

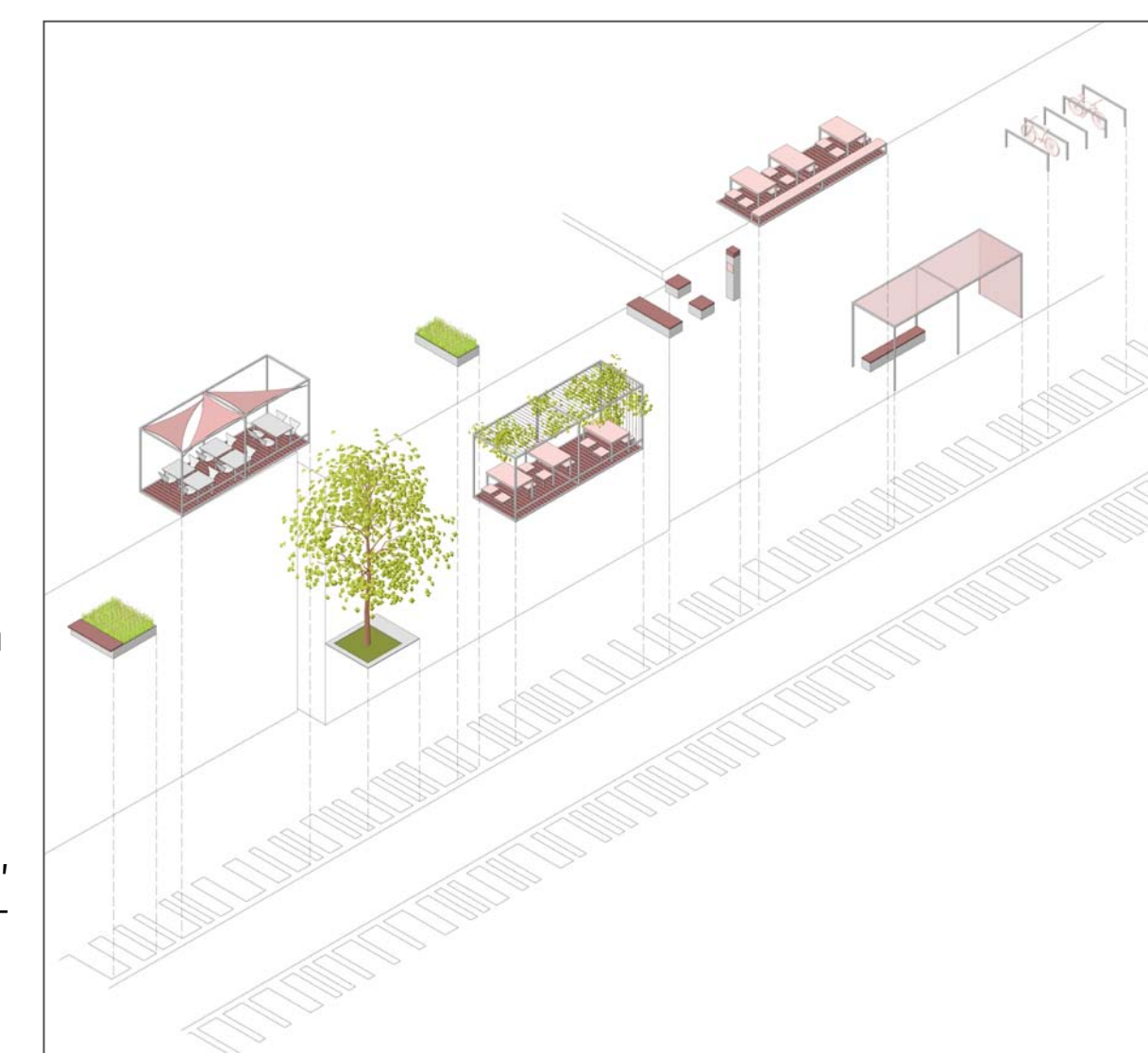
# STADTENTWICKLUNG OSTFILDERN-NELLINGEN | ZUKUNFTSWERKSTATT

## Variante 1 - RAUM IM RAUM



Variante 1

- Durch räumliche Tragstruktur einen „Raum im Raum“ schaffen
- Durch den sehr heterogenen Charakter der Hindenburgstraße und ihrer Bebauung wird durch ein starkes Gestaltungselement im öffentlichen Straßenraum von den Gebäuden „ablenkt“
- das Thema der Arkaden im Bestand wird aufgegriffen und neu interpretiert
- Tragstruktur wechselt je nach Nutzung der Straßenseite
- Straßenführung nicht verändert
- Durch Baumreihen und Fortführung der Struktur in Otto-Schuster-Straße und Riegelstraße wird Verbindung zu Stadtbahn bzw. historischem Stadtkern hergestellt
- Mögliche Nutzungen der Tragstruktur: Sitzmöglichkeiten, Gastronomiebestuhlung, Begrünung, Fahrradständer, Bushaltestelle, Beleuchtung, Effektbeleuchtung (z.B. Lichterkette an Weihnachten), Werbeflächen, Infotafeln, Schließflächen, Pavillons (Kiosk, Marktstand), Kinderspielgeräte...



Tragstruktur im öffentlichen Raum



Als Parklet bezeichnet man die Erweiterung des Bürgersteigs, welche anstelle von Parkflächen mehr Raum für Menschen bietet. Diese Erweiterungen können nur temporär sein oder auch permanent eingerichtet werden, wenn die Parkflächen nicht mehr gebraucht werden. Sitzmöglichkeiten, Grünflächen, Fahrradständer oder ähnliches werden so den öffentlichen Raum auf und bieten Aufenthaltsflächen zum sitzen, ruhen, verweilen und beobachten.

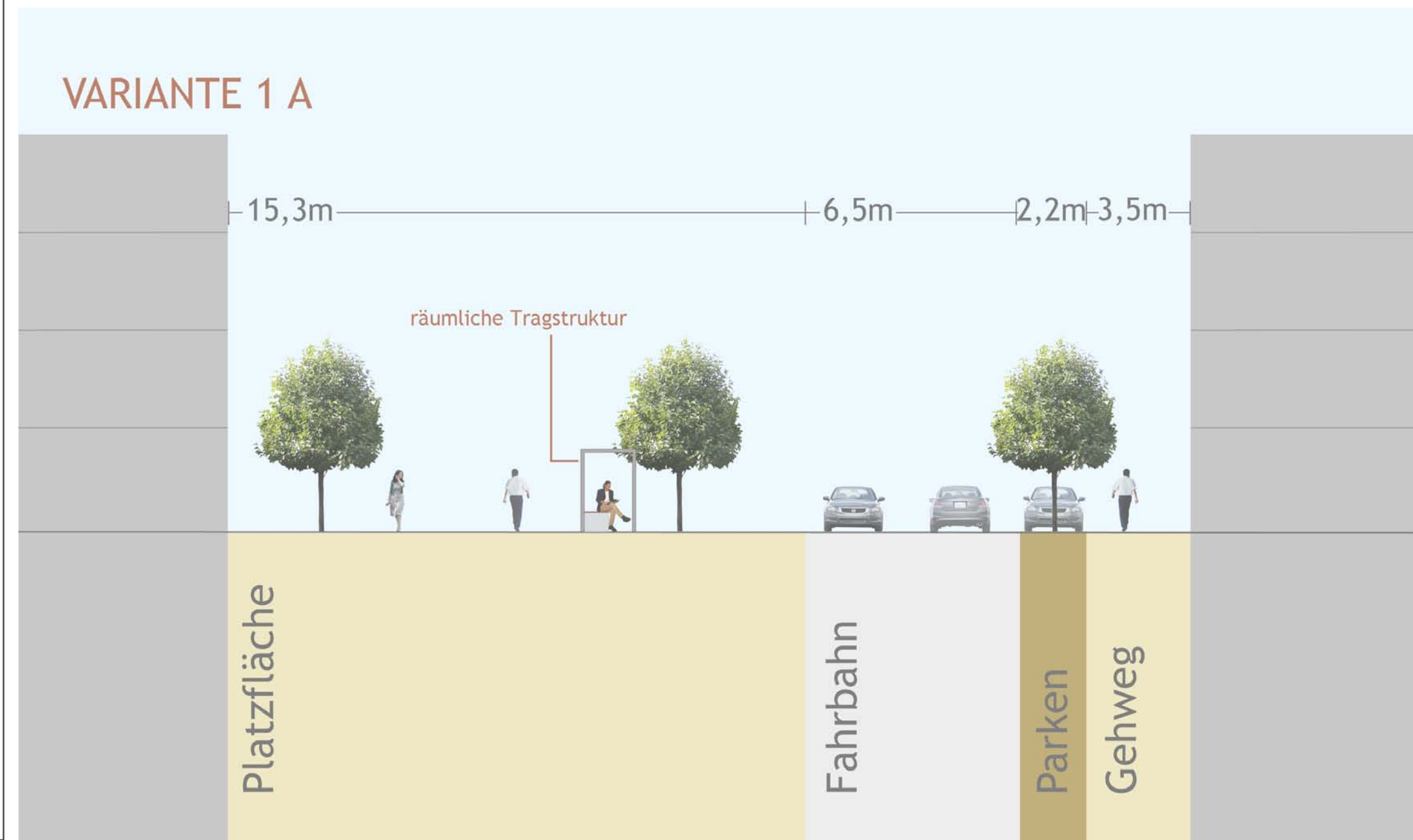
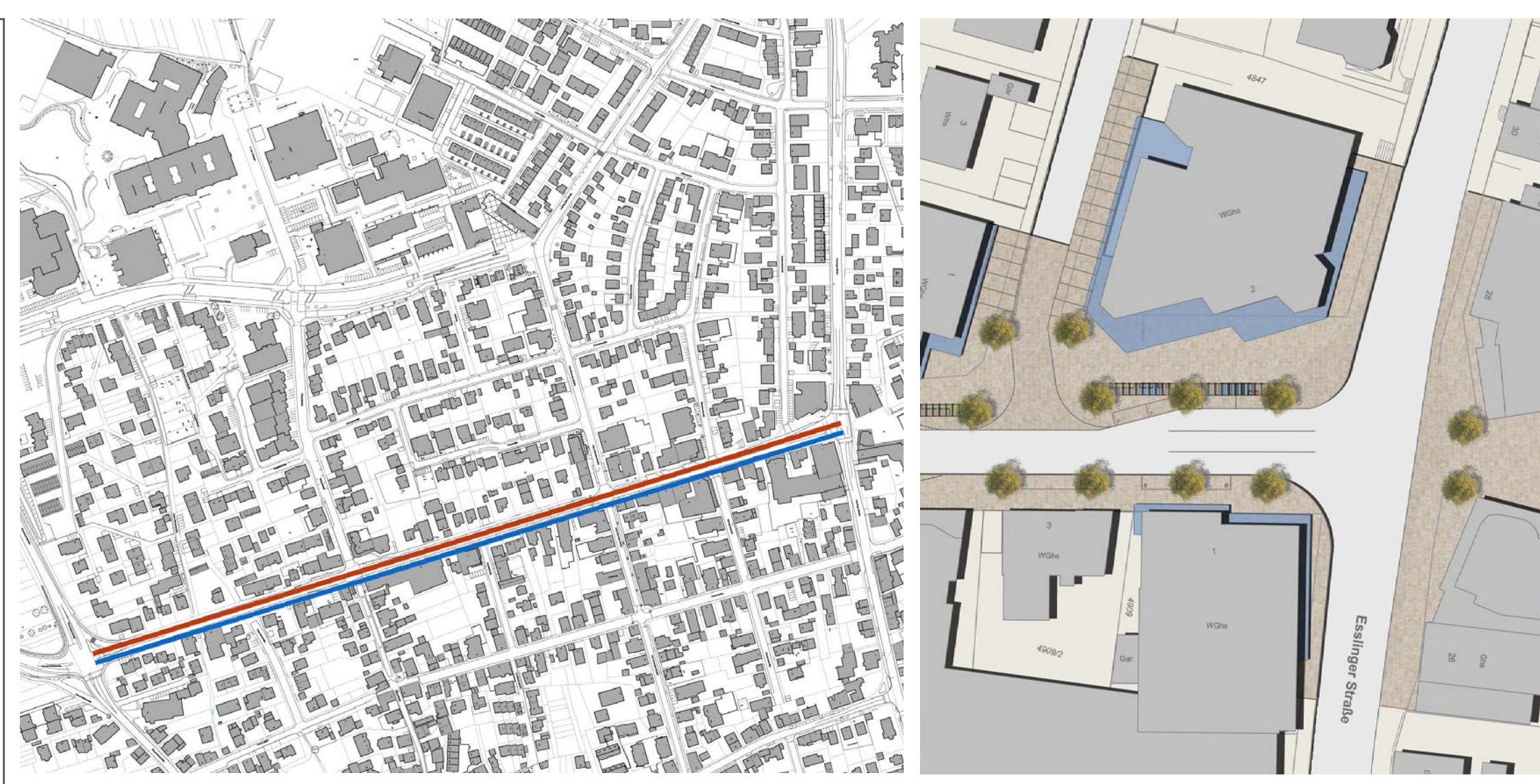


Idee des Parklet



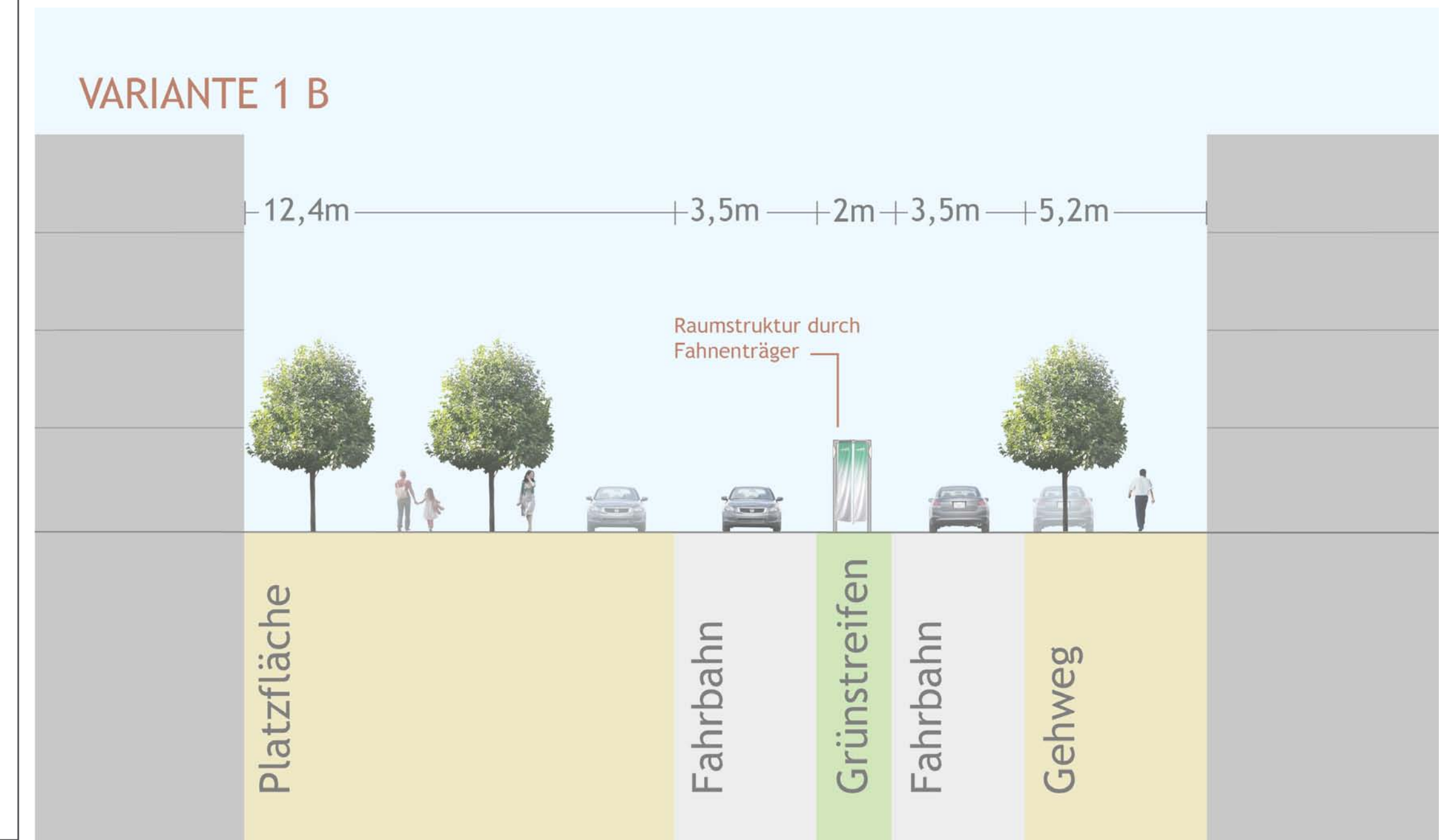
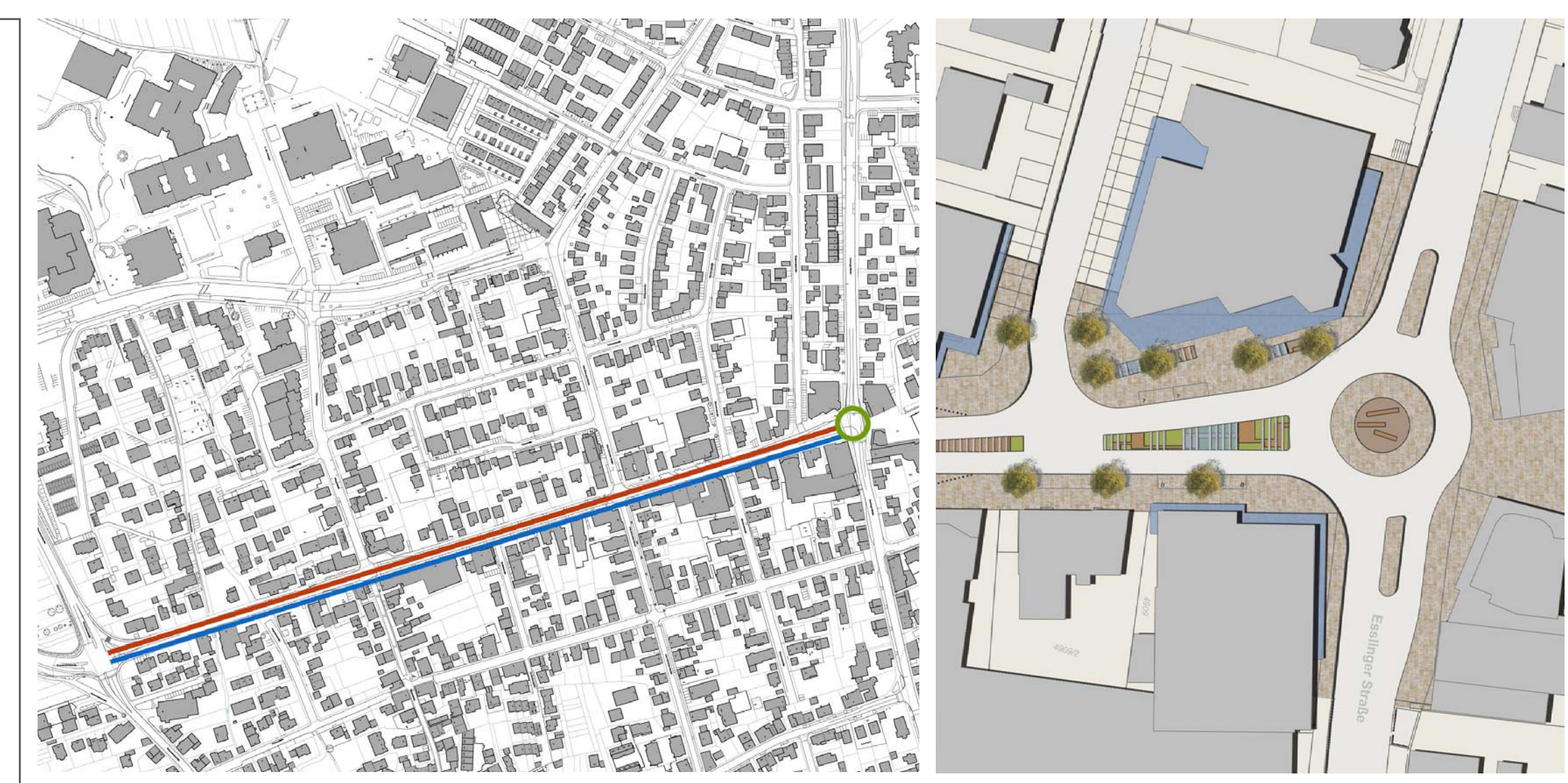
- Variante 1A  
Verkehrsführung wie Bestand:
- Tempo 30: geringe Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Verkehrsnetz
  - Reduzierung der Geschwindigkeiten und Erhöhung der Verkehrssicherheit
  - Entfall von Linksabbiegefahrstreifen
  - Weiterhin hohe Verkehrsbelastungen bei jedoch besserer Stadtverträglichkeit

Mögliche Anmerkungen:



- Variante 1B  
Kreisverkehr:
- entspricht Variante Bestandsführung
  - Kreisverkehr führt zu einer Harmonisierung des Verkehrs und Verstetigung des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt
  - Gerade in Zeiten mit geringeren Verkehrsbelastungen ergeben sich hieraus deutliche Vorteile gegenüber der Lichtsignalanlage
  - Raumstruktur auf dem Mittelstreifen: Fahnenträger, Beleuchtung, Skulptur, Werbung
  - Kleinere Platzfläche auf der nördlichen Straßenseite

Mögliche Anmerkungen:





# STADTENTWICKLUNG OSTFILDERN-NELLINGEN | ZUKUNFTSWERKSTATT

## Variante 2 - SHARED SPACE



Variante 2

- Teilweise Durchpflasterung der Straße (shared space) im östlichen Bereich, Schaffung eines neuen Straßenplatzbereich mit verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich
- Fußgänger erhalten Priorität und Aufenthaltsflächen werden ausgebaut
- Knotenpunkt Hindenburg/Riegelstraße als Verbindung zum historischen Stadtkern ist durchgepfästert
- An wichtigen Knotenpunkten und funktionell wichtigen Bereichen werden vertikale bauliche Akzente geschaffen (Aufstockung des Bestandes oder Neubau)
- Betonung der Sequenzen urban/ grün: In Bereichen mit Geschäften und urbane Gestaltung/ Durchpflasterung in den „Wohnbereichen“ dazwischen bewusste grüne Gestaltung mit Alleincharakter
- Pflasterstreifen in Riegelstraße und Otto-Schuster-Straße schaffen Verbindung zum historischen Stadtteil bzw. zur Stadtbahn



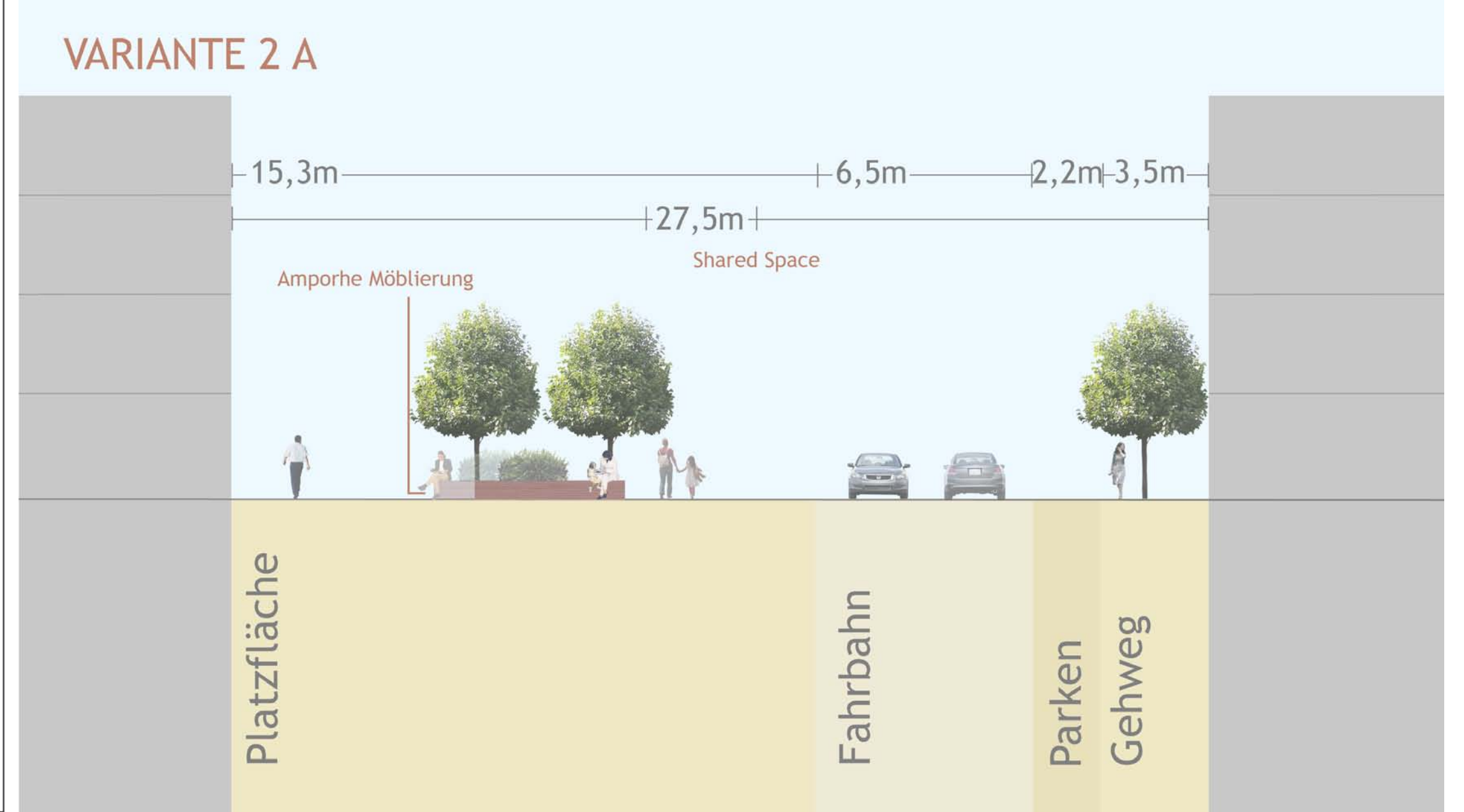
Beispiele für amorphe Möblierung im öffentlichen Raum



Realisierte Beispiele des Shared Space Prinzips

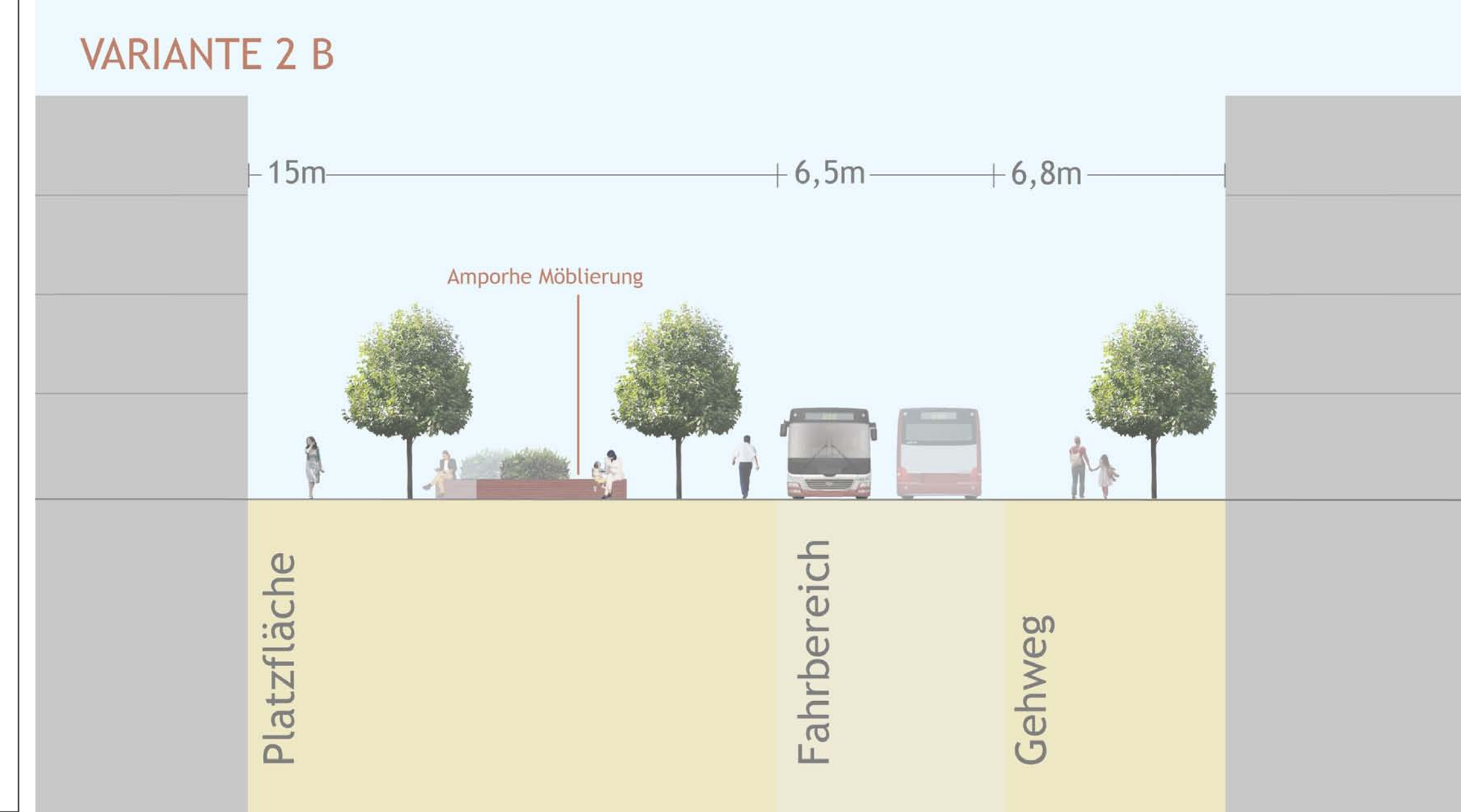
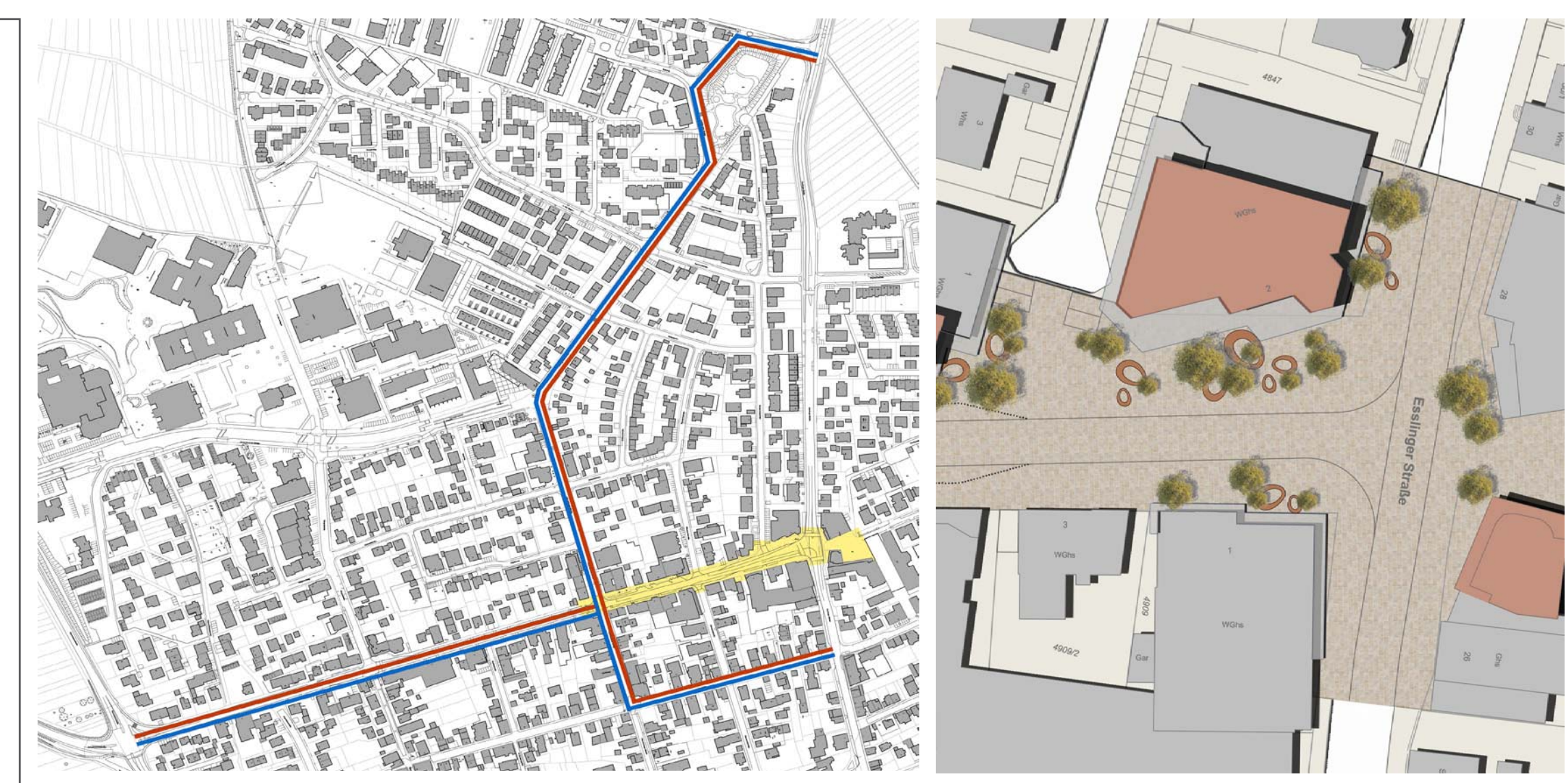
- Variante 2A  
Shared Space:
- Verkehrsführung wie Bestand
  - Durchpflasterung über Fahrbahnbereich hinweg, sog. Shared Space
  - Empfehlenswert ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches in diesem Abschnitt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.
  - Da dies nur in einem relativ kurzen Abschnitt der Hindenburgstraße erfolgen soll, sind die Auswirkungen auf die Verkehrsströme und die resultierenden zusätzlichen Verlagerungseffekte als relativ gering anzusehen.
  - Die barrierefreie Gestaltung führt zu einer Verbesserung für mobilitätseingeschränkte Personen

Mögliche Anmerkungen:



- Variante 2B  
Fußgängerzone:
- im östlichen Bereich Fußgängerzone mit Durchfahrtmöglichkeit für Busse und Notfahrzeuge
  - große Platzfläche
  - hohe Aufenthaltsqualität für Fußgänger
  - massive Verkehrsverlagerung

Mögliche Anmerkungen:





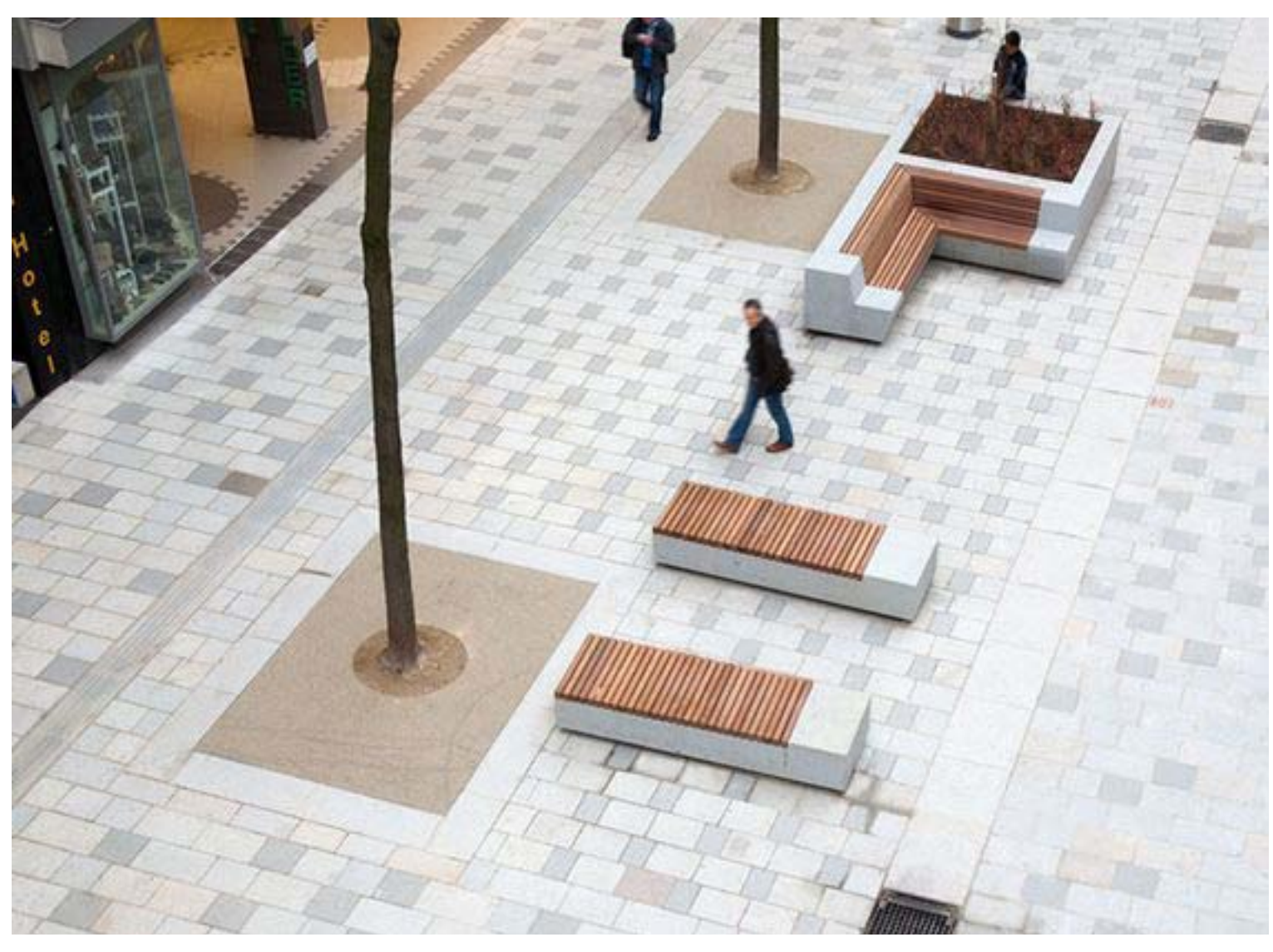
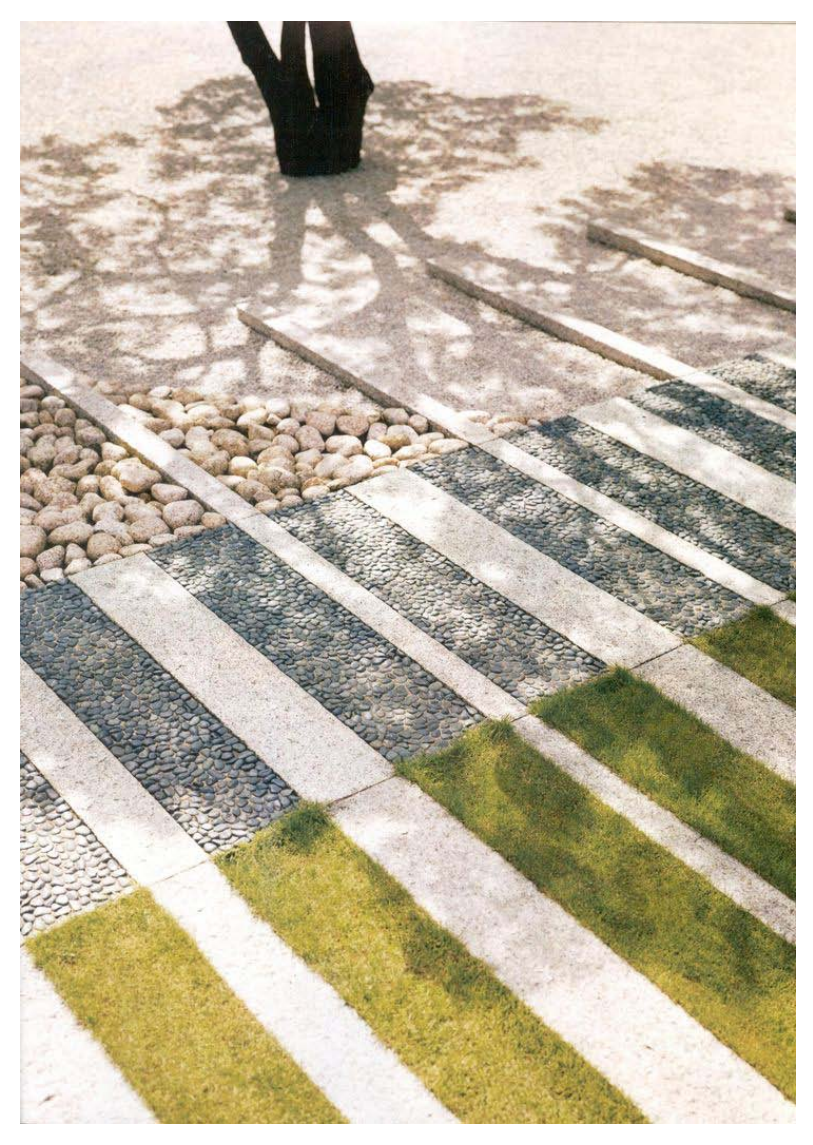
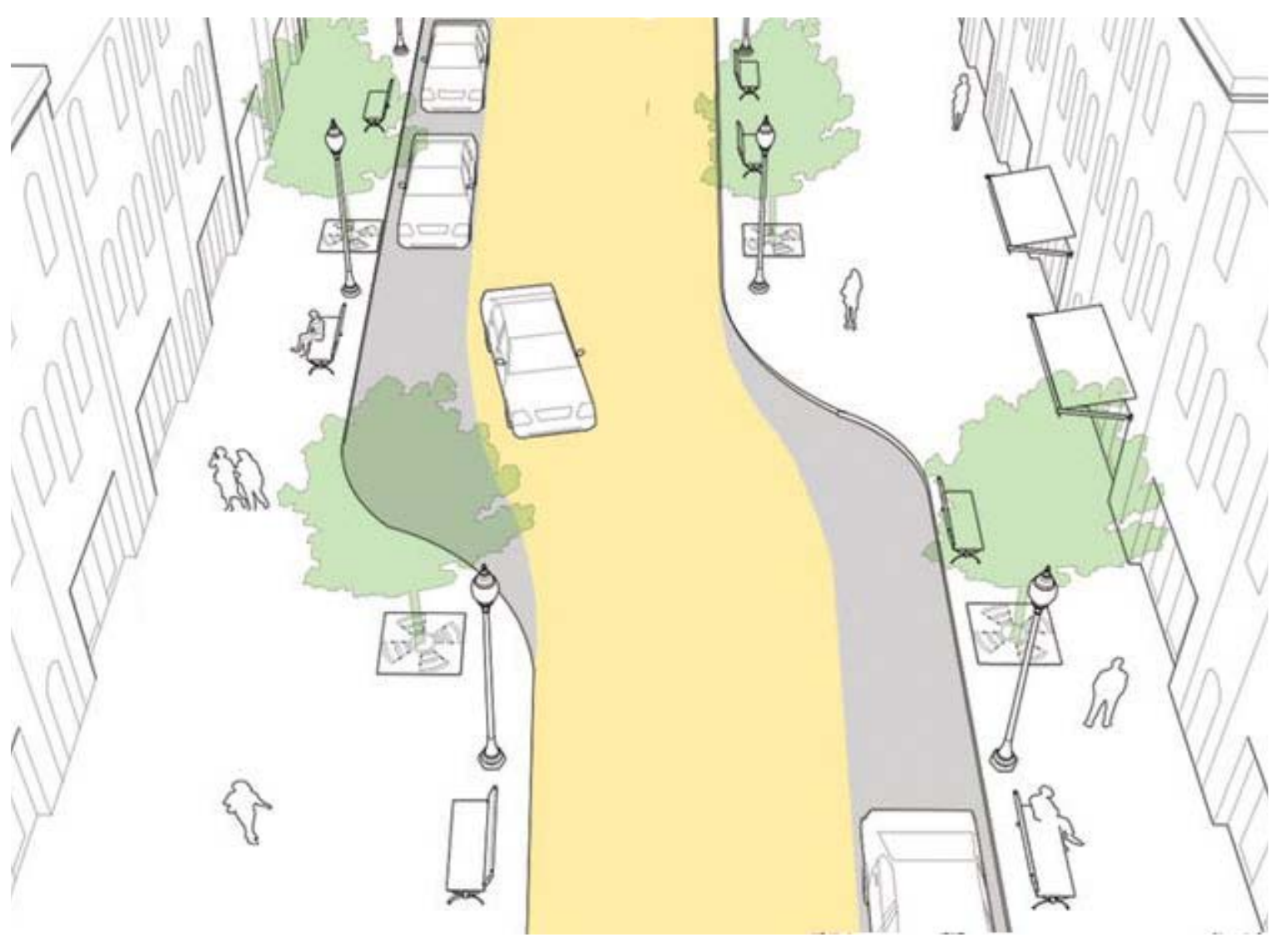
# STADTENTWICKLUNG OSTFILDERN-NELLINGEN | ZUKUNFTSWERKSTATT

## Variante 3 - VERSCHWENKUNG



Variante 3

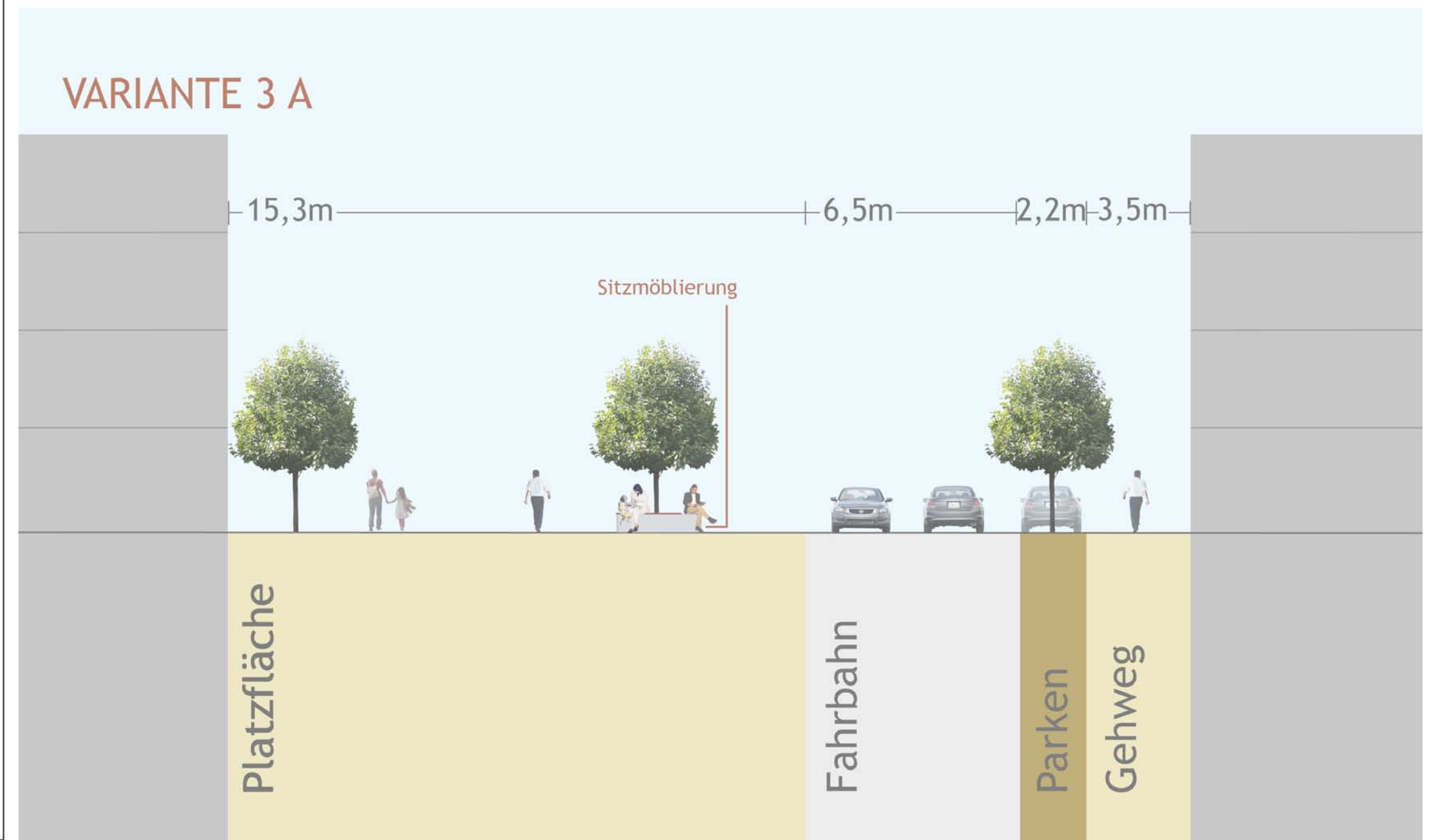
- Straßenführung verschwenkt entlang der Hindenburgstraße: Je nach Wichtigkeit der Nutzung wird dem öffentlichen Raum einseitig mehr Platz gegeben. Bei Einkaufsfunktion oder Gastronomie wird der Gehwegbereich aufgeweitet.
- Auf der so gewonnenen Fläche werden Möblierung, Grünflächen und Beleuchtung linear dem Straßenverlauf folgend angeordnet
- Die radial gestaltete Pflasterung beim Bürgerzentrum an der Halle wird über die Kreuzung fortgeführt und in die Hindenburgstraße gezogen



### Variante 3A Verkehrsführung wie Bestand:

- Tempo 30: geringe Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Verkehrsnetz
- Reduzierung der Geschwindigkeiten und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Entfall von Linksabbiegefahrstreifen
- Weiterhin hohe Verkehrsbelastungen bei jedoch besserer Stadtverträglichkeit

Mögliche Anmerkungen:



### Variante 3B Einbahnstraße:

- Östlicher Abschnitt der Hindenburgstraße wird zur Einbahnstraße in Fahrtrichtung West
- massive Verkehrsverlagerung (jedoch weniger als bei Fußgängerzone bei Variante 2B)
- Einbahnstraßen führen grundsätzlich zu höheren Fahrgeschwindigkeiten, da eine Interaktion mit entgegenkommenden Fahrzeugen entfällt.
- Gewinn an öffentlichem Straßenraum

Mögliche Anmerkungen:

