



## 1. Stadträumliches Gesamtkonzept

### 1.1 Integriertes Nutzungskonzept

Mit der konsequenten Sicherung der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wird die Neugestaltung der nördlichen Stadtmitte in Süßen gelingen. Wichtige Positionen für eine zukunftsichere Entwicklung sind der Ausbau des Bahnhofs als regionaler und städtischer ÖPNV-Knoten und die wirksame Verkehrsberuhigung der Innenstadt zugunsten der Fußgänger und Radfahrer. Mit der Definition des Geschäftsbereichs entsteht eine klare Orientierung für alle Nutzer, insbesondere für Investoren und Betreiber.

Die grundsätzlich gemischten Nutzungen mit Wohnen, Handel- und Dienstleistung im gesamten Planungsbereich werden im nördlichen Bereich der Heidenheimer-Allee durch Baustrukturen für spezifische Arbeitsplatzangebote in Verbindung mit Wohnen, Handel- und Dienstleistung ergänzt, z.B. Firmen und Servicezentrale i.V. mit großzügigen Wohnungsbauangeboten.

Ein besonderer Akzent (als regionales Alleinstellungsmerkmal) ist der Vorschlag eines Sport- und Freizeit-Gebäudes als attraktives Ziel (eher jugendorientiert) zwischen Bahnhof und dem Schulzentrum. Unter dem aufgeständerten Gebäude befinden sich ca. 20 ebenerdige Parkplätze. Ergänzt werden könnte der Standort durch ein exponiertes Gebäude z.B. als Firmensitz mit regionalen Bezügen oder durch ein Systemhotel mit einem besonderen Mobilitätsangebot, z.B. Zimmer + E-Mob.

### 1.2 Städtische Funktionen

Der zentrale Geschäftsbereich der Innenstadt gliedert sich in Süßen in 3 Zonen, die sich räumlich-funktional im Stadtgrundriss abbilden. Ausgehend vom historischen Ortskern (Marktplatz Rathaus) entwickelt sich die neue Ortsmitte zwischen der Querachse Bahnhofstraße und dem südlichen Platz an der Fils im Zuge der Heidenheimer-Allee mit differenzierten, aber breielfächerichten kleinteiligeren Nutzungsgebieten (0 EG-Flächenhöhe ca. 250 m²). Östlich des Platzes an der Fils kann der monostrukturierte Fachmarktbereich in seiner innerstädtischen hier seine integrierte Lage ausnutzen und die anderen innerstädtischen stützen. Eine Dezentralisierung großflächiger Handels- und Dienstleistungsnutzungen nach Außen wäre für das Profil der Stadt Süßen ungünstig. Konzentration und Stadt der kurzen Wege sind wichtige Zielsetzungen. Mit der oben genannten Definition werden auch die wichtigen städtischen Wegeverbindungen deutlich:

- Bahnhofstraße mit der neuen Magnetnutzung "Sport- und Freizeit" - Heidenheimer-Allee - Platz an der Fils. Die Fuß- und Radwegeverbindungen werden mit breiten Vorflächen und Bewegungsräumen deutlich verbessert.
- Die Heidenheimer-Allee entwickelt sich hier als Geschäftsstraße mit Aufenthaltsqualität. Ihre Länge von 300 m bedarf im nördlichen Teil einer Stabilisierung durch besondere Nutzungs-/Raumangebote. Die Gehwege und Vorbereiche werden erweitert, so dass eine deutlich verbesserte Aufenthaltsqualität / Bewegungsfreiheit für Fußgänger entsteht.

Die fast parallele Wegeverbindung Bahnhof - Küblerstraße ist eine besondere Alternative als völlig verkehrsfreie "langsame und aufenthaltsorientierte" Verbindung in das Süßener Stadtkarree zwischen der Alten und Neuen Marienkirche.

### 2. Baustrukturelle und funktionale Gestaltung

Für die vorstehend beschriebenen Ziele der städtischen Funktionen sind Vorschläge für eine präzisierende baustrukturelle Planung dargestellt:

- An der neuen Heidenheimer-Allee mit ca. 17 m Raumbreite im Norden und 11 m Breite im südlichen Bestandsbereich werden, angelehnt an die Bestandsparzellierung, im Neugestaltungsbereich winkelförmige Gebäudestrukturen vorgeschlagen, die sowohl Kontaktpunkten zur Geschäftsstraße als auch ruhige und grüne Innenhöfe für Wohn- und Arbeitsplatznutzungen ermöglichen.
- Somit können sich einzelne, aber auch zusammenhängende Nutzungen entwickeln, die dem zukünftigen individuellen Angebot einer modernen Ortsmitte entsprechen können. Kammernutzungen und Leerstände können sich durch Installationsprojekte vor allem im nördlichen Bereich aufbauen. Oft geben auch gering budgetierte kommunale Förderprogramme einen zeitlichen Anstoß für neue Investitionen.
- Alle neuen Nutzungen können mit zugewandten Parkierungen (keine TGA) und nahgelegene öffentliche Parkierungen versorgt werden. Die öffentlichen Stellplätze werden dezentral in Anlehnung an den Bestand neu geordnet. Die Anzahl der Stellplätze wird neu geordnet wieder hergestellt, teilweise wird das Angebot erweitert.
- Der südliche Platz an der Fils wird im Osten baulich neu gefasst. Die Parkplätze direkt zugewandert. Die Filterterrassen und Treppenanlage ist als Aufenthaltsbereich in die Platzgestaltung einbezogen.

### 3. Gestaltung der öffentlichen und privaten Freiräume

- Die Heidenheimer Straße wird im nördlichen Teil als verkehrsberuhigte Stadtallee, im südlichen Bereich als Stadtrasse materialisch umgestaltet.
- Fußgängerbereiche, Parkierung und angrenzende Arkaden und Hofflächen sind einheitlich gestaltet (Betonsteine mit Natursteinvorsatz). Die linearen Fahrbahnbereiche erhalten eine Asphaltdecke. Ein durchgehender 3 cm Bord ermöglicht eine barrierearme Gleitweg (trotte Köne) und gleichzeitig eine einfache und robuste Straßeneinengrenzung.
- Die Straßenseite der Heidenheimer-Allee mündet im Bereich des Stadtkarrees zwischen den beiden Marienkirchen in eine Begegnungszone (7 km/h) mit einer durchgehenden und flächigen Belegstruktur mit dem gleichen Grundmaterial, hier aber in einem freien Verband verlegt. Dadurch entsteht ein großzügiger Freiraum, mit dem die Kleinststrukturen Bestandgebäude, als auch die historische Marienkirche an Präsenz und Umfeldflächen gewinnen.
- Die Alte Marienkirche wird durch den Teilrückbau der Mauererfassungen und beidseitige breite neue Terrassen als Gebäude im Stadtraum freigestellt und damit im Stadtraum erbaubar. Sie steht dann in einem Platzumgriff und wird mit einem besonderen Betrag aus heimischem Juragranit oder ggf. in einem wassergebunden Belag mit einem strapazierfähigen Stabilisier befestigt und akzentuiert.

Sowohl in der Bahnhofstraße als auch am südlichen Platz an der Fils werden zwei Minkiesverkeire als verkehrsberuhigende Elemente in die räumliche Situation integriert und ermöglichen damit gute Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und eine eindeutige Verkehrsregelung ohne weitere Hilfsmittel. In beiden Platzzonen werden die linearen Straßensstrukturen mit ihrem spielerischen, aber moderaten Farbspiel in getragenen Farben erhalten.

Am südlichen Platz an der Fils wird die bereits umgestaltete Fläche (geblicher Betonstein) erhalten und mit dem leicht modifizierten Steinmaterial (z.B. Firma Beton-Brand) und den unversierten Freiebenen direkt zur Fils zu einem großzügigen Stadtplatz gestaltet. Bei Erhalt und Ergänzung der Bestandsbäume ist ein einheitliches mit wasserbundener Decke angelegt. Die Umgebungsbäume sind mit dem entworfenen beschrieben.

### 4. Materialien, Farben, Konstruktionen, Details und Ausstattungen

Der Bereich vor der Neuen Marienkirche ist als Generations- Spiel- und Vernetzplatz im Zuge der Jüngeren Bahnhofsfläche gestaltet. Betonsteinmaterial im freien Verband ausgeführt. Am südlichen Ende des Platzes ist ein Wasserbecken (auch als Kinder-Spielanlage mit Wasser- und Reinigungstechnik) so angelegt, dass der Verkehr und die Parkierungsfläche abgeschirmt ist und eine freundliche und belebende Wirkung durch Wasser- und grüner entsteht. Die örtlichen Kleinkindflächen der angrenzenden Platz- und Wegezone bleiben erhalten. Für besondere Anlässe (z.B. Hochzeiten) kann der Raum vor dem Hauptgang der Kirche befahren werden.

Durch die Verwendung einer Belagstruktur aus Betonstein mit Natursteinvorsatz aus einer Modulbreite, hier z.B. der Firma Beton-Brand, mit modifizierbaren Chargen für ein zurückhaltendes Farbspiel in gelb-grau-Farbtönen entsteht für den Stadtbereich ein freundliches und belebtes Bild der öffentlichen Räume.

Grundsätzlich werden die Steine in Reihe verlegt. In besonders beanspruchten Zonen, z.B. in überfahrbaren Bereichen, werden die Pflastersteine im sog. freien Verband verlegt, d.h. in einer Topfschicht. Die Verlegart garantiert eine sehr hohe Stabilität der Pflasterfläche. Der Unterbau wird hier aus der KFT-Schicht und einer kraftverteilenden 1-Komponent-Tragschicht kombiniert. Dadurch kann der Stadtbereich problemlos überfahren werden. Die lebendige Verlegeweise kann im Bereich des Stadtkarrees eine flächige Gestaltung erzeugen. Das Farbspiel ist durch die Mischung der Steinchargen mit farbhervorhebenden Oberflächen lebhaft und freundlich (grau-beige-melaphyr). Die Pflasterflächen sind dauerhaft zusätzlich schmutzabweisend versiegelt. Die Fahrbahnen im Planungsbereich sind aus geschweiftem Asphalt (Asphalt-Gründ) vorgesehen und fügen sich damit harmonisch in die besondere Pflasterstruktur ein. Die historische Marienkirche steht nun in einem eigenen, aber nicht mehr abgeschlossenen Umfeld. Die Besonderheit des Kirchens sind künstlerisch gestaltete neuzeitliche Fenster aus den 50er Jahren, die z.B. in einer Glasanstellung vor der geschlossenen strahlensystemigen "Tür" Westfassade nach außen sichtbar dargestellt werden können. Für die Gliederung und den Schutz der Freiflächen im Stadtraum werden Sitzsteine aus Beton mit Holzauflagen, Poller, Fahrrad-Parker, Finessegeräte etc. nach gestalterischen und funktionalen Gesichtspunkten installiert.

Die öffentliche Beleuchtung der Straßen- und Platzräume kann situationsbedingt akzentuiert werden:

- Punktförmige Leuchten an Überspannungen mit ihrer Befestigung an Masten, die vor den Fassaden aufgestellt werden oder Lichtstelen zur Ausleuchtung weiter Platzzonen. Diese können zusätzlich mit Streulicht und Lichtakzenten ausgestattet werden. Mit diesem System sind keine freistehenden Maststrukturen im Stadtraum erforderlich, die oft als hinderlich im Bewegungsraum empfunden werden. Zudem wird eine gestalterische Zurückhaltung erreicht und der Raum relativ gleichmäßig ausgeleuchtet. Für besondere Anlässe (Weihnachten, Stadtfeste, Straßenfeste) können zusätzliche Beleuchtungen vorgeschlagen werden.
- Für die Alte Marienkirche ist mit der Kunstinstitution an der Westfassade eine integrierte Beleuchtung vorgesehen.
- Die Fassade der Neuen Marienkirche wird durch gezielt gesetzte (bediente) Bodenstrahler als raumwirksames Gebäude zum Platz angestrahlt.
- Der Treppenzugang am Platz an der Fils wird differenziert ausgeleuchtet, so dass ein angenehmes Raumgefühl entsteht und ökologische Belange berücksichtigt sind.

### 5. Bauabschnittsbildung

Die Umsetzung der einzelnen Umgestaltungsabschnitte ist von den beabsichtigten Veränderungen auf den angrenzenden privaten Grundstücken mit den Baustrukturen abhängig. Daher wird als 1. Realisierungsabschnitt der Kreuzungsbereich "Platz an der Fils" im Zuge der Bahnhofsfläche mit der Herstellung des Minkiesverkehrs und das nördlich angrenzenden Abschnitt der Heidenheimer Straße bis zur Einmündung der Küblerstraße. Hier bestehen stabile Nutzungen- und Gebäudestrukturen, so dass eine Umgestaltung ohne bauliche Veränderungen der angrenzenden Grundstücke erfolgen kann. Zudem wird eine bereits begonnene Umgestaltung im Zuge des Neubaus der Kreispassage vervollständigt und der Kreuzungsbereich funktional vernetzt und gestalterisch aufgewertet.

Als 2. Bauabschnitt ist der Platz vor der Neuen Marienkirche denkbar, um die Aufenthaltsqualität aufzuwerten und neue Spielmöglichkeiten anzubieten. Als 3. Abschnitt oder anschließende Umgestaltung sollte der Umfang des Stadtkarrees neu gestaltet werden. Dadurch kann auch im Zuge der Heidenheimer Straße mit der neuen Platzgestaltung um die Alte Marienkirche die beachtliche Verkehrsberuhigung und gestalterische Aufwertung wirksam dargestellt werden. Je nach Interessenslage eines Investors kann dabei auch bereits das Areal des Alten Postgebäudes neu geordnet und baulich verändert / erweitert werden.

Als letzter großer Bauabschnitt, der auch in weitere Unterabschnitte unterteilt werden kann, wird der nördliche Teil der Heidenheimer Straße gesehen. Mit den strukturellen Veränderungsvorschlägen und erforderlichen Umbau- und/oder Neubaumaßnahmen auf den privaten Grundstücken können hier u.U. vorerst die Fahrbahnenflächen und die Parkierungsflächen mit den Alleebepflanzungen hergestellt werden. Die Gehwege und Vorflächen können, abhängig von der Umsetzung der privaten baulichen Maßnahmen vorerst auch provisorisch hergestellt werden.

Der Kreuzungsbereich im Zuge der Bahnhofstraße sollte bei Berücksichtigung der beabsichtigten Neugestaltungsmaßnahmen separat hergeleitet werden.