



INGENIEURBÜRO FRITZ SPIETH – INNOVATIV BERATEND

Ortsentwicklung / Rückbau alte B 10

Runder Tisch am 03.02.2021 in Gingen / Fils

03.02.2021



1.

Grundlagen

- 1.1 Beispielbilder Umbau alte B 10
- 1.2 Abgrenzung Sanierungsgebiet
- 1.3 Bestandsleitungen
- 1.4 Bestehende Verkehrsflächen
- 1.5 Derzeitige mögliche Parksituation in der Hindenburgstraße
- 1.6 Bestehende Straßenquerschnitte

2.

2. Varianten Gliederung öffentl. Verkehrsflächen

- 2.1 Variante 1a: Fahrbahn mit Geh-/ Radweg (ohne Längsparker)
- 2.2 Variante 1b: Fahrbahn mit Geh-/ Radweg und Längsparker
- 2.3 Variante 2a: Fahrbahn mit Fahrradschutzstreifen (ohne Längsparker)
- 2.4 Variante 2b: Fahrbahn mit Fahrradschutzstreifen und Längsparker
- 2.5 Variante 2c: Fahrbahn mit reduziertem Fahrradschutzstreifen und Längsparker
- 2.6 Abgestimmter Regelquerschnitt mit Verkehrsbehörde

3.

Gestaltungskonzept

- 3.1 Mögliche öffentl. Parkplätze im öffentl. Straßenraum
- 3.2 Bushaltestellen
- 3.3 Städtebauliche Entwicklungspotentiale
- 3.4 Linksabbieger Nord / Zufahrt Friedhof
- 3.5 Umgrenzung Betrachtungsbereich für Mehrfachbeauftragung
Linksabbieger Nord / Zufahrt Friedhof
- 3.6 Umgrenzung Betrachtungsbereich für Mehrfachbeauftragung
Ortsmitte Bereich Hindenburgstraße / Enge Gasse / Haldengasse

4.

Mehrfachbeauftragung

- 4.1 Definition Anforderungsprofil



1. Grundlagen

1.1 Beispielbilder Umbau alte B 10



Ebersbach / Fils 1. BA

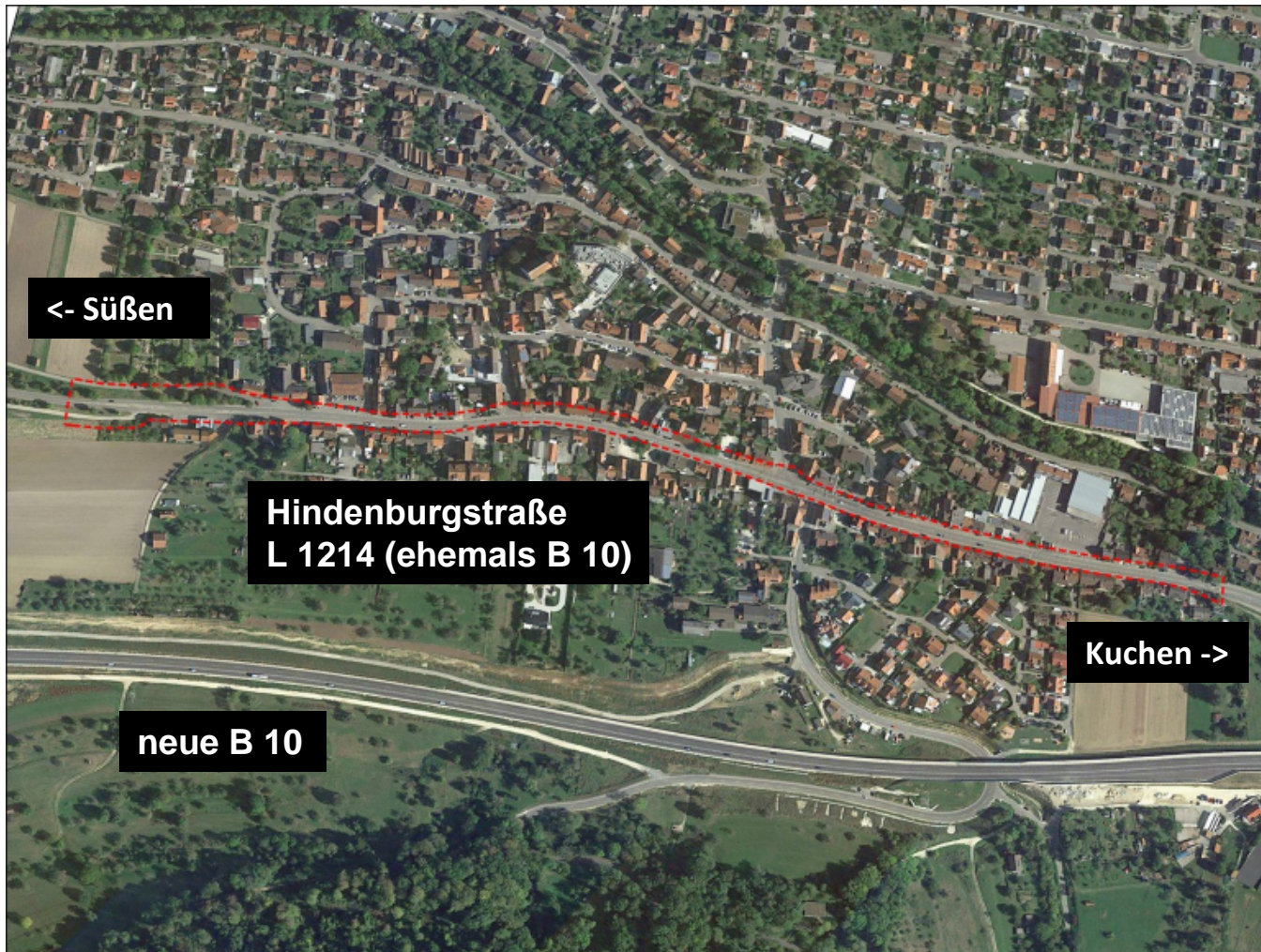
- Fahrbahn 6.00 m
- Überweg 5.00 m
- Längsparkplätze 2.00 m
- Fehlende Sicherheitsräume

Eislingen / Fils

- Fahrbahn 6.80 m
- Längsparkplätze 2.00 m
- Fehlende Sicherheitsräume

1. Grundlagen

1.2 Abgrenzung Sanierungsgebiet



1. Grundlagen

1.3 Bestandsleitungen

	Medien	Medienträger
	Mischwasserkanal	Gemeinde Gingen / Fils
	Regenwasserkanal	Gemeinde Gingen / Fils
	Wasserversorgung	Energieversorgung Filstal (EVF)
	Gasversorgung	Energieversorgung Filstal (EVF)
	Stromversorgung	Albwerk
	Straßenbeleuchtung	Albwerk
	Telekommunikation	Telekom
	Telekommunikation	Energieversorgung Filstal (EVF)
	Telekommunikation	Vodafone

1. Grundlagen

1.3 Bestandsleitungen

Maßnahmen im Sanierungsgebiet

- Erneuerung der bestehenden Kanäle und Wasserleitungen
- Beteiligung der Versorgungsunternehmen / Medienträger (Gas, Strom, Straßenbeleuchtung, Telekommunikation) im Rahmen der weiteren Planungsphasen

1. Grundlagen

1.3 Bestandsleitungen

siehe Plan 1



1. Grundlagen

1.4 Bestehende Verkehrsflächen

Daten

- **ca. 4700* Fahrzeuge pro Tag**
gem. aktuellen Verkehrszählungen
* Angabe durch Gemeinde Gingen / Fils
- **Hindenburgstraße dient als**
Ausweichstrecke der neuen B 10
- **3 Linksabbiegespuren**
 - Ortseingang Nord
 - Einmündung Bahnhofstr. / Grünenberger Straße
 - Einmündung Immenreich
- **Bestehende Fahrbahnbreiten**
außerhalb Linksabbieger
 - ca. 8.30 m bis 8.50 m nördlicher Teil
 - ca. 8.20 m bis 8.30 m südlicher Teil



1. Grundlagen

1.4 Bestehende Verkehrsflächen

Daten

➤ **Lichtsignalanlagen**

- Große Gasse
- Einmündung Bahnhofstr. / Grünenberger Straße
- Bereich Discounter / Baumarkt

➤ **keine ÖPNV-Haltestellen im Bereich der Hindenburgstraße**



1. Grundlagen

1.4 Bestehende Verkehrsflächen

Daten

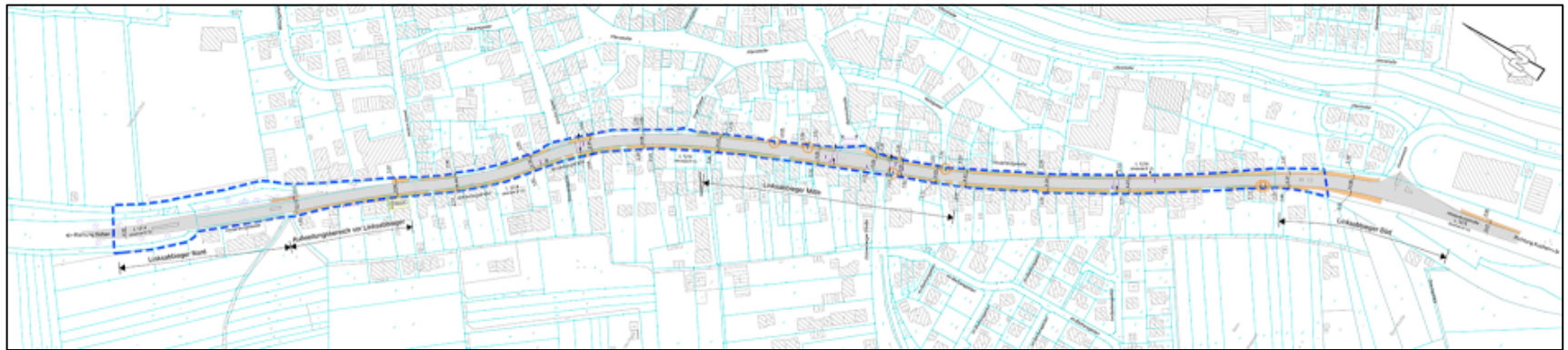
- **Bestehende Gehwegbreiten**
 - ca. 1.90 m bis ca. 3.00 m nördlicher Teil
 - ca. 2.00 m bis ca. 3.30 m südlicher Teil
 - Punktuelle Einengungen im Bereich der Gehwege (bis zu ca. 1 m)
- **Gehwegbereiche teilweise auf privatem Grund**



1. Grundlagen

1.4 Bestehende Verkehrsflächen

siehe Plan 2



1. Grundlagen

1.5 Derzeitige mögliche Parksituation in der Hindenburgstraße

Bestehende Parkplätze im öffentlichen Straßenraum

- **Theoretisch mögliche Längsparker auf der Fahrbahn -> 23 Parkplätze**
Begegnungsfall auf der Fahrbahn: LKW / PKW
- **Markierte Parkplätze auf dem Gehweg**
Verlagerung Gehweg auf Privatgrund
- **Private Parkplätze**
Teilweise auf öffentlichem Grund



1. Grundlagen

1.5 Derzeitige mögliche Parksituation in der Hindenburgstraße

siehe Plan 3



1. Grundlagen

1.6 Bestehende Straßenquerschnitte

öffentlicher Straßenraum (Bereich best. Parkplätze Nr. 3-7) Breite ca. 12.50 bis 13.00 m		
Gehweg West Breite ca. 2.00 – 2.20 m	Fahrbahn best. Parken im Fahrbahnbereich Breite ca. 8.40 – 8.50 m	Gehweg Ost Breite ca. 2.00 – 2.50 m

öffentlicher Straßenraum (Bereich best. Parkplätze Nr. 8-16) Breite ca. 13.50 bis 15.20 m* * einschl. Parkplätze auf Gehweg			
Gehweg West Breite 2.20 – 3.25 m	Fahrbahn best. Parken im Fahrbahnbereich Breite ca. 8.20 – 8.60 m	Parken markiertes Parken im Gehwegbereich Breite ca. 2.00 m	Gehweg Ost Breite ca. 2.10 – 3.25 m davon 0.75 – 2.25 m auf Privatgrund

2. Grundlagen

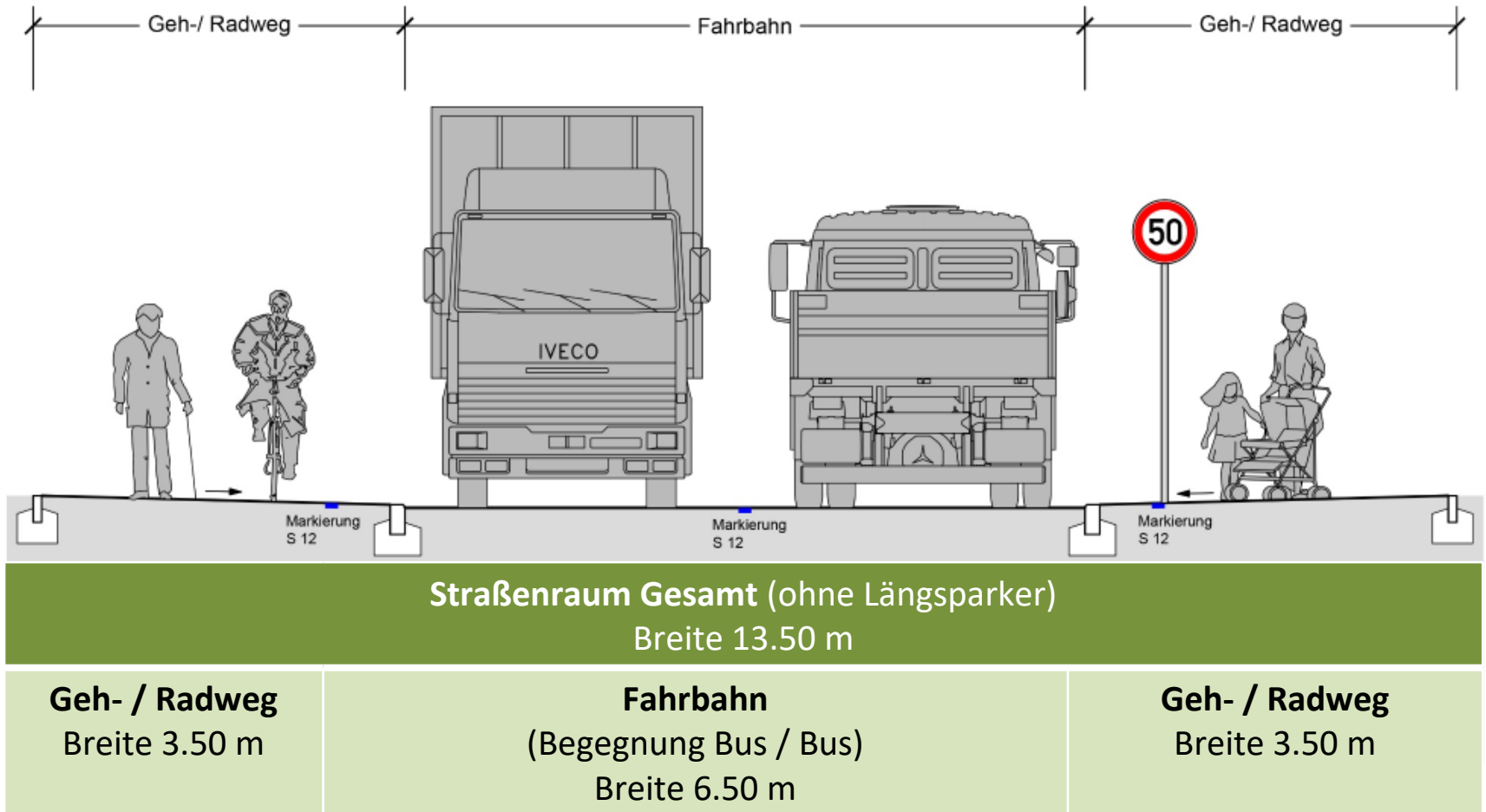
1.6 Bestehende Straßenquerschnitte

öffentlicher Straßenraum (Bereich best. Parkplätze Nr. 22-23) Breite ca. 13.30 bis 13.40 m		
Gehweg West Breite ca. 2.80 – 3.00 m	Fahrbahn best. Parken im Fahrbahnbereich Breite ca. 8.20 – 8.30 m	Gehweg Ost Breite ca. 2.10 – 2.30 m

2. Varianten Gliederung öffentl. Verkehrsflächen

2.1 Variante 1a:
 Fahrbahn mit Geh-/ Radweg
 (ohne Längsparker)

Bestandbreiten: 12.50 - 13.50 m
 Erforderliche Breite: 13.50 m
Fazit: Querschnitt realisierbar!



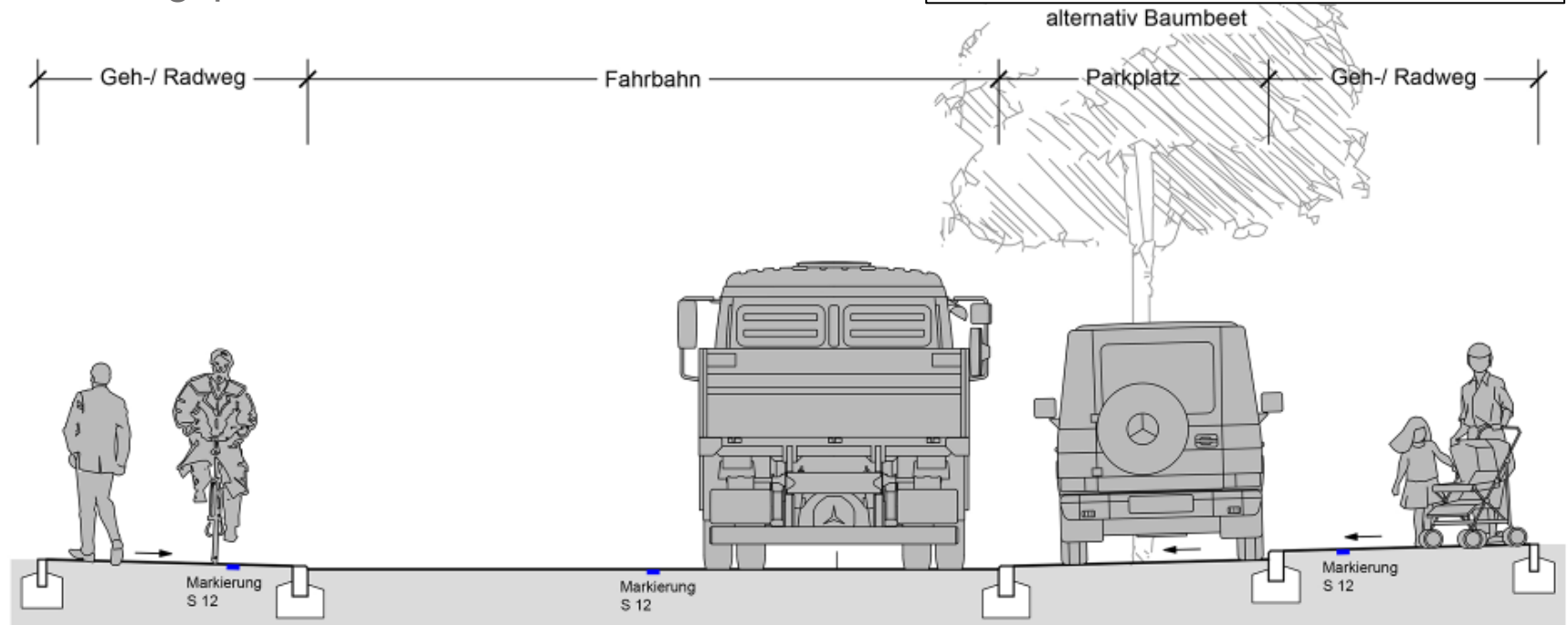
2. Varianten Gliederung öffentl. Verkehrsflächen

2.2 Variante 1b:
 Fahrbahn mit Geh-/ Radweg
 und Längsparker

Bestandbreiten: 12.50 - 13.50 m

Erforderliche Breite: 16.00 m

Fazit: Querschnitt nicht realisierbar!



Straßenraum Gesamt mit Längsparker

Breite ca. 16.00 m

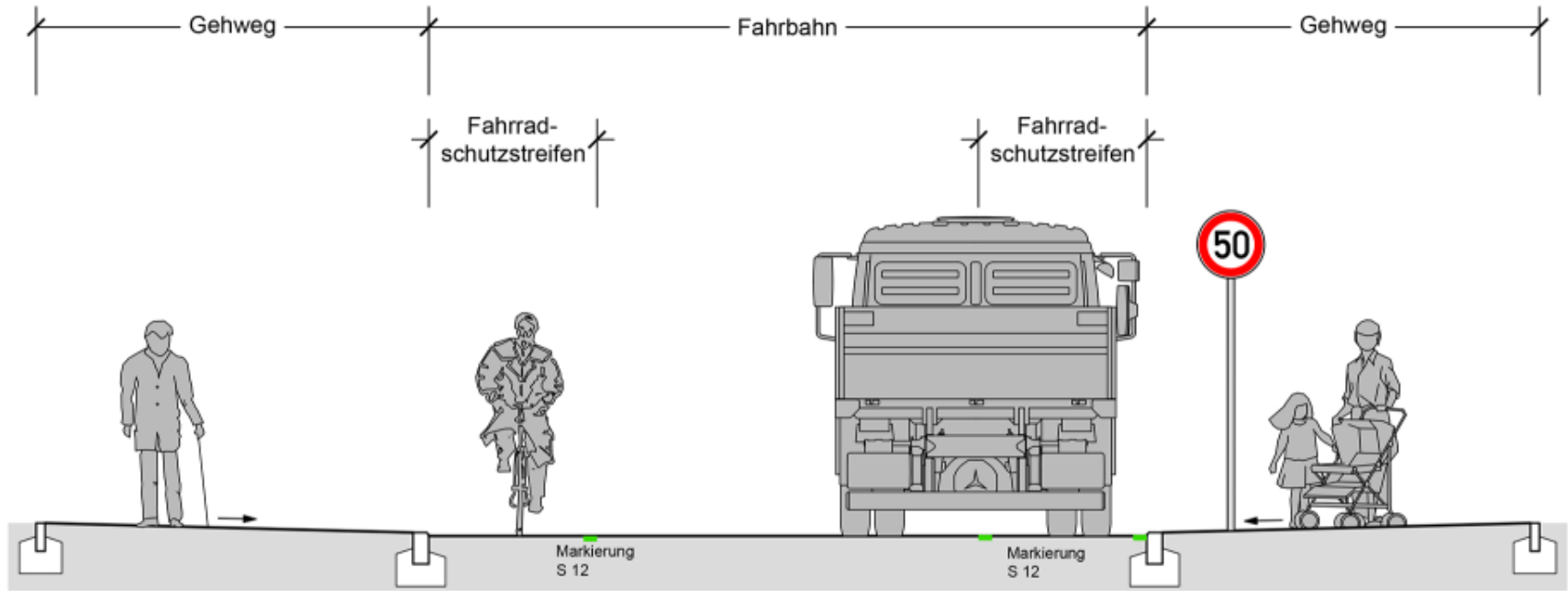
<p>Geh- / Radweg Breite 3.50 m</p>	<p>Fahrbahn (Begegnung Bus / Bus) Breite 6.50 m</p>	<p>Parken Breite 2.50 m</p>	<p>Geh- / Radweg Breite 3.50 m</p>
--	--	---	--



2. Varianten Gliederung öffentl. Verkehrsflächen

2.3 Variante 2a: Fahrbahn mit Fahrradschutzstreifen (ohne Längsparker)

Bestandbreiten: 12.50 - 13.50 m
 Erforderliche Breite: 12.50 m
Fazit: Querschnitt realisierbar!



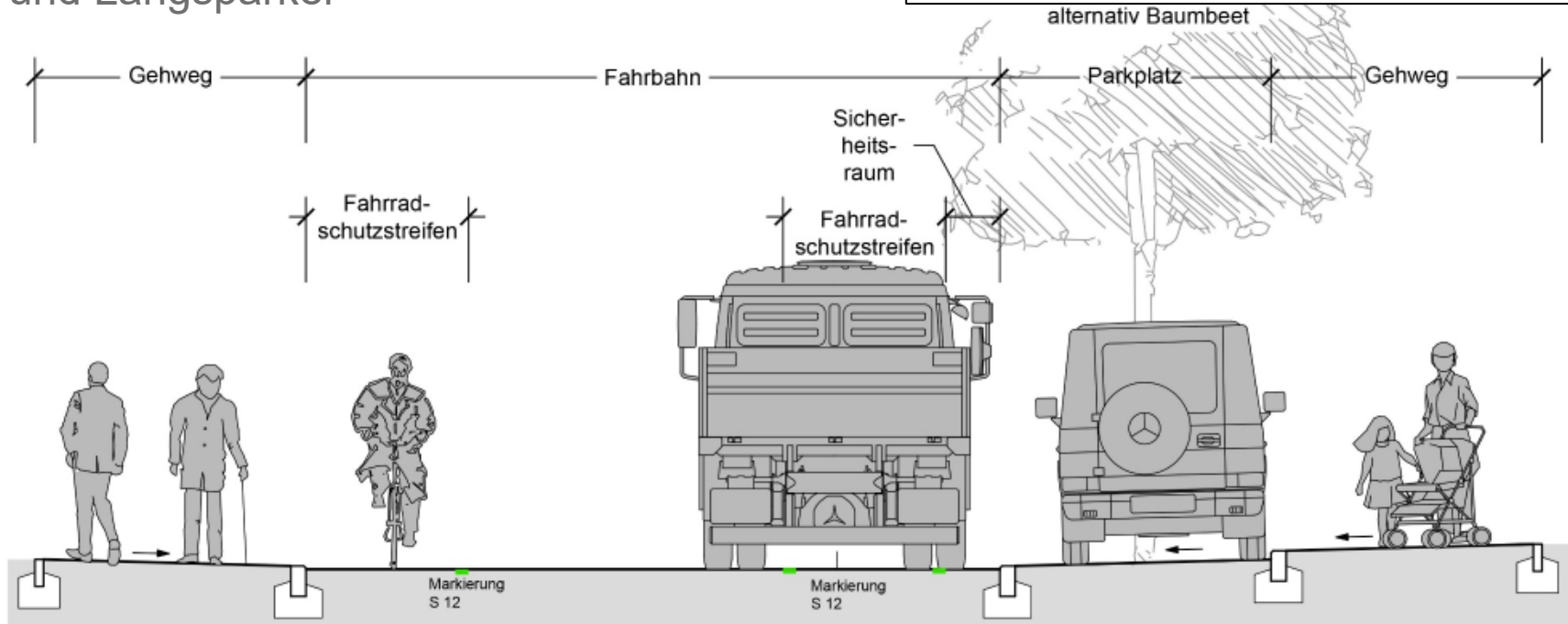
Straßenraum Gesamt mit Fahrradschutzstreifen (ohne Längsparker)
 Breite 12.50 m

Gehweg Breite 2.50 m	Fahrbahn (Begegnung Bus / Bus) Breite 7.50 m			Gehweg Breite 2.50 m
	Fahrradschutzstreifen Breite 1.50 m	Fahrbahn Breite 4.50 m	Fahrradschutzstreifen Breite 1.50 m	

2. Varianten Gliederung öffentl. Verkehrsflächen

2.4 Variante 2b:
 Fahrbahn mit Fahrradschutzstreifen
 und Längsparker

Bestandbreiten: 12.50 - 13.50 m
 Erforderliche Breite: 15.25 m
Fazit: Querschnitt nicht realisierbar!



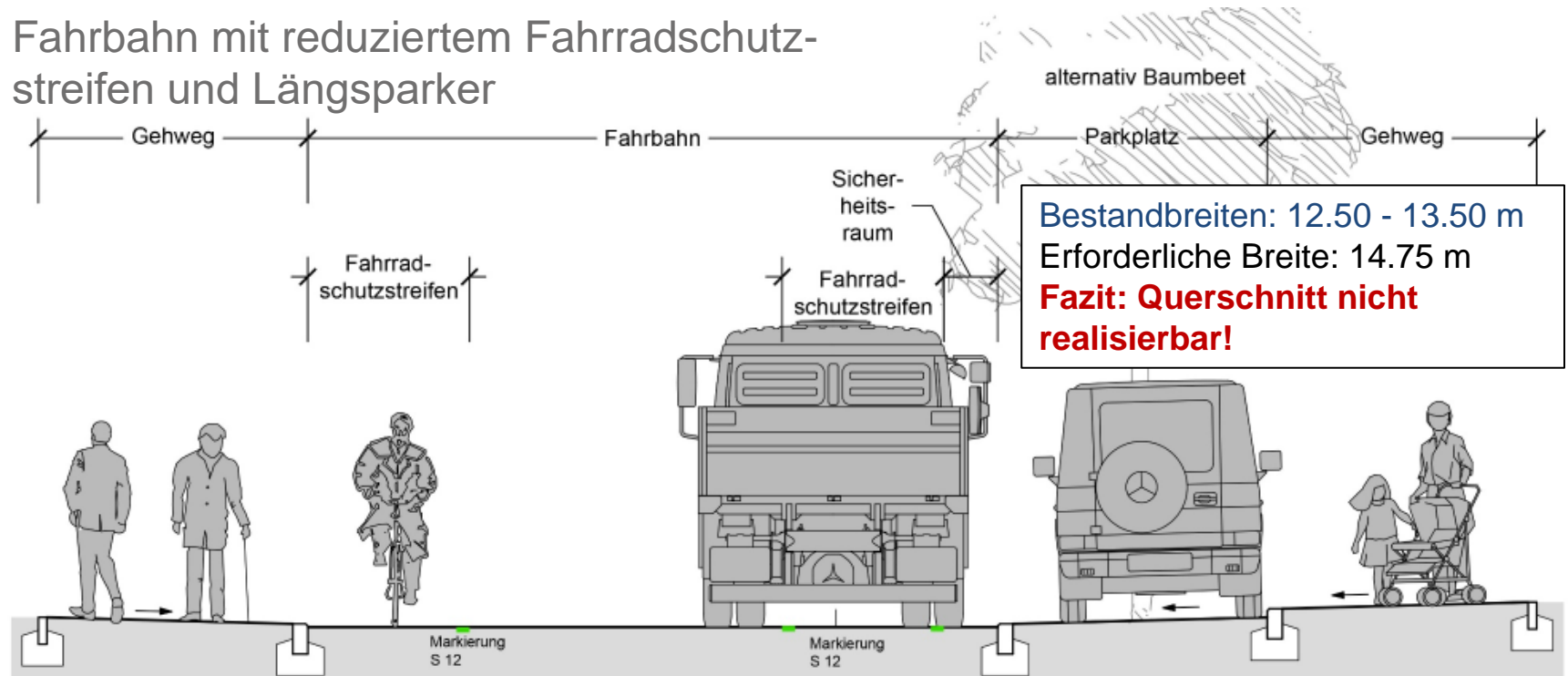
Straßenraum Gesamt mit Fahrradschutzstreifen und Längsparker
 Breite ca. 15.25 m

Gehweg Breite 2.50 m	Fahrbahn (Begegnung Bus / Bus) Breite 7.75 m				Parken Breite 2.50 m	Gehweg Breite 2.50 m
	Fahrradschutzstreifen Breite 1.50 m	Fahrbahn 4.50 m	Fahrradschutzstreifen Breite 1.50 m	Sicherheitsraum 0.25 m		

2. Varianten Gliederung öffentl. Verkehrsflächen

2.5 Variante 2c:

Fahrbahn mit reduziertem Fahrradschutzstreifen und Längsparker



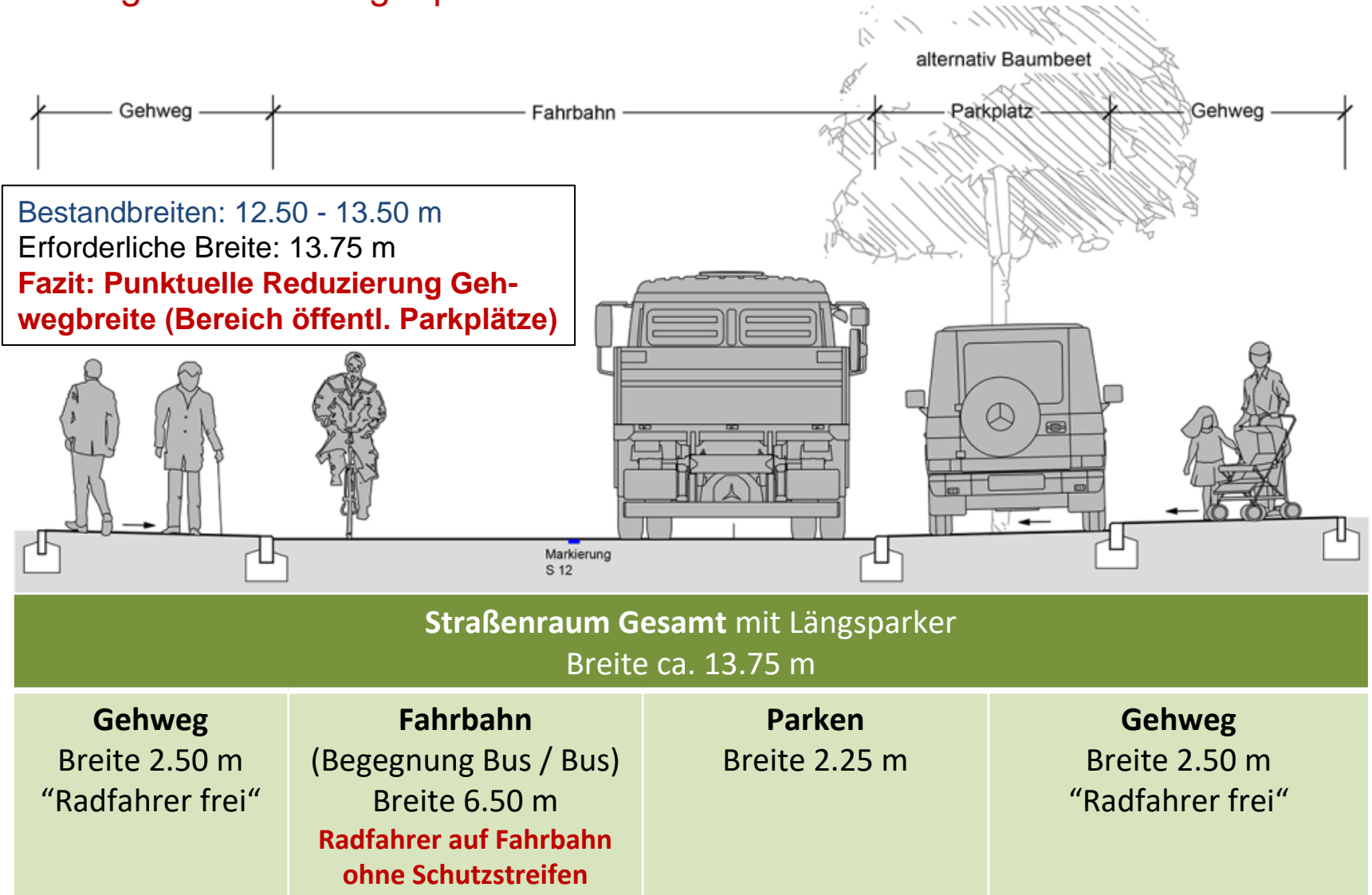
Bestandbreiten: 12.50 - 13.50 m
 Erforderliche Breite: 14.75 m
Fazit: Querschnitt nicht realisierbar!

Straßenraum Gesamt mit red. Fahrradschutzstreifen und Längsparker
 Breite ca. 14.75 m

Gehweg Breite 2.50 m	Fahrbahn (Begegnung Bus / Bus) Breite 7.25				Parken Breite 2.50 m	Gehweg Breite 2.50 m
	Fahrradschutzstreifen Breite 1.25 m	Fahrbahn 4.50 m	Fahrradschutzstreifen Breite 1.25 m	Sicherheitsraum 0.25 m		

2. Varianten Gliederung öffentl. Verkehrsflächen

2.6 Abgestimmter Regelquerschnitt mit Verkehrsbehörde



3. Gestaltungskonzept

3.1 Mögliche öffentl. Parkplätze im öffentl. Straßenraum

Mögliche Parkierung nach Umgestaltung des Straßenraums

- Anzahl Parkplätze 20 (Bestand 23 mögliche Parkplätze)
- Reduzierung Anzahl Parkplätze bei Baumanordnung im Bereich Längsparker
- Teilweise reduzierte Gehwegbreite im Bereich der öffentl. Parkplätze

3. Gestaltungskonzept

3.1 Mögliche öffentl. Parkplätze im öffentl. Straßenraum

siehe Plan 4



3. Gestaltungskonzept

3.2 Bushaltestellen

Standorte Bushaltestellen Hindenburgstraße

- Derzeit keine Planung / Bedarf durch ÖPNV
- Option: Realisierung von Bushaltestellen (Haltestelle im Straßenbereich)
- Mögliche Standorte:



3. Gestaltungskonzept

3.3 Städtebauliche Entwicklungspotentiale

siehe Plan 5



3. Gestaltungskonzept

3.4 Linksabbieger Nord / Zufahrt Friedhof



3. Gestaltungskonzept

3.5 Umgrenzung Betrachtungsbereich für Mehrfachbeauftragung Linksabbieger Nord / Zufahrt Friedhof



- Gemeindeeigene Flurstücke
- Gemeindeeigene Flurstücke mit städtebaulichem Entwicklungspotential
- Private Flurstücke mit städtebaulichem Entwicklungspotential

3. Gestaltungskonzept

3.6 Umgrenzung Betrachtungsbereich für Mehrfachbeauftragung Ortsmitte Bereich Hindenburgstraße / Enge Gasse / Haldengasse



- Gemeindeeigene Flurstücke
- Gemeindeeigene Flurstücke mit städtebaulichem Entwicklungspotential
- Private Flurstücke mit städtebaulichem Entwicklungspotential

4. Mehrfachbeauftragung

4.1 Definition Anforderungsprofil

- Festlegung Regelquerschnitt
- Prüfung Rückbau Linksabbieger Nord
- Neuordnung Zufahrt Friedhof
- Prüfung Rückbau Ampelanlage Kreuzung Hindenburgstraße / Bahnhofstraße / Grünenberger Straße
- Prüfung Reduzierung Linksabbieger Kreuzung Hindenburgstraße / Bahnhofstraße / Grünenberger Straße

DANKE FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

“Menschen schaffen Infrastruktur für Menschen“