cima.
Dr. Frank Pantel – Martin van Wijck

Ideen zur Ausgestaltung einer Ortspromenade als Perlenkette

Ausgangsthese: Die zentrale Strecke insgesamt sollte als Mitte entwickelt werden!

Wir nennen nachstehend **Orte mit „POTENZIAL“** für eine zukünftige Mittenbildung.

Anschließend stellen wir **drei Modelle** vor, wie diese miteinander verbunden werden können.

Wir formulieren abschließend **zehn Thesen** aus unserer fachlichen Sicht.

Diese Vorschläge bauen auf den **Ergebnissen der beiden Workshops** mit den Bürgerinnen und Bürgern am 27. Mai 2020 auf.

Wir danken allen Teilnehmenden für Ihr engagiertes Mitarbeiten und die große Bereitschaft und Offenheit, sich an diesem Projekt zu beteiligen!

EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums - ELER
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete
LEADER

Funktionale Qualität - Räumliche Qualität

Positiv
Negativ

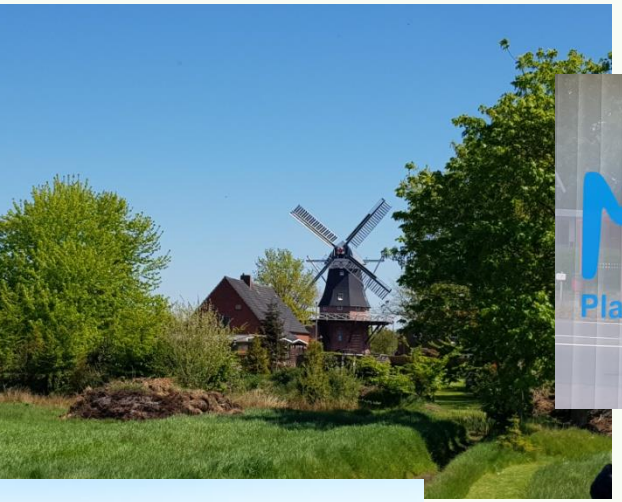
Die Meinung der Bewohner zu den heutigen positiven und negativen Qualitäten in Ostrhauderfehn

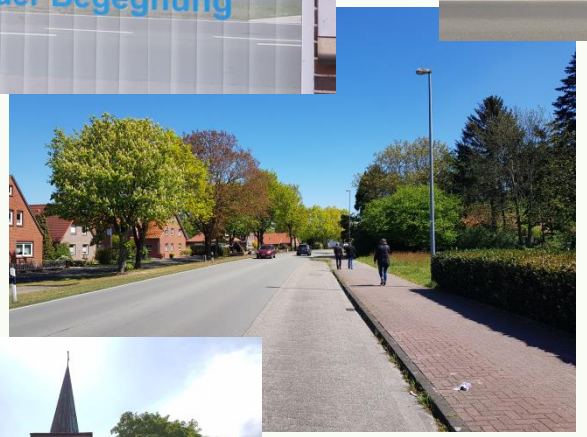
Positiv:

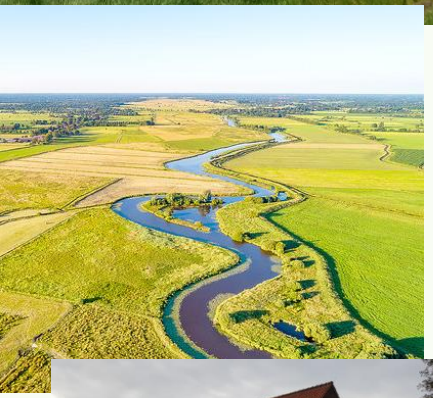
- Die Fehnlandschaft mit langen Strecken und Aussichten, abwechselnd mit mäandrierenden Flusslandschaften.
- Ein gutes Geschäft und Einrichtungen.
- Eine starke soziale Gesellschaft, Freundlichkeit.
- Erinnerung an den Kanal, die Mühle, die Kirchen, einige ursprüngliche Bauernhöfe.

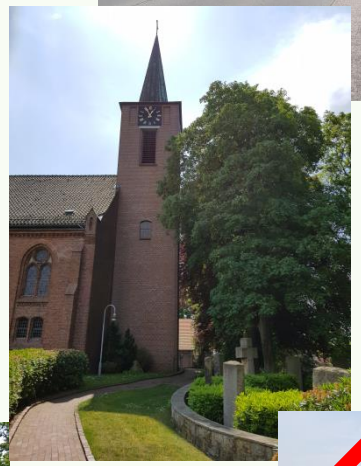
Negativ:

- Wenig Gastronomie, attraktive Erfahrung und Gesellichkeit.
- Heutige Situation für Fußgänger und Radfahrer hat weniger Qualität.
- Nur wenige historische Gebäude, Denkmäler und wertvolle räumliche Orte.
- Große Teile der Südseite der Hauptstraße machen einen unattraktiven Eindrück.
- Relativ hohe Verkehrsintensität auf der Hauptstraße.
- Zu wenig funktionale Konzentration und Variation, die auf ein attraktives Dorferlebnis abgestimmt ist, schwache Identität.









Ostrhauderfehn

Positiv und Negativ

1. Vier ORTE mit „POTENZIAL“ für eine zukünftige Mittenbildung = die „PERLEN“ auf der Zentrums-“KETTE“

„Alte Schule“

?? Neuer ALDI-Standort vs. Bestand als Bürgertreff

Vielfach geäußerter Wunsch, die „Alte Schule“ und das sie umgebende Gelände für eine öffentliche Nutzung zu erhalten. Die Gebäudegruppe könnte einen markanten „Auftakt“ der Zentrumsstrecke bilden.

„Trendmöbel“

Bei Neubebauung öffentliche Platzfläche und Nutzungen an Hauptstraße entwickeln

Kirchengrundstück

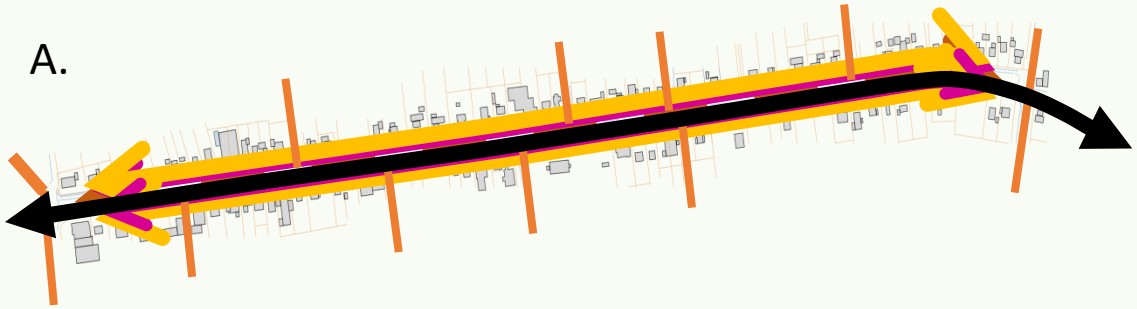
„Waggon“-Nutzung ausbauen und hintere Grünfläche als Park öffnen

Rathaus + Umgebung

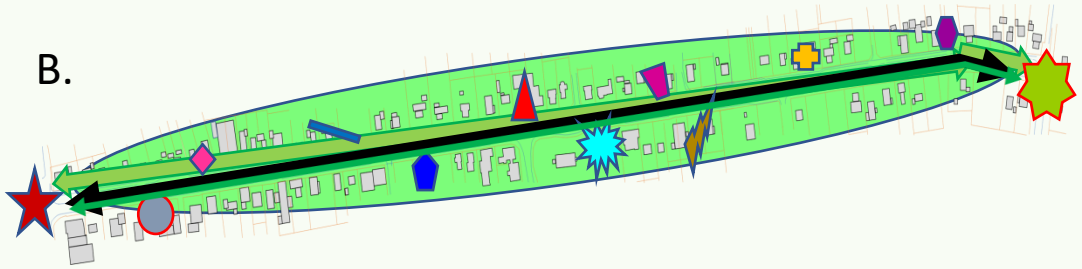
z.B. Umgestaltung d. vord. Parkplatz zum „Marktplatz“, trad. Rückbau Fehnhaus und Ergänzungsbauten

2. Drei Entwicklungsmodelle zur Diskussion

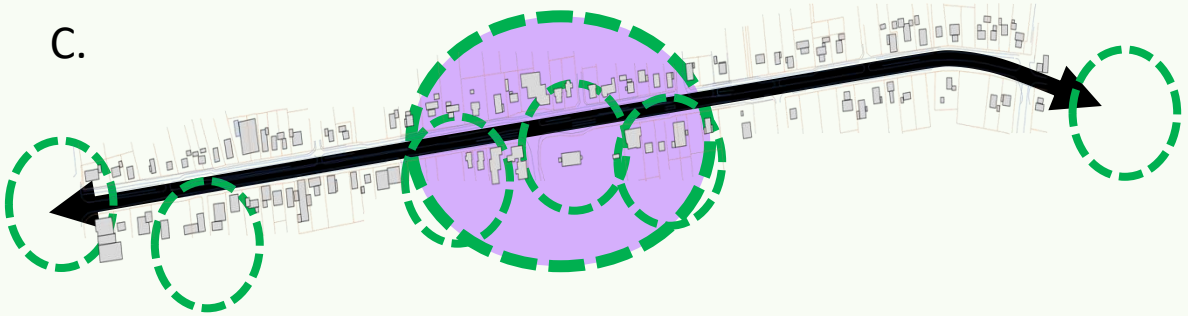
A.



B.



C.



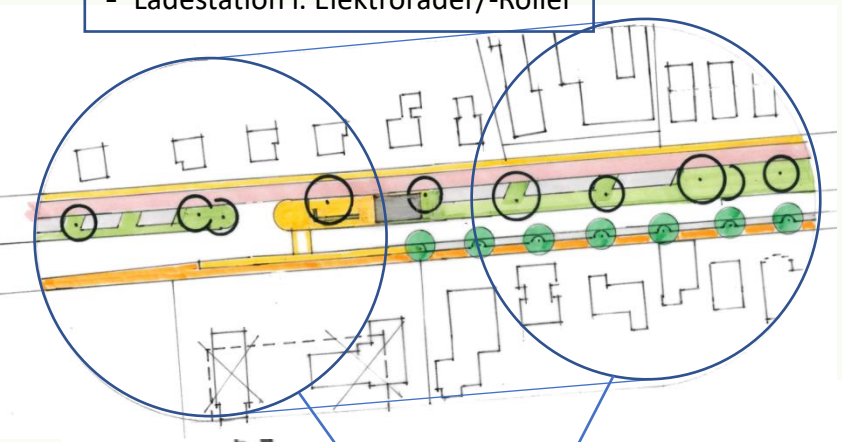
Modell A stärkt vor allem die **Verkehrsstruktur**. Dies bestimmt die Gestaltung des öffentlichen Raums im Zentrum von Ostrhauderfehn. Besonderes Augenmerk wird auf eine bessere Beziehung zwischen der Bundesstraße und den lokalen Straßen gelegt. Es soll die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer verbessert werden, vor allem die Fahrradnutzung durch eine bessere und sicherere Fahrradinfrastruktur, aber auch durch die Pkw-Erreichbarkeit mit einer bleibenden Pkw-Befahrbarkeit der Nordseite und geordneten Parkmöglichkeiten dort. Dazu kommt eine funktionale und klare Gestaltung und Beleuchtung der Strecken und Kreuzungspunkte.

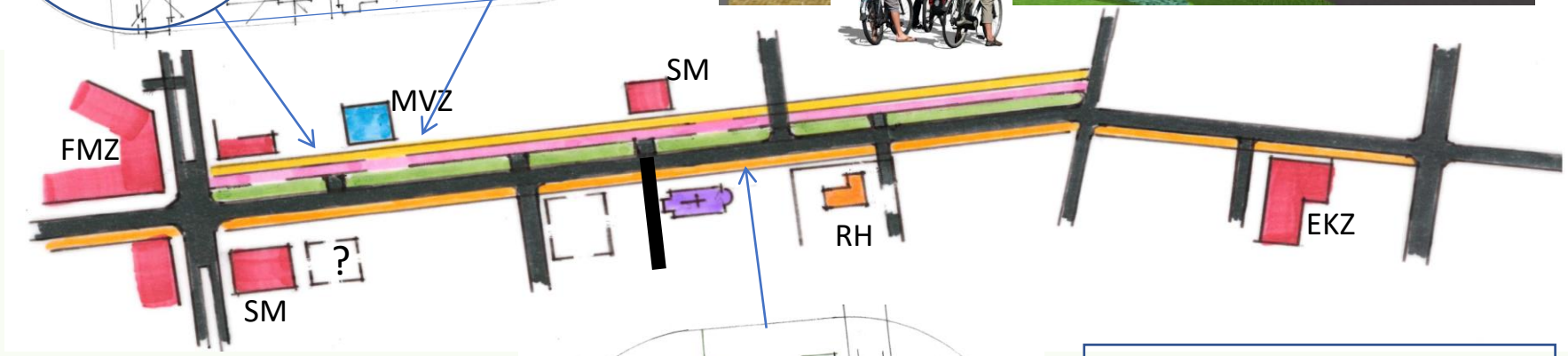
Modell B ist durch die **Gestaltung des begleitenden markanten Grünstreifens** an der Nordseite der Hauptstraße gekennzeichnet. Auch hier treffen sich Bewohner und Besucher. Diese Zone, die „Ortspromenade“, wird ein wichtiges attraktives Merkmal für das Zentrum der Gemeinde. In und entlang des bis zu 1,5 km langen „Grünen Bandes“ werden an verschieden Stellen passive und aktive „Stationen“ für Ruhe, aber auch für sportliche, kulturelle, künstlerische und ökologische, lehrreiche, angenehme und überraschende Aktivitäten angeboten. Bestehende und neue Initiativen engagieren sich für die Ausgestaltung ihrer „Promenade“ und stärken damit das Zusammengehörigkeitsgefühl in Ostrhauderfehn.

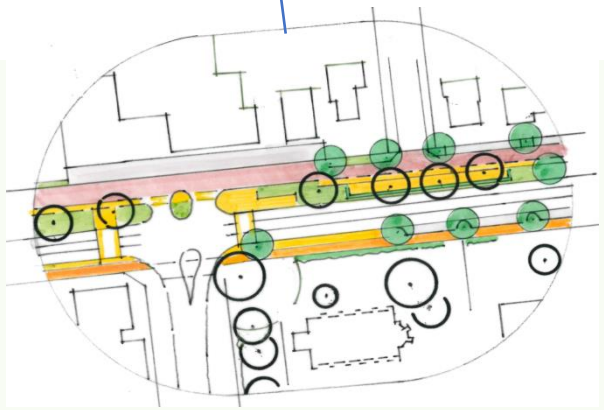
In **Modell C** wird die Lage und Ausprägung einer Ortsmitte hauptsächlich durch die qualitative Entwicklung einiger **zentral auf der Strecke** gelegenen Orte bestimmt. Zwischen dem „Trendmöbel-“ und dem Rathaus-Grundstück besteht schon heute eine große innerörtliche Funktionsdichte. Als funktionelle Magnete und Katalysatoren zukünftiger Entwicklung sollen diese „Perlen“ die Entwicklung des zentralen Bereichs stimulieren. Zusammen mit einem intensiv gestalteten Grün- + Aktivband, welches den ca. 500 m langen Bereich begleitet, bildet dieser Bereich die „Neue Mitte“ und bestimmt das Bild der Gemeinde.

MODELL A - ZIEL: „Leichte Erreichbarkeit“ für den Pkw - und den Fahrradverkehr – Maßnahmen

- Geordnetes Parken
- Fahrradverleih komb. mit Bushalt
- Ladestation f. Elektroräder/-Roller







- Sichere Überwege / u.a. bei Bushalt.
- Verbesserte Beleuchtung
- Fahrradabstell-u. Rastplätze

- Die Nebenstraße der Hauptstraße wird **zur sicheren und schnellen Fahrradstraße** mit einer vom Fahrverkehrsstreifen getrennt markierten Fahrbahn

- Für Fußgänger werden aus Sicherheitsgründen ebenfalls separate Führungen angeboten

- Die Parkplätze auf der Nebenstraße werden geordnet, bleiben aber (weitgehend) erhalten

- Die mittige Grünzone bleibt bis auf Baumpflegemaßnahmen und Ergänzung des Rasengrüns auf ihrer gesamten vorhandenen Strecke bei der derzeitigen offenen Gestaltung

- Das Profil der Bundesstraße und der südlichen Nebenanlagen bleibt, bis auf evtl. partiell mögliche Einzelverbesserungen und Baumstellungen auf den wenig genutzten Parkplatzstreifen, unverändert

GEGENWART

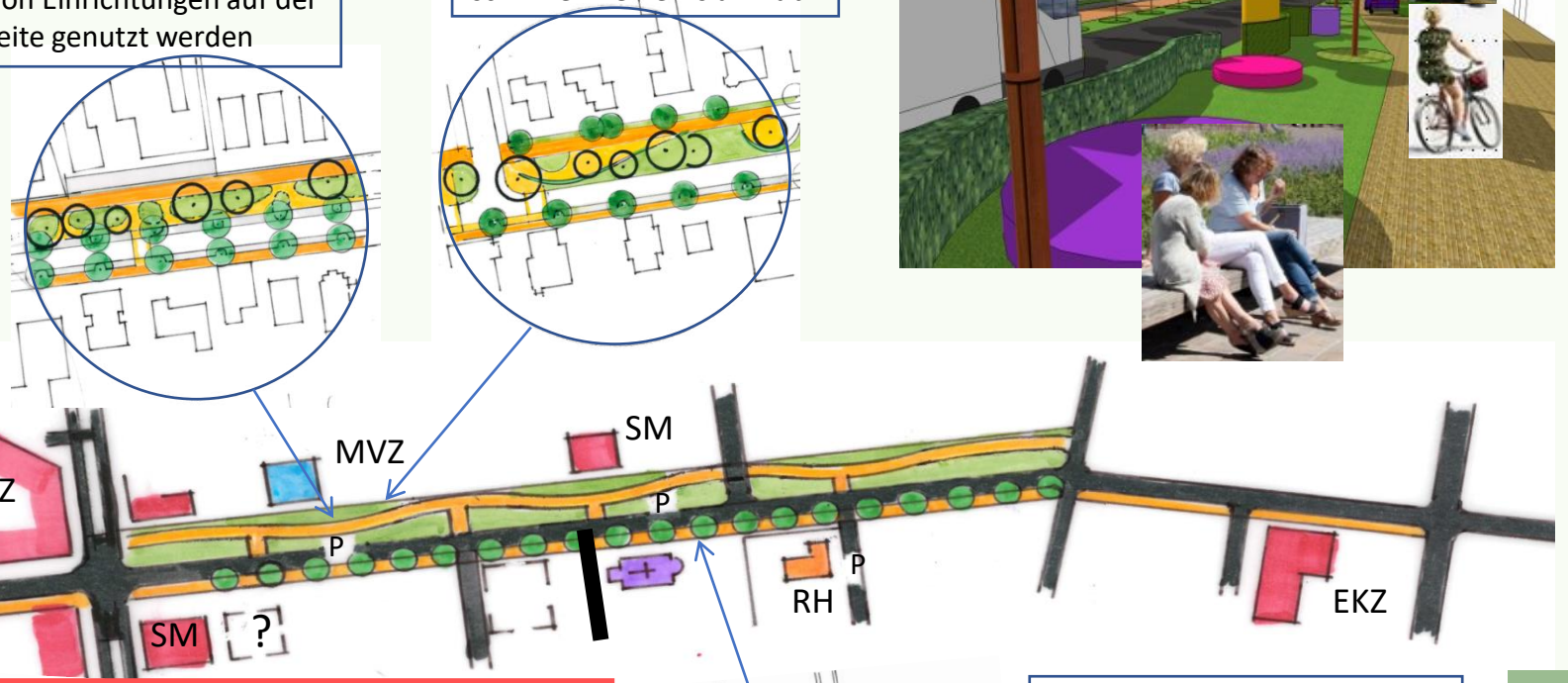
MÖGLICHE ZUKUNFT

Zu MODELL A

MODELL B - Grüne „Ortspromenade“ verbindet die attraktiven Orte zu einer gemeinsamen Mitte

- Längsparkstände auf beiden Seiten der Bundesstraße können auch von Einrichtungen auf der Nordseite genutzt werden

- Stationen für Ruhe, Sport und Spiel. Dichte Heckenstreifen schirmen Verkehrslärm ab



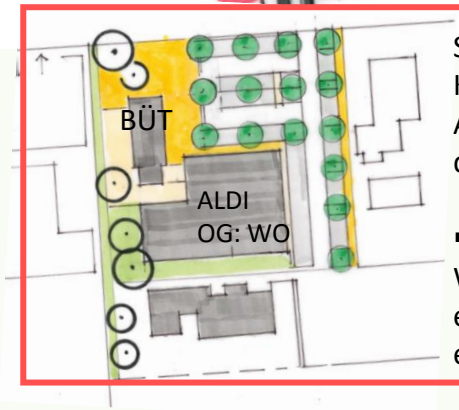
- **Der mittige Grünstreifen wird zum Aushängeschild der neuen, gemeinsinnorientierten Mittengestaltung** und erhält vielfältige Aufenthalts-u. Aktionsstationen

- Die nördliche Parallelstraße wird, bis auf notwendige Anliegerzufahrten, fahrverkehrsfrei. Öffentliche Parkplätze werden dort nicht mehr angeboten. (Ersatz durch Parkmöglichkeiten an der Bundesstraße)

- **Die Bundesstraße erhält einen verkehrsberuhigten, innerörtlichen Charakter**. Angestrebt wird eine Einschränkung auf T 30

- Häufige Überquerungen verbessern die Verbindung von Nord-u. Südseite

- Die Parkstände an der Hauptstraße werden für ein gefahrloseres Ein-und Aussteigen etwas verbreitert, ohne Profil und Lage der Bundesstraße zu verändern

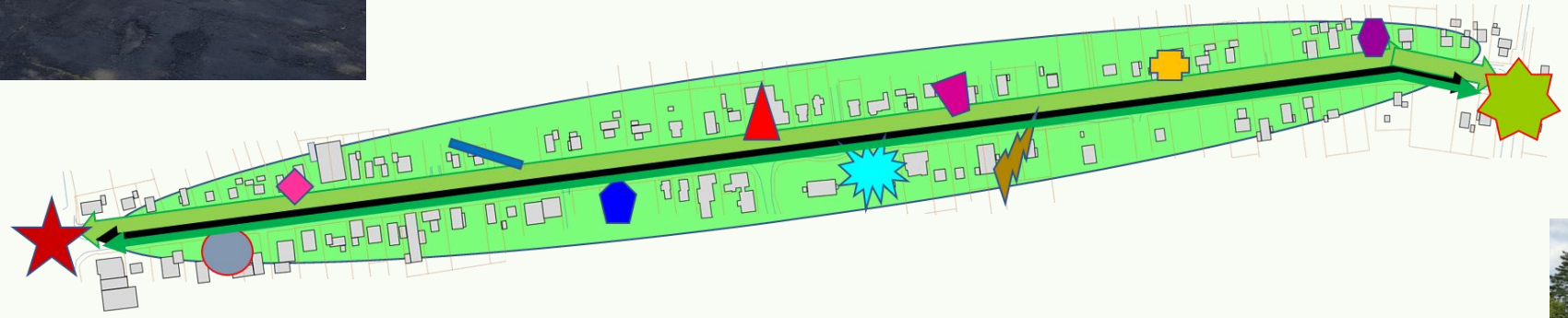


Skizze zu einer mögl. Kombination der ALDI-Ansiedlung mit einem Teil des Gebäudebestands

- Überbauung mit einem Wohngeschoss ergibt einen besser ins Ortsbild eingefügten Baukörper

- Eine etwas verschmälerte Fahrbahn, beidseitige Baumstellungen in Form einer Allee und tlw. auch beidseitiges Längsparken tragen zur Verlangsamung des Verkehrs bei

JETZT



+ evtl. DEMNÄCHST

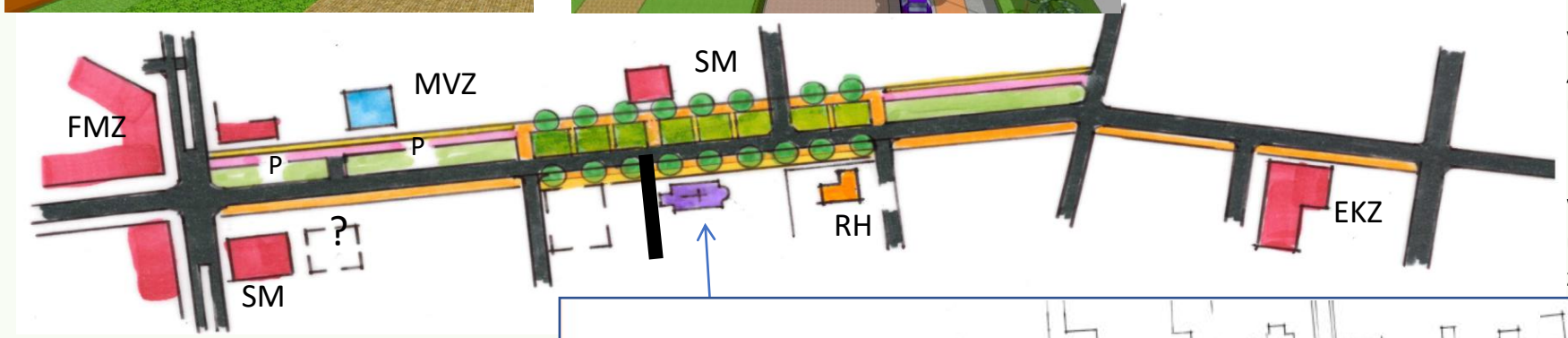
Zu MODELL B

MODELL C - Konzentration der Mitte auf den zentralen Abschnitt und neue „Perlen“

- **Eine attraktive Gesamtgestaltung** der öffentlichen Flächen auf der gesamten Breite der Hauptstraße verbindet die ca. 500 m lange Strecke und **markiert die „Neue Mitte“**

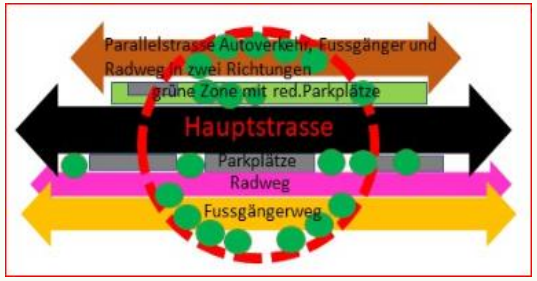
- Alleecharakter und Maßnahmen zur Verlangsamung des Verkehrs wie bei Modell B. Häufige Querungen über die (weitgehend im Bestand belassene) Bundesstraße verbinden die Nordseite mit den Funktionen an der Hauptstraße

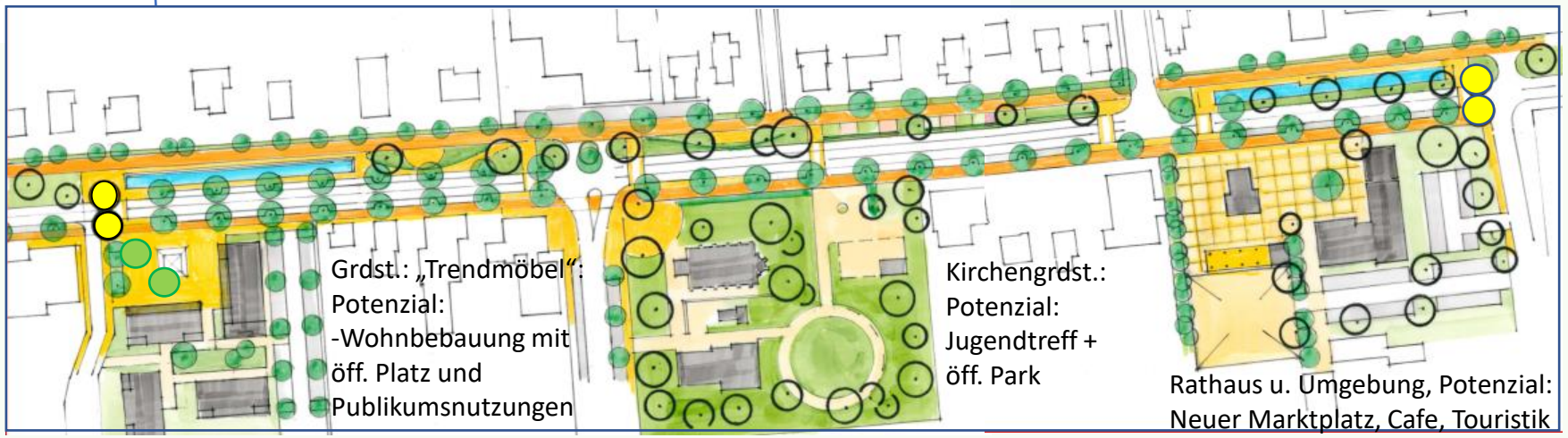
- Die (zu entwickelnden) **„Perlen“** an der Südseite der Hauptsstraße **bieten neue „urbane“ Orte** mit kleinen Plätzen und Möglichkeiten für Gastronomie, Einkaufs-und Marktgeschehen

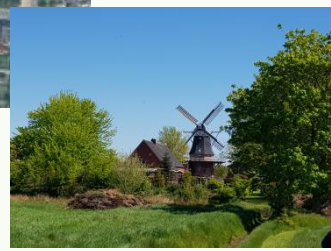


- Die Nordseite wird im Mittenbereich vom Fahrverkehr weitgehend befreit. Das grüne Band wird zu einem **„begleitenden Park“** mit vielfältigen Angeboten für Ruhe und Aktivität

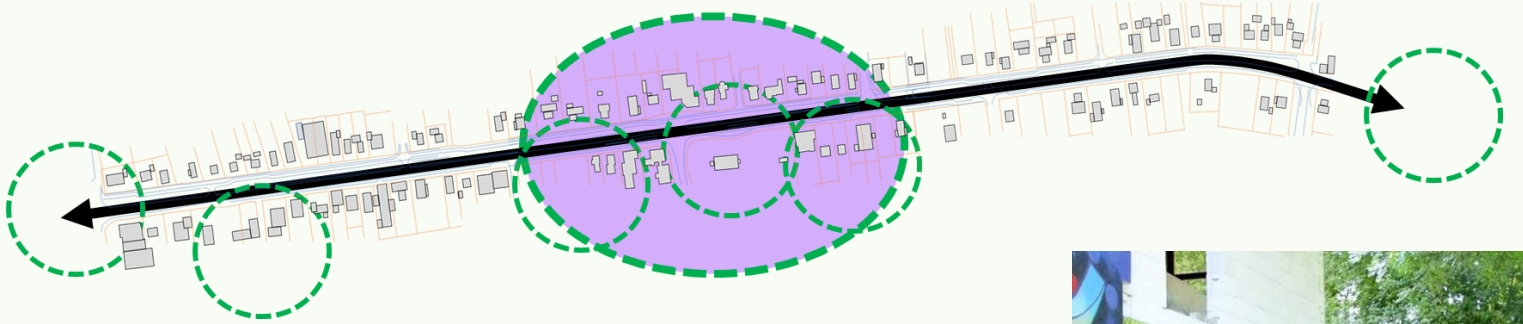
- An die Ortsgeschichte erinnernde Anlage von (flachen) Wasserbecken, Bildtafeln und „Torbildungen“ am Anfang und am Ende des Streckenabschnitts markieren den zentralen Bereich.







HEUTE



MORGEN

Zu MODELL C