich Betonpflaster  
Trennung von Fußgängerbereich  
und Parkierung durch  
Naturstein-Kleinpflaster.
- Bepflanzung  
Längsgliederung der Straße durch  
Baumpaare in regelmäßigen  
Abständen.  
Im Bereich der Schule grüne  
Vorzone
- Beleuchtung  
Wohnerschließung  
(Abb.56 und 57)

## Weilstraße 3 – Schnitt B-B



Abb. 34 Weilstraße 3



### Leitbild

Rückgrat Weilstraße,  
ruhige Wohnstraße

### Raumcharakter

Bauflucht im Norden geradlinig, im  
Süden mit erheblichem Versatz.  
Beidseitig deutlich von der Straße  
abgesetzt.

### Nutzung

Wohnbebauung

### Verkehrsaufteilung

Einbahnverkehr,  
Trennung zwischen Fußgänger und  
Autoverkehr.  
Breiter Fußgängerbereich (4 m) auf  
der Nordseite.  
Schrägparken einseitig.

### Gestaltungselemente

- Beläge  
Trennung von Fußgängerbereich,  
Parkierung und Straße durch  
Naturstein-Kleinpflaster.  
Gehweg Betonpflaster, Straße  
und Parkierung Schwarzdecke.
- Bepflanzung  
Längsgliederung der Straße durch  
einseitig angeordnete Baumreihe.  
Zwischen Straße und Bebauung  
breite Grünbereiche mit Beeten  
oder Rasenflächen.  
Alter Baumbestand im Süden.
- Beleuchtung  
Wohnerschließung  
(Abb. 56 und 57)

### 5.1.3 Typ 3 - Parkstraße – Wohnstraße

- breiter Ausbauquerschnitt
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Randbereiche sind aufzuwerten mit Gehwegen und Aufenthaltsflächen
- zusätzliche Querungsmöglichkeiten in Höhe der Schubartanlage
- Schwerpunktmäßig Umgestaltung zwischen Karl-Pfaff und Uhlandstraße aufgrund besonders hoher Parkierungsdichte und mangelhafter Straßenraumgestaltung.
- Beleuchtung siehe Möblierungskatalog (Abb. 56 und 57)

### 5.1.4 Typ 4 - Hohe Straße und Dieselstraße

#### a) Hohe Straße (Wohnstraße)

- Gezielte Maßnahmen zur Verbesserung des Parkplatzangebots
- Tempo 30
- Instandsetzung Fahrbahnbelag
- Neuordnung mit gezielten Einzelmaßnahmen zur Begrünung
- Herstellung von Fußgängerbereichen
- Beleuchtung siehe Möblierungskatalog (Abb. 56 und 57)

#### b) Dieselstraße (Erschließung Industriegebiet)

- Beleuchtung siehe Möblierungskatalog (Abb. 54 und 55)

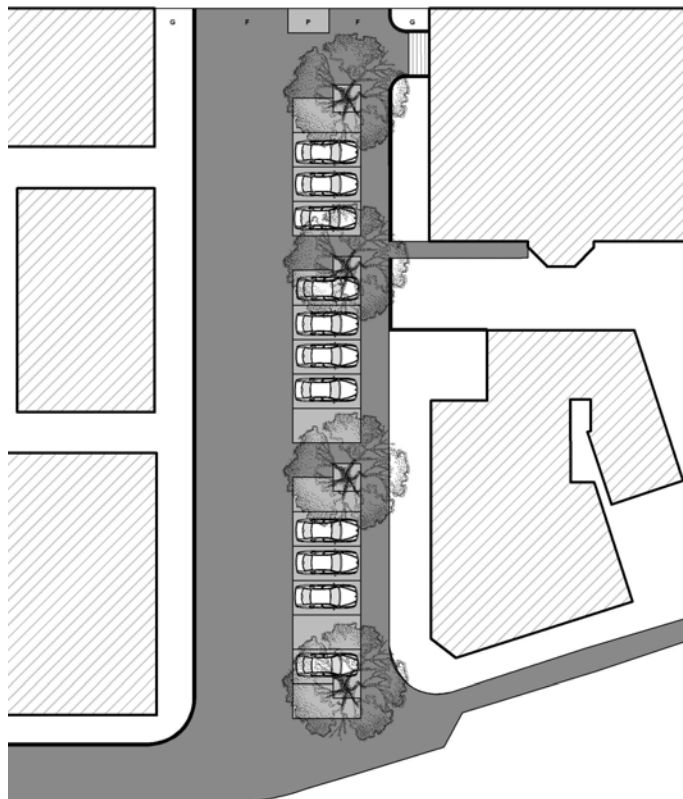
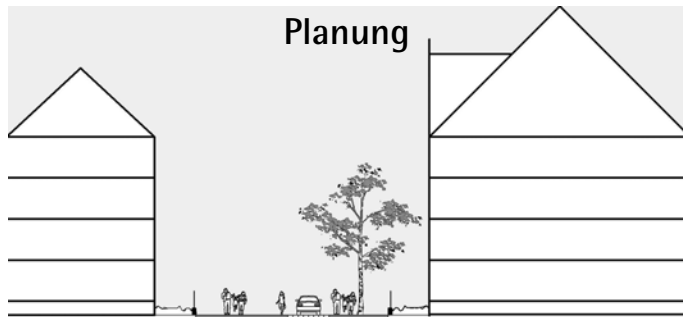


## 5.2 Die Querstraßen

### 5.2.1 Typ I - Breitenstraße – Schnitt G-G



Abb. 35 Breitenstraße



#### Leitbild

Breitenstraße  
Verkehrsberuhigter Bereich

#### Raumcharakter

Bauflucht geradlinig,  
Vorgärten beidseitig,  
Sichtverbindung Südkirche

#### Nutzung

Wohnbebauung, Schule

#### Verkehrsaufteilung

verkehrsberuhigter Bereich,  
Parken auf ausgewiesenen Flächen

#### Gestaltungselemente

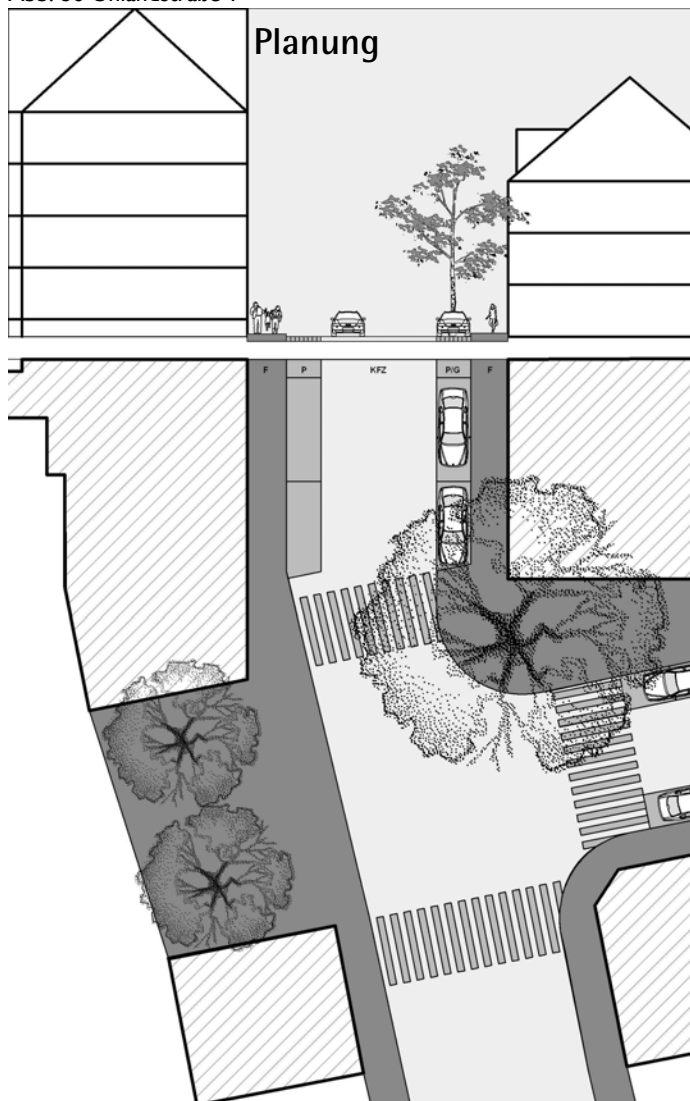
- Beläge  
gesamter Bereich Betonpflaster  
Trennung von Fußgängerbereich  
und Parkierung durch  
Naturstein-Kleinpflaster.
- Bepflanzung  
Längsgliederung der Straße durch  
einseitige Baumreihe in  
Verbindung mit Leuchten.  
Zwischen Straße und Bebauung  
Vorgartenbereiche mit Zaun.
- Beleuchtung  
Wohnerschließung  
(Abb.56 und 57)

## 5.2.2 Typ 2 – Umlandstraße und Karl-Pfaff-Straße

### Umlandstraße I – Schnitt I-I



Abb. 36 Umlandstraße I



#### Leitbild

Umlandstraße  
Wohn- und Erschließungsstraße

#### Raumcharakter

Baufucht geradlinig ohne private Vorbereiche

#### Nutzung

Wohnbebauung, Dienstleistung,  
Einzelhandel, Gastronomie,  
öffentliche Einrichtungen

#### Verkehrsaufteilung

Trennung zwischen Fußgänger und  
Autoverkehr.  
Parkierung beidseitig auf separatem  
Parkstreifen.  
Begegnungsverkehr

#### Gestaltungselemente

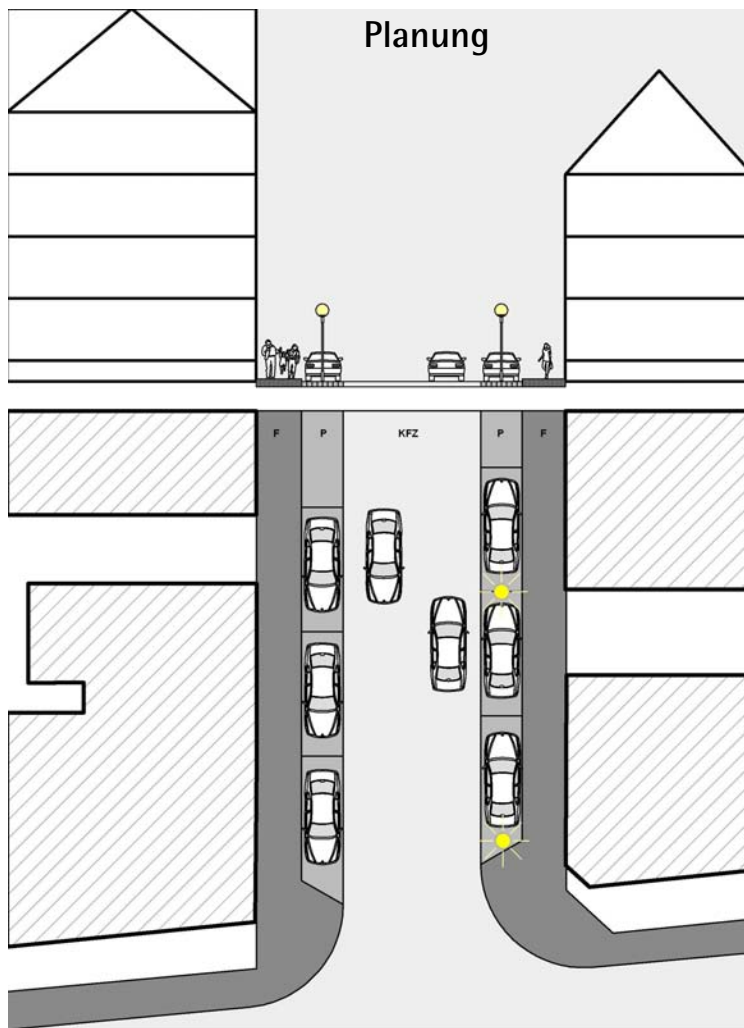
- Beläge  
Gehweg Betonpflaster, Straße  
und Parkierung Schwarzdecke  
Trennung von Parkierung und  
Mischfläche durch Natur-  
Kleinpflaster.  
Aufpflasterung der  
Fußgängerüberwege
- Bepflanzung  
Längsgliederung des nördlichen  
Bereichs der Straße durch  
einseitig angeordnete Bäume in  
regelmäßigen Abständen.  
großer Baum im  
Kreuzungsbereich
- Beleuchtung  
Wohnerschließung  
(Abb.56 und 57)

Pliensauvorstadt  
Umlandstraße 2  
Schnitt I-I  
unmaßstäblich

## Uhlandstraße 2 – Schnitt H-H



Abb. 37 Uhlandstraße 2



Pliensauvorstadt  
Schnitt H-H  
Uhlandstrasse  
unmaßstäblich

### Leitbild

Uhlandstraße  
Wohn- und Erschließungsstraße

### Raumcharakter

Bauflucht geradlinig ohne private Vorbereiche,  
Sichtverbindung großer Baum

### Nutzung

Wohnbebauung, Dienstleistung,  
Einzelhandel

### Verkehrsaufteilung

Trennung zwischen Fußgänger und  
Autoverkehr.  
Parkierung beidseitig auf separatem  
Parkstreifen.  
Begegnungsverkehr

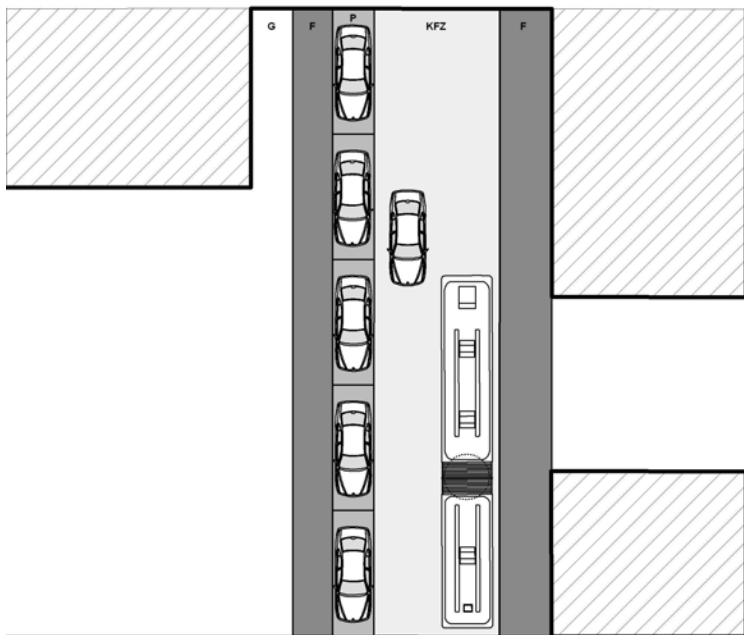
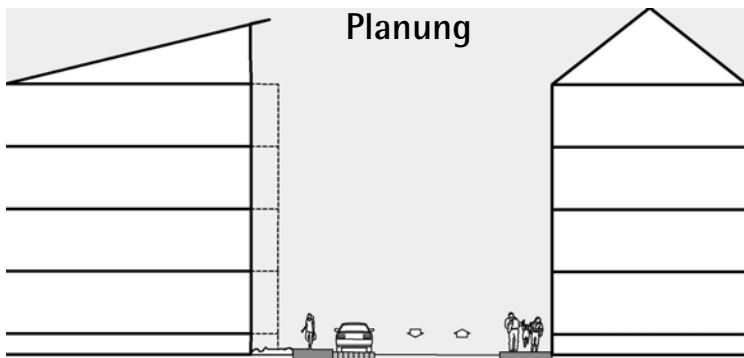
### Gestaltungselemente

- Bodenbelag  
Gehweg Betonpflaster, Straße  
und Parkierung Schwarzdecke  
Trennung von Parkierung und  
Mischfläche durch Natur-  
Kleinpflaster.
- Bepflanzung  
entfällt
- Beleuchtung  
Wohnerschließung  
(Abb.56 und 57)

## Karl-Pfaff-Straße – Schnitt E-E



Abb. 38 Karl-Pfaff Straße I



Pliensauvorstadt  
Schnitt E-E  
Karl-Pfaff-Straße  
unmaßstäblich

### Leitbild

Karl-Pfaff Straße  
Sammelstraße

### Raumcharakter

Baufucht geradlinig ohne private  
Vorbereiche

### Nutzung

Wohnbebauung

### Verkehrsaufteilung

Trennung zwischen Fußgänger und  
Autoverkehr.

Parkierung aufgrund einer  
Bushaltestelle einseitig auf  
separatem Parkstreifen.

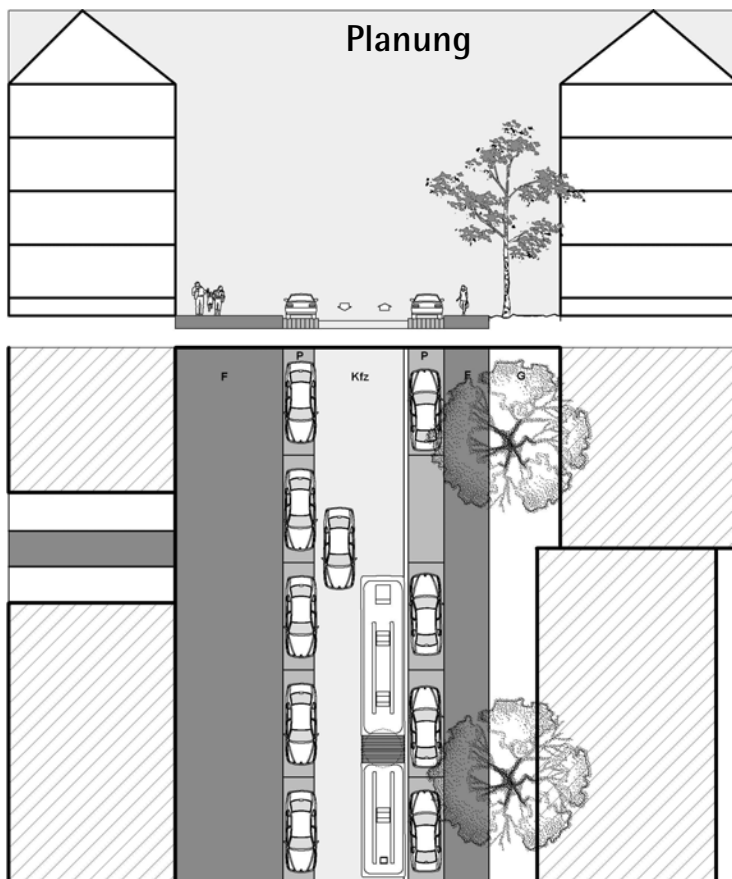
### Gestaltungselemente

- Beläge  
Trennung von Fußgängerbereich,  
Parkierung und Straße durch  
Naturstein-Kleinpflaster.  
Gehweg Betonpflaster, Straße  
und Parkierung Schwarzdecke.
- Bepflanzung  
entfällt
- Beleuchtung  
Wohnerschließung  
(Abb.56 und 57)

## Karl-Pfaff-Straße – D-D



Abb. 39 Karl-Pfaff Straße 2



Pliensauvorstadt  
Schnitt D-D  
Karl-Pfaff-Straße  
unmaßstäblich

### Leitbild

Karl-Pfaff Straße  
Sammelstraße

### Raumcharakter

Baufucht geradlinig mit privaten  
Vorbereichen

### Nutzung

Wohnbebauung

### Verkehrsaufteilung

Trennung zwischen Fußgänger und  
Autoverkehr.  
Parkierung beidseitig auf separatem  
Parkstreifen.

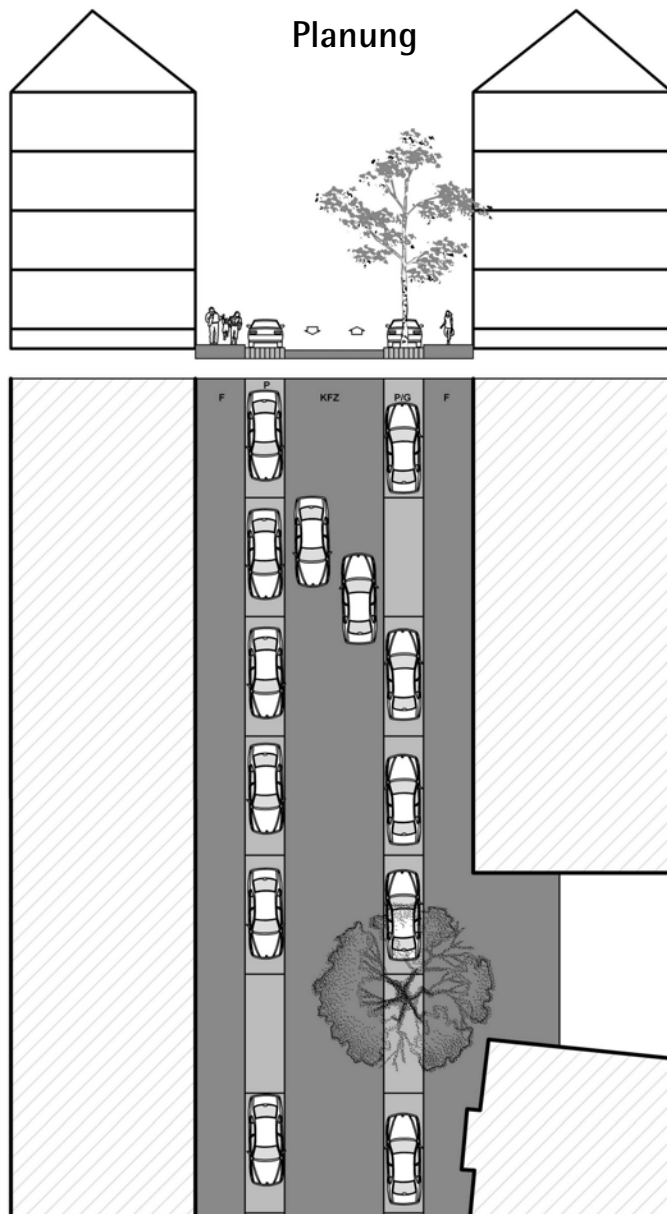
### Gestaltungselemente

- Beläge  
Trennung von Fußgängerbereich,  
Parkierung und Straße durch  
Naturstein-Kleinpflaster.  
Gehweg Betonpflaster, Straße  
und Parkierung Schwarzdecke.
- Bepflanzung  
Längsgliederung der Straße durch  
einseitig angeordnete Bäume in  
regelmäßigen Abständen.  
Zwischen Gehweg und Bebauung  
grüne Vorgartenbereiche mit  
Beeten oder Rasen.
- Beleuchtung  
Wohnerschließung  
(Abb.56 und 57)

### 5.2.3 Typ 3 - Tannenbergstraße – Schnitt F-F



Abb. 40 Tannenbergstraße



Pliensauvorstadt  
Schnitt F-F  
Tannenbergstraße  
unmaßstäblich

#### Leitbild

Tannenbergstraße  
Verkehrsberuhigter Bereich

#### Raumcharakter

Bauflucht geradlinig und geschlossen  
ohne private Vorbereiche

#### Nutzung

Wohnbebauung

#### Verkehrsaufteilung

verkehrsberuhigter Bereich,  
Parken auf beidseitig längs  
ausgewiesenen Flächen.

#### Gestaltungselemente

- Beläge  
gesamter Bereich Betonpflaster  
Trennung von Fußgängerbereich  
und Parkierung durch  
Naturstein-Kleinpflaster.
- Bepflanzung  
Längsgliederung der Straße durch  
einseitige Baumreihe.
- Beleuchtung  
Wohnerschließung  
(Abb.56 und 57)

## 6 Plätze im Detail

### 6.1 Umgestaltung Tankstelle/Roserplatz

In der Stuttgarter Straße, im Bereich rund um die Tankstelle, wird die Nutzung des in Plan 7 festgestellten Platzpotentials vorgeschlagen. Die Herstellung des neuen öffentlichen Platzes könnte schrittweise erfolgen:

#### Maßnahmen – stufenweise Umgestaltung

- In einem ersten Schritt soll ein **Teilstück der Hedelfinger Straße geschlossen werden** um die Flächen für die neue Platzsituation zu gewinnen. Anschließend ist das öffentliche Grün nördlich der Straße auszulichten, um eine Blickbeziehung zu dem schönen, historischen Rosergebäude herzustellen.
- Im zweiten Schritt sollte versucht werden, den **störenden Zaun**, eine Barriere zwischen dem neuen Roserplatz und dem Rosergebäude, zu **beseitigen**. Die Parklätze vor dem Schulungsgebäude stehen weiterhin der Daimler AG zur Verfügung.
- In einem dritten Schritt könnte die **Neugestaltung bis an die Fassade des Rosergebäudes** ausgedehnt werden.

#### Städtebauliche Ziele

- Durch die Einbindung des ehemaligen Rosergeländes und Gebäudes (heute Schulungszentrum der Daimler AG) in den öffentlichen Raum, wird das **historische Gebäude wieder ein Teil des charakteristischen Stadtbildes** der Pliensauvorstadt.
- Der neue Platzraum unterstützt die Funktion der östlichen Stuttgarter Straße als **Einkaufsbereich und Einstieg in den Stadtteil**. Die gewonnen Flächen verbessern das Umfeld der hier vorhandenen Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe.
- Inwiefern eine (zeitweise) öffentliche Nutzung des bisher betriebsinternen Parkplatzes der Daimler AG möglich ist, ist zu prüfen. Es wäre wünschenswert, wenn das Gelände zukünftig in irgendeiner Form von der Öffentlichkeit mit genutzt werden könnte. Dies könnte auch dazu beitragen, den hohen **Parkierungsdruck** in der Pliensauvorstadt zu **entlasten**.

Angrenzend an den Platz befindet sich eine Tankstelle mit Autovermietung, die hier dargestellten Planungen werden dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt. Der heutige Tankstellenbereich könnte in die städtebauliche Gestaltung integriert werden. Alternativ oder auch ergänzend zu der Tankstelle wäre ein Pavillon, Kiosk, Café etc. mit Sitzgelegenheiten denkbar.

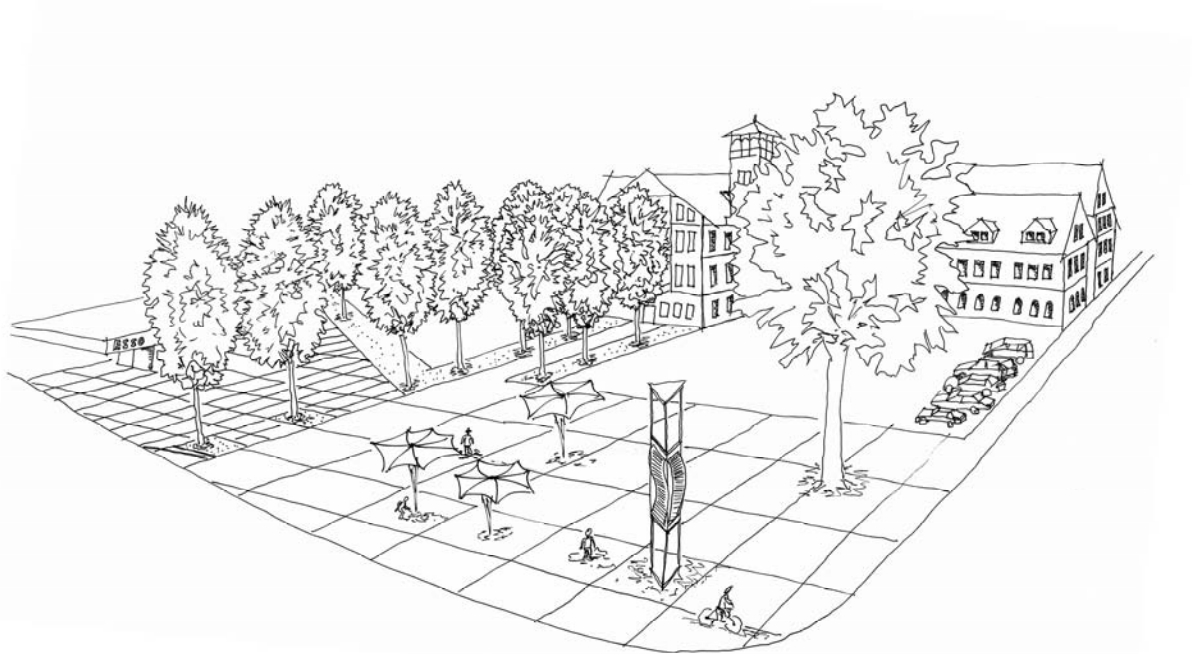


Abb. 41 Handskizze Bereich Tankstelle/Roserplatz



## 6.2 Umgestaltung Stadtteileingang/Brückenstraße

### Allgemein

Die Stadtteileingangssituation an der Brückenstraße ist in ihrer heutigen Form besonders unattraktiv, bietet jedoch ein großes Potential, das in Kapitel 2.4 (Platztypen) festgestellt wurde. Bezüglich der Unattraktivität besteht Einigkeit zwischen Planern und Bürgern. Gleichzeitig sind im Umfeld des Stadtteileingangs, am Brückenkopf der historischen Pliensaubrücke, sowie auf den benachbarten Grundstücken große Entwicklungspotentiale gegeben. Dies gilt besonders für die baulich interessante Stadtvilla<sup>1</sup> und das Gelände der EWB mit den darauf befindlichen ehemaligen, leerstehenden Notunterkünften.

Der Stadtteileingang ist für den vorbeifahrenden Autoverkehr die Schauffassade der Pliensauvorstadt. In ihrem derzeitigen Zustand ist diese wenig einladend. Deshalb ist es ein zentrales Anliegen der vorliegenden Leitplanung, den Einstieg in den Stadtteil und seine Außenwirkung zu verbessern sowie die vorhandenen Potentiale zu nutzen.

### Städtebauliche Ziele

- eine möglichst weitgehende **Aufhebung der trennenden Wirkung** der Brückenstraße
- eine **verbesserte Verknüpfung** der beidseitig gelegenen Bereiche der Pliensauvorstadt nach Möglichkeit mit oberirdischen Fußgängerquerungen
- die Definition einer **klaren Gebäudekante** in Bezug zur historischen Pliensaubrücke
- die Umgestaltung des Brückenkopfes mit der Brückenstraße als **attraktives Tor und Fassade** des Stadtteils
- Für die **brachliegende Fläche** (Eigentum EWB), auf der sich die ehemaligen Notunterkünfte befinden, sind folgende Lösungen denkbar:
  - Freifläche
  - Parkierung (Quartiersparkierung/Parkraumbewirtschaftung)
  - vorübergehende, umkehrbare Bebauung
  - städtebaulich interessante Neubebauung unter Integration der Stadtbahn-Trasse

### Verkehrstechnische Voruntersuchungen durch die Stadt Esslingen

- Es wurden Untersuchungen zur **Verengung der Brückenstraße** angestellt. Diese haben ergeben, dass die Busspuren erhalten werden müssen, um den Verkehrsfluss (Fahrzeiten) gewährleisten zu können. Die Stauräume in mehreren Verkehrsstreifen werden derzeit verkehrstechnisch benötigt. Eine Reduzierung der Straßenbreite wäre durch die Wegnahme des

---

<sup>1</sup> Stuttgarter Straße 2

Grünstreifens und einem Fahrstreifen in Fahrtrichtung Esslingen möglich. Ebenfalls könnte der Bypass (Brückenstraße Richtung Hohenheimer Straße) zurückgebaut werden.

- Vom Stadtplanungsamt Esslingen wurde der Bereich Brückenstraße hinsichtlich **Kreisverkehren** geprüft. Am Knotenpunkt Stuttgarter Straße/Brückenstraße zeigt sich, dass ein Kreisverkehr auch mit 2 Bypässen nicht ausreichend leistungsfähig ist. Deshalb wird im Kreuzungsbereich Hohe Straße ebenfalls von der Realisierung eines Kreisverkehrs abgeraten.
- Alternativ wird **eine signalgeregelte, ebenerdige Fußgängerquerung** über die Brückenstraße, sowie die Stuttgarter Straße im Rahmen der Busbeschleunigung derzeit überprüft. Durch die dadurch verbesserte Anbindung könnte ggfs. die Unterführung wegfallen.
- Die geplante **Trasse der Stadtbahn Esslingen-Zollberg** muss von Bebauung freigehalten werden, um die Realisierung des in ferner Zukunft geplanten Projektes, nicht zu beeinträchtigen. Der Verlauf der Trasse kreuzt die Brückenstraße und tangiert die Stadtvilla (Stuttgarter Straße 2) an der westlichen Seite. Weiter führt sie laut den Planungen über die derzeit noch vorhandenen Notunterkünfte (leerstehende Holzbaracken) nach Esslingen und endet dort in einem Turmbahnhof über dem ZOB.

Die Realisierung des Projektes ist aufgrund zu hoher Baukosten und der bestehenden, derzeit ausreichenden Busanbindung zum Zollberg unwahrscheinlich.

*Hinweis: Falls die laufenden Verkehrsuntersuchungen des Regierungspräsidiums über die Filderaufstiegstraße hier eine Verkehrsentlastung nachweisen und diese Aufstiegstraße in absehbarer Zeit realisiert wird, ist eine Reduzierung der Spurzahl möglich. Wahrscheinlich ist damit auch die Anlage eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Stuttgarter Straße/Brückenstraße möglich.*

*Dieser Kreisverkehr wäre ein wichtiges Gestaltungselement für den Stadtteileingang.*

## **Fazit**

Für den Stadtteileingang wurden drei verschiedene Varianten entwickelt. Bei Variante I wird die Stadtbahn-Trasse nicht berücksichtigt. In der zweiten Variante hingegen wird die Fläche von Bebauung freigehalten. In der dritten und letzten Variante versucht man die Stadtbahn-Trasse in die Bebauung zu integrieren.

Bezüglich der Verkehrsführung hat man sich in der Darstellung auf das Minimum der Möglichkeiten beschränkt, da weitere Maßnahmen im Verlauf der weiteren Untersuchungen noch geprüft werden. Diese, derzeit noch laufenden Untersuchungen hinsichtlich des Stadtteileingangs, können bei der Leitplanung 2020 nicht mehr berücksichtigt werden.

### Ergebnis: Varianten I-3

Es wurden drei Varianten erarbeitet. Unverändert sind die Varianten in Bezug auf die Brückenstraße, da diese nicht sehr viele Möglichkeiten (siehe oben) bietet eine Veränderung vorzunehmen.

Bei der ersten Variante ist darauf hinzuweisen, dass sie unabhängig von der geplanten Stadtbahn-Trasse erstellt wurde. Bei der zweiten und dritten Variante hat man sich diesem Thema angenommen und hielt die Stadtbahn-Trasse von Bebauung frei.

Mit relativ geringen finanziellen Aufwendungen könnten auf dem Gelände der ehemaligen EWB auch langfristig sinnvolle Nutzungen untergebracht werden:

Bolzplatz und Stellplätze als Ergänzung für den Einkaufsbereich.

Angesichts des geringen Investitionsvolumens steht diesen Maßnahmen eine spätere Realisierung der Stadtbahn nicht im Weg.

### Ohne Berücksichtigung der Stadtbahn-Trasse, Blockrandbebauung



Abb. 42 Variante I Städteingang

**Mit Berücksichtigung der Stadtbahn-Trasse, Parkplätze und Bolzplatz**



Abb. 43 Variante 2 Stadteingang

**Integration der Stadtbahn-Trasse bei einer Neubebauung**



Abb. 44 Variante 3 Stadteingang

**Fazit**

Die beiden potentiellen Plätze (Bereich Roserplatz und Stadtteileingang) sind für die zukünftige Entwicklung der Pliensauvorstadt von großer Bedeutung

Bei der weiteren Entwicklung des öffentlichen Raumes der Pliensauvorstadt sind diese mit Vorrang zu berücksichtigen. In der vorliegenden Leitplanung liegen Grundprinzipien der Gestaltung des öffentlichen Raumes vor, die einen Rahmen vorgeben für die in Einzelentwürfen zu klärende konkrete Gestaltung dieser Flächen.



## 7 Leitplanung 2020

Im folgenden Plan, Leitplanung 2020, sind die wichtigsten Ergebnisse für die zukünftige städtebauliche Entwicklung der Pliensauvorstadt dargestellt.

Der Plan liegt im Anhang zusätzlich im Maßstab 1:1500 bei.



Abb. 45 Handskizze Stuttgarter Straße



Abb. 46 Leitplanung 2020



## 8 Möblierungskatalog

Der Möblierungskatalog, in dem Aussagen zu Bänken, Poller, Abfallbehälter, Fahrradparker, Bodenbelägen und Leuchten getroffen werden, soll zukünftig als Leitfaden für die Auswahl des Stadtmobiliars bei Detailplanungen dienen. Damit möchte man erreichen, dass die einheitliche Verwendung von Stadtmobiliar gewährleistet ist.

Einerseits ist es eine Erleichterung, bei zukünftigen Planungen auf den Möblierungskatalog zurückgreifen zu können und andererseits erzielen wir eine Homogenität bezüglich der Stadtgestalt.

Es ist allerdings anzumerken, dass es sich lediglich um beispielhaftes Stadtmobiliar handelt, das in ähnlicher Form auch von einem anderen, als hier aufgeführten, Hersteller verwendet werden kann.

### 8.1 Verweilpunkte

Im Zuge der wichtigsten Fußgängerachsen sollen durch die Möblierung des öffentlichen Raumes kleine Situationen mit erhöhter Aufenthaltsqualität geschaffen werden, so genannte Verweilpunkte.

Funktional sind dort vorstellbar:

- Sitzmöglichkeiten
- Spielmöglichkeiten für Jung und Alt

ergänzt durch

- Blumen
- Kunst
- Farben

Die Situationen sollen jeweils lediglich wenigen Personen Aufenthalt ermöglichen und können mehrere der oben genannten Funktionen integrieren. Die Möblierungselemente sollen genutzt werden, ein gestalterisch verbindendes Thema für den öffentlichen Raum zu definieren, beispielsweise durch eine Variation des Motivs der Neckarwellen des Stadtteilplatzes in unterschiedlichsten Sitz-, Spiel- und Präsentationselementen.

Dabei können thematisch auch die Funktionen benachbarter öffentlicher Einrichtungen oder historische Bezüge aufgegriffen werden.

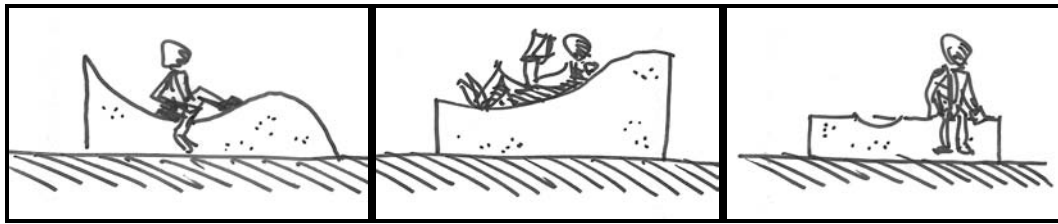


Abb. 47 Handskizzen Sitzmöglichkeiten



Abb. 48 Stadtteilplatz mit Neckarwellen



Abb. 49 Beispiele Verweilpunkte

## 8.2 Bänke

Die Wahl des Banktyps (mit oder ohne Rückenlehne) ergibt sich aus der Position der einzelnen Bank im Raum. Bänke ohne Rückenlehne orientieren sich nicht in eine bestimmte Richtung und sind somit auch gut mittig auf Plätzen und Straßen aufzustellen. Bänke mit Rückenlehne sind eindeutig orientiert und eignen sich für eine Aufstellung am Rand öffentlicher Flächen.

Beispiele für geeignete Bänke:



Abb. 50 Bank (Benz & Fischer GmbH)

### Technische Anforderungen

- Witterungsbeständigkeit
- Standsicherheit
- Resistenz gegenüber Vandalismus

### Nutzungsbedingte Anforderungen

- angenehmes Sitzen (Temperatur, Form, Höhe, Tiefe)
- angenehme Haptik
- schnelles Trocknen
- gerichtet oder ungerichtet im Raum, je nach Situation



Abb. 51 Sitzbank (Westeifel-Werke)

### Gestalterische Anforderungen

- hohe optische und haptische Materialqualität
- klare, zurückhaltende Form

### Materialien

- Holz, Stahl verzinkt und mit Eisenglimmer lackiert
- Materialien und Farbe auf Boden abstimmen

### 8.3 Poller

Poller sind nur in Ausnahmefällen zu verwenden, wenn Sie der Abgrenzung von Plätzen, nicht befahrbaren Flächen oder auch der Beleuchtung von Fußwegen dienen.

Beispiele für geeignete Poller:



Abb. 52 Poller



Abb. 53 Edelstahl-/Lichtpoller (.hess)

#### Technische Anforderungen

- Witterungsbeständigkeit
- Standsicherheit
- Resistenz gegenüber Vandalismus

#### Nutzungsbedingte Anforderungen

- Haltbarkeit
- Sichtbarkeit

#### Gestalterische Anforderungen

- hohe optische und haptische Materialqualität
- klare, zurückhaltende Form

#### Materialien

- verzinkter Stahl mit Eisenglimmerlackierung
- Edelstahl

## 8.4 Abfallbehälter

Beispiele für geeignete Abfallbehälter:



Abb. 54 Abfallbehälter (.hess)

### Technische Anforderungen

- Witterungsbeständigkeit
- Standsicherheit
- Resistenz gegenüber Vandalismus

### Nutzungsbedingte Anforderungen

- einfache Handhabung (Befüllen, Entleeren)
- leichte Reinigung
- Abdeckung des Behälters gegen Niederschlag
- Fassungsvermögen

### Gestalterische Anforderungen

- hohe optische und haptische Materialqualität
- klare, zurückhaltende Form



Abb. 55 Abfallbehälter (MWH Objects und Design)

### Materialien

- verzinkter Stahl, Eisenglimmer lackiert
- Edelstahl

## 8.5 Fahrradparker

Für den Fahrradfahrer werden so genannte Fahrradparker in einfacher, geschwungener Form aus (Edel-) Stahl ohne Querstrebe vorgeschlagen. Sie ermöglichen, dass Fahrräder in zentralen Lagen nicht störend angelehnt und entsprechend gesichert werden können.

Beispiele für geeignete Fahrradparker:



Abb. 56 Fahrradparker (MWH Objects und Design)

### Technische Anforderungen

- Witterungsbeständigkeit
- Standsicherheit
- Resistenz gegenüber Vandalismus

### Nutzungsbedingte Anforderungen

- Diebstahlschutz
- Standsicherheit
- kein gegenseitiges Beschädigen
- einfache Handhabung

### Gestalterische Anforderungen

- hohe optische und haptische Materialqualität
- klare, zurückhaltende Form

### Materialien

- verzinkter Stahl, Eisenglimmer lackiert
- Edelstahl

## 8.6 Bodenbelag

Bezüglich des Bodenbelags ist darauf zu achten, dass eine klare Trennung der verschiedenen Funktionsbereiche (Park-, Geh- und Straßenfläche) stattfindet.

Der Fußgängerbereich, Parkierung und Straße sollen deshalb durch Naturstein-Kleinpflaster getrennt werden. Im Einzelnen sind Gehwege, verkehrsberuhigte Zonen und Fußgängerzonen mit Betonpflaster, Straße und Parkierungsflächen mit einer Schwarzdecke herzustellen. Einzelheiten zu verschiedenen Straßen sind in Kapitel 5, Typologie Straßenraum näher erläutert.



Abb. 57 Zwingerstraße Esslingen

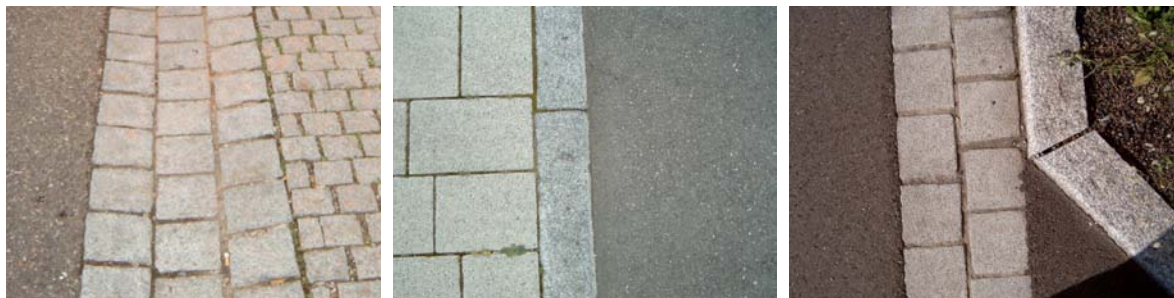


Abb. 58 Beispiele Beläge

## 8.7 Leuchten

Leuchten sind ein wichtiges Element in der Stadtgestaltung und tragen zu einem harmonischen Stadtbild einen wesentlichen Teil bei. In der Pliensauvorstadt ist derzeit keine Systematik zu erkennen was auf dem folgenden Bild (Abb.53) deutlich zum Ausdruck kommt.

Es wird deshalb vorgeschlagen, sich in Zukunft auf eine „Familie“ von Leuchten festzulegen. Von Vorteil wäre es, wenn die vorhandenen Masten weiter verwendet werden könnten.



Abb. 59 Heutige Leuchten

Im Folgenden sind Beispiele verschiedener Hersteller zusammengestellt, die denkbar wären und sich gut in das Stadtbild der Pliensauvorstadt integrieren lassen würden. Die ausgewählten Beispiele können auf die vorhandenen Masten aufgesetzt werden.

In der Typologie Straßenraum sind geeignete Beispiele den jeweiligen Straßentypen zugeordnet.



### 8.7.1 Hauptverkehrsstraßen



Abb. 60 Hauptverkehrsstraßen (Leuchten Schröder)



Abb. 61 Hauptverkehrsstraßen (Leuchten .hess)

### 8.7.2 Wohnstraßen



Abb. 62 Wohnstraßen (Leuchten Schröder)



Abb. 63 Wohnstraßen (Leuchten .hess)

### 8.7.3 Platzbeleuchtung



Abb. 64 Platzbeleuchtung (Schröder)



Abb. 65 Platzbeleuchtung (.hess)



## 9 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Gebiete.....	12
Abb. 2 Nutzungsschwerpunkte.....	16
Abb. 3 Potentiale.....	18
Abb. 4 Längsstraßen .....	20
Abb. 5 Stuttgarter Straße.....	22
Abb. 6 Weilstraße.....	23
Abb. 7 Weilstraße: Neue Orientierung nach innen (VU 2002).....	24
Abb. 8 Weilstraße: Verknüpfung nach außen (VU 2002).....	24
Abb. 9 Parkstraße.....	25
Abb. 10 Hohe Straße.....	26
Abb. 11 Dieselstraße.....	27
Abb. 12 Querstraßen .....	28
Abb. 13 Breitenstraße.....	30
Abb. 14 Uhlandstraße.....	31
Abb. 15 Karl-Pfaff Straße.....	32
Abb. 16 Längsstraßen Gewerbegebiet .....	33
Abb. 17 Beispiele Längsstraßen Mischgebiet.....	33
Abb. 18 Längs- und Querstraßen .....	35
Abb. 19 Luftbild Pliensauvorstadt.....	35
Abb. 20 Platztypen .....	36
Abb. 21 Verkehr.....	39
Abb. 22 Maßnahmen Fußwegeverbindungen .....	40
Abb. 23 Busverkehr .....	42
Abb. 24 Anforderungen an die Gestaltung/Straßen.....	44
Abb. 25 Gestaltungssystematik Straßen.....	46
Abb. 26 Querstraßen: Ebene und Hang.....	50
Abb. 27 Anforderungen an die Gestaltung/Plätze .....	52
Abb. 28 Gestaltungssystematik/Plätze.....	54
Abb. 29 Übersichtsplan Straßenquerschnitte.....	58
Abb. 30 Stuttgarter Straße 1 .....	59
Abb. 31 Stuttgarter Straße 2 .....	60
Abb. 32 Weilstraße 1 .....	61
Abb. 33 Weilstraße 2 .....	62
Abb. 34 Weilstraße 3 .....	63
Abb. 35 Breitenstraße.....	65

Abb. 36 Uhlandstraße I .....	66
Abb. 37 Uhlandstraße 2.....	67
Abb. 38 Karl-Pfaff Straße I .....	68
Abb. 39 Karl-Pfaff Straße 2 .....	69
Abb. 40 Tannenbergstraße.....	70
Abb. 41 Handskizze Bereich Tankstelle/Roserplatz.....	72
Abb. 42 Variante I Stadteingang.....	75
Abb. 43 Variante 2 Stadteingang.....	76
Abb. 44 Variante 3 Stadteingang.....	76
Abb. 45 Handskizze Stuttgarter Straße.....	79
Abb. 46 Leitplanung 2020.....	80
Abb. 47 Handskizzen Sitzmöglichkeiten .....	82
Abb. 48 Stadtteilplatz mit Neckarwellen .....	82
Abb. 49 Beispiele Verweilpunkte.....	82
Abb. 50 Bank (Benz & Fischer GmbH) .....	83
Abb. 51 Sitzbank (Westefel-Werke) .....	83
Abb. 52 Poller .....	84
Abb. 53 Edelstahl-/Lichtpoller (.hess).....	84
Abb. 54 Abfallbehälter (.hess) .....	85
Abb. 55 Abfallbehälter (MWH Objects und Design).....	85
Abb. 56 Fahrradparker (MWH Objects und Design).....	86
Abb. 57 Zwingerstraße Esslingen .....	87
Abb. 58 Beispiele Beläge.....	87
Abb. 59 Heutige Leuchten .....	88
Abb. 60 Hauptverkehrsstraßen (Leuchten Schröder) .....	89
Abb. 61 Hauptverkehrsstraßen (Leuchten .hess).....	89
Abb. 62 Wohnstraßen (Leuchten Schröder).....	90
Abb. 63 Wohnstraßen (Leuchten .hess).....	90
Abb. 64 Platzbeleuchtung (Schröder) .....	91
Abb. 65 Platzbeleuchtung (.hess).....	91

## **10 Anhang I Leitplanung 2020**

## II Anhang 2 Prioritäten

Protokoll der Lenkungsgruppe vom 31.07.2007

### Priorisierung der Maßnahmen– PVS Leitplanung 2020

Die Abstimmung zum schriftlichen Teil der Leitplanung ist im Gange. Der Text wird mit Frau Schmettow und Herrn Student durchgesprochen. Herrn Scholz und Herrn Junge liegt er zur Ansicht vor.

Frau Keinath und Herr Dietl zeigen anhand von Graphiken verschiedene Ebenen der Priorisierung auf:

1. der gesamtstädtische Blickwinkel: welche Maßnahmen in der PVS sind für die Gesamtstadt bedeutsam
2. der stadtteilspezifische Blickwinkel: was ist für den Stadtteil wichtig
3. der Blickwinkel des Sozialen Stadt Programms: was ist innerhalb des Programmumfangs und der -zeit vordringlich

zu 1. **der gesamtstädtische Blickwinkel** (s. Graphik „Gesamtstädtisch“ im Anhang)

Priorität 1 – der Bereich Brückenstraße

- mit Brückenkopf, Stadtteileingang und Überquerung
- die Straße in ihrer Abwicklung als Gesicht des Stadtteils nach außen
- die Anbindung an das angrenzende Mischgebiet in Höhe der Weilstraße

Priorität 2 – Gewerbegebiet

das Gesicht des Gewerbegebiets zur B10 (face-lifting)

die Anbindung des Gewerbegebiets (und des Stadtteils) an die B10

Priorität 3 – Fußgängersteg über den Neckar von der PVS in die Weststadt

Die LG stimmt dieser Priorisierung zu.

Ausgehend von den Priorisierungsvorschlägen der URBA erfolgt nach Diskussion eine Abstimmung

zu 2. und 3. auf folgende Priorisierung:

zu 2. **der stadtteilspezifische Blickwinkel**

Priorität 1

- Weilstraße mit Überquerung Brückenstraße in Höhe Weilstraße
- Überquerung Brückenstraße in Höhe Stuttgarter Straße und Brückenkopf
- 1. Abschnitt „Roserplatz“
- Stuttgarter Straße vor dem Baugebiet Breite
- Höhenweg

Priorität 2

- Breitenstraße mit Sichtbezug Südkirche
- Brückenstraße
- Stuttgarter Straße vor dem Stadtteilzentrum
- Quartiersplatz Hedelfinger Straße

Priorität 3

- 2. Abschnitt Roserplatz
- mittlerer Teil Stuttgarter Straße zwischen Breiten- und Karl-Pfaff-Straße
- Fußgängersteg über den Neckar von der PVS in die Weststadt
- neue Anbindung Gewerbegebiet (bzw. Stadtteil) an B10
- direkte Fußgängeranbindung Terrassenplatz St. Elisabeth an die Schubartanlage (und somit an die Weilstraße)

Priorität 4

- Bereich Stadtteileingang an der Stuttgarter Straße neben dem Brückenkopf
- Stuttgarter Straße vor dem bebauten Abschnitt Breite

Veranschaulicht wird die Priorisierung durch die Graphik im Anhang „Prioritäten PLV“

zu 3. **Blickwinkel Programm Soziale Stadt**

Priorität 1

- Weilstraße



- Breitenstraße zwischen Stuttgarter Straße und Parkstraße
- Überquerung Brückenstraße in Höhe Stuttgarter Straße
- Höhenweg

Priorität 2

- Stuttgarter Straße vor dem Baugebiet Breite
- Quartiersplatz Hedelfinger Straße
- Abschnitt „Roserplatz“

Priorität 3

- Stuttgarter Straße vor dem Stadtteilzentrum/Burr
- Abschnitt Breitenstraße zwischen Parkstraße und Südkirche mit Sichtbezug Kirchplatz
- direkte Fußgängeranbindung Terrassenplatz St. Elisabeth an Schubartanlage (Weilstraße)
- Fußgängersteg über den Neckar von der PVS in die Weststadt

Priorität 4

- Bereich Stadtteileingang an der Stuttgarter Straße neben dem Brückenkopf
- 2. Teil „Roserplatz“
- Stuttgarter Straße vor dem bebauten Abschnitt Breite
- Kirchplatz St. Elisabeth

Veranschaulicht wird die Priorisierung durch die Graphik im Anhang „Prioritäten Soziale Stadt“.

