

GEMEINDE GINGEN AN DER FILS | MEHRFACHBEAUFTRAGUNG HINDENBURGSTRASSE



Perspektive Teilbereich 1 | Ortseingang Richtung Ortsmitte

AUSGANGSSITUATION
Die Hindenburgstraße verfügt über ein geringes Verkehrsaufkommen und stellt sich aktuell als wenig gegliedertes Verkehrsraum mit vernachlässigter, sehr heterogener Bausubstanz und geringer Aufenthaltsqualität dar. Die Ortseingangssituation, von Süden her kommend, ist derzeit nicht klar definiert, wodurch der Beginn der Gemeinde Gingen nicht klar ersichtlich ist. Dies führt in diesem Bereich zu einem hohen Geschwindigkeitsniveau der Orts einwärts fahrenden Fahrzeuge. Das Friedhofsvorfeld weist gestalterische sowie funktionale Mängel auf und wird in seinem derzeitigen Zustand seiner Funktion als repräsentativer Eingangsbereich zum Friedhof in Ortsnähe nicht gerecht.

ZIELSETZUNG
Durch den Neubau der Ortsumfahrung der B10 und die damit verbundene Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Hindenburgstraße, ergibt sich die Chance, den Straßenraum, die Gebäudevorfelder sowie den Ortseingang und das Friedhofsvorfeld neu zu gestalten. Somit kann ein entscheidender Impuls zur Aufwertung des Erscheinungsbildes der Hindenburgstraße gesetzt werden, was die Aufenthalts- und Wohnqualität deutlich verbessert und die Hindenburgstraße stärker mit der Ortsmitte verknüpft.

UMSETZUNG
Ortsseingangsituation
Gleich mehrere Maßnahmen sollen zur Geschwindigkeitsreduzierung und Adressbildung im Bereich der Ortsseingangsituation beitragen. Eine großzügige Aufweitung der Hindenburgstraße mit einer repräsentativ bepflanzten Mittelinsel stärkt den optischen Auftakt in den Ort und reduziert zugleich die Geschwindigkeit der einfahrenden Fahrzeuge. Der Belagswechsel innerhalb der Straßenaufweitung sowie die Ergänzung der bereits teilweise bestehenden Baumreihen unterstützen die optische Verstärkung des Ortseingangs. Die beidseitig der Straße stehenden Baumreihen eng den Bereich der Ortsseingangsituation optisch ein und geben ihm durch ihre Torwirkung einen Rahmen. Die Anbindung des Feldwegs westlich der Hindenburgstraße erfolgt durch einen leicht angepassten Ein- und Ausfahrtschotter an selber Stelle wie bisher. Die Anbindung des landwirtschaftlichen Hofes und der Feldwege östlich der Hindenburgstraße erfolgt über die zentrale Zufahrt zum Friedhofsvorfeld. Der Verkehr wird unauffällig über die nördliche Seite des Friedhofsvorplatzes geführt. Somit bleibt der Großteil des Friedhofsvorfeldes frei von Verkehr.

Friedhofsvorfeld
Das Friedhofsvorfeld wird neu gegliedert und seine Funktionsräume werden klar definiert. Einhergehend mit einer optischen Aufwertung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität wird der Vorbereich des Friedhofs durch die Verlegung der Zufahrt mit der Hindenburgstraße und der Ortseingangsituation besser verknüpft. Dadurch werden die Gebäudevorfelder im Bereich Hindenburgstr. 49-53 vom Quell- und Zielverkehr des Friedhofs befreit. Es entsteht ein großzügiger Friedhofsvorplatz mit ausreichend Sitzmöglichkeiten im Schatten der Bestandsbäume, einem Wasserspiel und Fahrradabstellmöglichkeiten (inkl. Lademöglichkeit für E-Bikes). Eine hochwertige Staudenbepflanzung vor der denkmalgeschützten Friedhofsmauer inszeniert diese und setzt sie in den Fokus als optisches Highlight des Friedhofsvorfeldes. Der Friedhofsvorplatz reicht bis an die Hindenburgstraße, wodurch eine großzügige und einladende städtebauliche Geste sowie ein markanter Ortsauftritt entstehen. Der Vorplatz wird durch ein hochwertig bepflanztes Pflanzbeet begleitet das zur Hindenburgstraße hin eine Aufkantung ausbildet. Die Hauptwegachse durch den Friedhof wird in Form eines Pflasterbandes auf dem Vorplatz aufgenommen und über die Hindenburgstraße (Farbgestaltung) auf die gegenüberliegende Straßenseite geführt. Der Vorplatz erhält einen hochwertigen Plattenbelag aus Betonstein in gleicher Farbe. 25 der geforderten Stellplätze werden nördlich des Vorplatzes untergebracht. Abgekoppelt vom eigentlichen Friedhofsvorplatz fügen sie sich unauffällig in die Grünflächen ein. Eine kleinteilige Aufteilung soll das Falsch- und Wildparken erschweren. Entlang der Hindenburgstraße entstehen zehn weitere Stellplätze die dem Friedhof zugeordnet werden, insgesamt stehen am Friedhof 35 Stellplätze und 12 Fahrradstellplätze zur Verfügung. Südlich des Friedhofsvorplatzes entstehen großzügige, baumbestandene Blühwiesenflächen mit einem kleinen Aufenthaltsbereich entlang des untergeordneten, barrierefreien Verbindungsweges zwischen Friedhof und Haus Nr. 49. Fast alle Bestandsbäume sind in das Entwurfskonzept integriert und werden

punktuell ergänzt, um die Wirkung als Raumkante zu stärken und räumlichen Halt zu geben. Um den Friedhofsvorplatz aus Richtung Ortsmitte fußläufig besser anzubinden, entsteht entlang der Hindenburgstraße ein neuer Fußweg der zwischen Stellplätzen und Blühwiesen verläuft. Seitlich auf dem Vorplatz befindet sich eine Rampe, die einen zusätzlichen barrierefreien Zugang zum Friedhofsvorfeld gewährleistet. Die Neuordnung des Bereichs vor den Häusern Nr. 49-53, mitsamt Wegführung zum Friedhof, geht einher mit der Verwendung eines Plattenbelags, was den Gehwegcharakter dieses Bereichs unterstreicht. Der landwirtschaftliche Betrieb erhält eine ausreichend große Belagsfläche im Gebäudevorfeld. Der Entwurf sieht weiterhin vor, dem Gasthof Krone einen gestalteten Vorbereich zu geben, um das Etablieren einer Außengastronomie zu fördern. Die Tankstelle wird durch eine Baumreihe optisch von der Hindenburgstraße getrennt. Diese Baumreihe wirkt sich positiv auf das lineare Gesamtbild der Hindenburgstraße aus. Die Ein- und Ausfahrt zum Tankstellenbereich bleibt weiterhin zwischen Hausnr. 40 und Tankstelle erhalten. Im südlichen Bereich der Tankstelle gibt es nur noch eine Ausfahrt in Richtung Hindenburgstraße zwischen Tankstelle und Feldweg.

Straßenraum Hindenburgstraße mit Gebäudevorfeldern
Der Verlauf der Hindenburgstraße wird grundsätzlich nur leicht verändert. Lediglich im Bereich des Friedhofsvorfeldes um ca. 1m von der Tankstelle abgerückt und auch im Bereich Enge Gasse / Haldengasse leicht in Richtung Haldengasse verschwenkt, um so die Gehwegbereiche beidseitig möglichst großzügig gestalten zu können und den vorgegebenen Regelquerschnitt zu gewährleisten. Grundsätzlich wird die Straßenbreite von 6,50m im gesamten Straßenverlauf eingehalten, die Stellplatzbreite beträgt 2,25m und die Gehwegbreite von 2,50m wird bis auf einige Engstellen im Bereich von Stellplätzen fast durchgängig eingehalten. Generell wird ein Straßenraumsystem entwickelt, das den vorhandenen Platz möglichst optimal ausnutzt, durchgängig im gesamten Straßenverlauf eine logische Abfolge von Funktionen ermöglicht und zukünftig flexibel im weiteren Umgestaltungsprozess der Hindenburgstraße angewendet werden kann.

Der Fahrbahnbelag wird in Asphalt umgesetzt. Im Bereich der Straßenaufweitung am Ortseingang sowie für die Fußgängerquerungen wird Farbschicht eingesetzt. Durch diese optische Unterscheidung der Asphaltflächen werden wichtige Bereiche im Straßenverlauf hervorgehoben und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erhöht, was wiederum dazu führt, dass an diesen Stellen die Sicherheit für Fußgänger steigt. Ein wichtiges Element der Straßenraumgestaltung sind die flexiblen Parkstreifen ohne Einteilung. Sie werden dort eingesetzt, wo Stellplätze notwendig sind und wo der Straßenquerschnitt es zulässt. Es entstehen lange, durchgehende Längsparkstreifen die durch ihre Einfassung mit durchgehend tiefer gesetzten Grabroborde (Bom) an Ein- und Ausfahrt überfahrbar sind. Eine Kleinteiligkeit durch eine okazale Abgrenzung vieler einzelner Stellplätze wird so vermieden, dadurch entsteht ein großzügiges und durchgängiges Gesamtbild.

Im gesamten Verlauf der Hindenburgstraße werden beidseitig Bäume gepflanzt. Dadurch wird eine optische Gliederung des linearen Straßenverlaufs erreicht. Überpflanzbare Unterflur-Baumandornen ermöglichen ein möglichst platzsparendes Pflanzen von Bäumen in Gehwegen und Stellplätzen, damit die geforderten Gehwegbreiten eingehalten werden können. Die neu gepflanzten Gehwegbereiche werden in Betonpflaster ausgeführt, das farblich an den Porphyrbelag im Ortskern angepasst ist. Die insgesamt zurückhaltende, hochwertige Gestaltung des Straßenraums erhöht die Qualität der Hindenburgstraße und gibt den angrenzenden Gebäuden eine großzügige, ruhige und klar gegliederte, homogene Vorzone.

Bereich Enge Gasse / Haldengasse
Das entwickelte Straßenraumsystem wird auch im Bereich Enge Gasse / Haldengasse angewendet. So entstehen im Bereich des Blumengeschäftes und auf der gegenüberliegenden Straßenseite ausreichend Stellplätze und ein breiter Gehweg kann gewährleistet werden. Um die Durchgängigkeit der Hindenburgstraße optisch zu unterstützen, wird die Einmündung in die Enge Gasse im gleichen Material wie die Gehwege ausgeführt. Auf der Seite der Haldengasse werden Stellplätze neu angeordnet und mit repräsentativen Pflanzflächen eingestakt. Im Bereich der Haldengasse / Enge Gasse entstehen zwei Fußgängerüberwege, welche den Auftakt zum neuen Haldenplatz sowie die Einfahrt zur Enge Gasse betonen. Der Haldenplatz ist eine grüne Oase die mit hoher Aufenthaltsqualität aufwartet und gleichzeitig eine Verbindungsfunktion von Ortskern in Richtung Haldengasse und in die freie Landschaft übernimmt. Straßenseits des Haldenplatzes werden vier zusätzliche Stellplätze verortet. Die Raumkante zwischen den Gebäuden Nr. 101 und 107 wird in Form von zwei Großbäumen wiederhergestellt.



Perspektive Teilbereich 2 | Haldengasse Richtung Haldenplatz



FLÄCHENBILANZ TEILBEREICH 1+2

Fahrbahnfläche	
Asphalt grau:	1.925 m ² (1.415 m ² + 510 m ²)
Asphalt Farbe:	405 m ² (355 m ² + 50 m ²)
Befestigte Flächen	
Betonpflaster (Gehwege, Plätze):	2.540 m ² (1.740 m ² + 800 m ²)
Betonplatten (Vorplatz Friedhof):	550 m ² (550 m ² + 0 m ²)
Granitpflaster (Stellplätze):	955 m ² (620 m ² + 335 m ²)
Grün- und Freiflächen	
Stauden- und Gräserflächen:	1.530 m ² (1.260 m ² + 270 m ²)
Rasenflächen:	325 m ² (325 m ² + 0 m ²)
Schotterrasen:	180 m ² (180 m ² + 0 m ²)
Baumpflanzungen:	49 Stk. (38 Stk. + 11 Stk.)
Baumquartiere:	21 Stk. (15 Stk. + 6 Stk.)