

Freiraum- und Verkehrsplanerisches Handlungskonzept

Junker + Kollegen Landschaftsarchitektur Stadtplanung
23.07.2020



Herangehensweise und Leseanleitung

Das Handlungskonzept Glandorf ist bewusst nicht als umfangreiche Broschüre erstellt, sondern fasst die gestalterischen und funktionalen Leitziele für die künftige Gestaltung des Ortsbilds auf grafischen Plänen mit textlichen Erläuterungen zusammen.

Auf Basis einer vorangehenden, umfangreichen Bestandsaufnahme wurde vor Ort ein Bürgerworkshop durchgeführt und aus dessen Ergebnissen ein klares Hierarchiekonzept erarbeitet. Die daraufhin entwickelten Gestaltungsvorschläge dienen zur Veranschaulichung der Wirkungsweise des Hierarchiekonzeptes. Sie verdeutlichen die gestalterischen Ziele bildhaft anhand von beispielhaften Materialien und räumlichen Situationen.

Als erläuternde Anlagen sind die Ergebnisse der umfangreichen Bestandsaufnahme (Anlage 1.1 und 1.2), die Ergebnisse des Bürgerworkshops (Anlage 2) und Gestaltungsvorschläge für 12 beispielhafte Situationen im Ort anhand von kommentierten Übersichtsplänen und Detailplänen (Anlage 3.1 und 3.2) beigefügt.

Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Gestaltung des Ortsgebiets Glandorf war in den letzten Jahrzehnten zahlreichen Veränderungen unterworfen. Mit der Verlegung der Bundesstraße 51 an den Ortsrand hat sich die innere Erschließungsstruktur tiefgreifend verändert. Die Bedeutung der historischen Achse Münsterstraße – Thie – Osnabrücker Straße hat sich damit deutlich verschoben, städtebauliche Anpassungen im gesamten Ortsgebiet nach sich gezogen und damit Schritt für Schritt Anpassungen im Freiraum erforderlich gemacht. Neugestaltungen kleinerer Teilbereiche erfolgten über die Jahre mit den jeweils bauzeitlichen Gestaltungskriterien und Materialien.

Das Erscheinungsbild des Ortes präsentiert sich heute uneinheitlich. Historisch und funktional zusammengehörige Bereiche werden als inhaltlich getrennt wahrgenommen. Glandorf wirkt damit zergliedert und in weiten Teilen wenig ansprechend. Künftige punktuelle Eingriffe könnten bei Weiterverfolgung dieses Vorgehens das Ortsbild zwar partiell heilen, würden damit aber die Problematik uneinheitlicher Gestaltung nur an ihre jeweiligen Ränder verschieben.

Vor der Planung und Realisierung künftiger Maßnahmen soll daher das hier vorgelegte Handlungskonzept den längerfristig konsensfähigen städtebaulichen, verkehrs- und freiraumplanerischen Rahmen für Baumaßnahmen auf öffentlichen Flächen abstecken. Es schafft die Grundlage für eine künftig einheitlichere Weiterentwicklung des Ortsbilds von Glandorf. Kommunale Entscheidungen zu diesen Themen erhalten damit eine verbindliche, nachvollziehbare Richtschnur.

Das Handlungskonzept liefert eine grundlegende, strategische Ausrichtung für das künftige Handeln - einen Gestaltungsrahmen, der bei künftigen, planerischen Detailaufgaben entsprechend angewendet, aber auch interpretiert werden kann und soll.

Ziele des Handlungskonzeptes

- **Integration** aller Gruppen von Verkehrsteilnehmer*innen als gleichberechtigte Nutzer*innen, insbesondere im Ortskern
- Aufwertung des öffentlichen Raums zur Steigerung der **lokalen Identität** vor dem Hintergrund einer heterogenen Baustruktur
- Verbesserung der **Verkehrssicherheit** unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen
- Steigerung der **Attraktivität** des Ortes für Bewohner*innen und Tagesgäste, insbesondere Radtourist*innen
- **Nachhaltige Gestaltung** des Ortskerns zum familienfreundlichen Treffpunkt der Glandorfer Bürger*innen

Hierarchiekonzept 4+1

Aus den Ergebnissen von Bestandsanalyse und Bürgerworkshop spiegelt sich als eine der wichtigen strategischen Fragen für Glandorf die Definition und Betonung des Ortskerns heraus. Der Ortskern wird deutlich als „gute Stube“ der Gemeinde wahrgenommen, d.h. als Zentrum für Kommunikation, Konsum und Austausch von Bürger*innen und Tourist*innen. Daraus folgen schlüssig die Definition und Bedeutung von Zentrumsumfeld und Ortsrandbereichen als eher funktionale Wohn- bzw. Wirtschaftsbereiche.

Für das Handlungskonzept und die künftige Gestaltung des Gemeindegebiets Glandorfs folgt daraus eine Hierarchisierung der Räume vom Ortskern hinaus zu den umgebenden Quartieren. Diese Hierarchie soll sich sowohl in der Ordnung der Verkehrsräume als auch durch die Verwendung von Belagsmaterialien und Leuchtentypen ausdrücken, um so den Gesamtort sukzessive wieder in einer schlüssigen, homogenen Gesamtgestaltung zusammenzufügen.

Der im Bürgerworkshop definierte Ortskern mit seiner historischen Bebauung und den Zentrumsfunktionen ist im Übersichtsplan rot gekennzeichnet. Der Ortskern soll künftig in seiner Materialität herausgehoben werden und den Charakter des dörflichen Zentrums positiv prägen. Die Ortsrandbereiche und Wohngebiete, gelb dargestellt, bilden eine zweite gestalterische Einheit und sind durch die einheitliche Farbigkeit der ebenfalls hochwertigen, aber einfacheren Belags-Oberflächen gekennzeichnet.

Beide Bereiche differenzieren sich im Ortskern und außerhalb jeweils nochmals in verkehrsberuhigte Bereiche mit einer Betonung des verbindenden, platzartigen Charakters der Verkehrsräume zur Unterstützung eines gleichberechtigten Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer*innen. Als **Kategorie 1** sind dies der verkehrsberuhigte Ortskern, außerhalb des Kerns als **Kategorie 4** die Anlieger- und Wohnstraßen.

Die durch einen vorrangigen PKW-Verkehr gekennzeichneten Straßen, bei denen definierte Fahrbahnen ausgewiesen werden und die Verkehrsarten zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer getrennt werden, sind jeweils gestrichelt dargestellt. Sie sind als Zu- und Einfahrtsstraßen in die **Kategorie 2** (Ortskern) und **Kategorie 3** (außerhalb des Ortskerns) aufgeteilt. Bei diesen Straßenverbindungen erhalten die begleitenden Gehölzbepflanzungen eine starke gestalterische Bedeutung, um den dörflichen Charakter der Verkehrsadern wieder herzustellen.

Die Pättkes sind ein letzter, wichtiger und ortsbildprägender Baustein des Glandorfer Wegenetzes der Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen und werden daher als **Kategorie 5** besonders betrachtet. Mit diesen 4+1 Kategorien wird eine einfache Strukturierung, gestalterische Einheitlichkeit und verkehrsplanerische Hierarchisierung erreicht, die im Zuge künftiger Einzelplanungen in Glandorf als Richtlinie fungieren soll.

Die hier dargestellte Hierarchisierung der Verkehrsräume wurde den Vertretern des Glandorfer Bau- und Planungsausschusses im Februar 2020 vorgestellt und als Grundlage für die weitere Konkretisierung eines Gestaltungsvorschlags verabschiedet.

Zur Unterstützung eines einheitlichen Ortsbildes kommt den verwendeten Oberflächmaterialien eine besondere Bedeutung zu. Daher sollen bei künftigen Baumaßnahmen im öffentlichen Raum Glandorfs vorzugsweise zwei Leitmaterialien verwendet werden, die über die Jahre zu durchgehenden Flächen im Sinne der Hierarchisierung zusammenwachsen können: Ein hochwertiges Belagsmaterial für den Ortskern und ein Standardmaterial für die sonstigen Straßen und Gehwege am Ortsrand.

Grundsätzliche Aspekte, die bei der Materialwahl für Oberflächen und Beleuchtungskörper zu berücksichtigen sind, werden im Anhang auf Plan 3.1 vertieft erläutert und anhand von Beispielmaterialien vorgestellt, um einen Eindruck von der künftigen Gestaltung auf Basis des Handlungskonzeptes zu bekommen.

Die Gestaltungsprinzipien der einzelnen Kategorien sind hier am rechten Planrand des Handlungskonzeptes dargestellt und werden textlich nochmal detailliert beschrieben im Anhang auf Plan 3.2.

5 Richtlinien für das künftige Ortsbild von Glandorf

Erkennbarkeit	Ortsstruktur und Ortskern sollen im Kontext der Historie und Nutzung erlebbar werden durch ein wertiges und verbindendes Material
Ortskern	Entwicklung eines Ortskerns für „Alle“ im Sinne eines Shared Space - Schaffung eines sicheren öffentlichen Raumes ohne Bevorzugung des motorisierten Verkehrs
Materialkanon	Definition eines durchgängigen, künftig ortsprägenden Farb- und Materialkonzepts zur Entwicklung der gestalterischen Einheitlichkeit
Baumpflanzungen	Vervollständigen der wichtigen Baumbepflanzungen in Straßenräumen als ortsbildprägendes Element
Beleuchtung	Festlegung einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Leuchtenfamilie



1 | Verkehrsberuhigter Ortskern

Der verkehrsberuhigte Bereich erstreckt sich vom historischen Ortskern bis in die zentrumsnahen Einfahrtsstraßen hinein, einschließlich des westlich des Kreisverkehrs gelegenen Teils der Münsterstraße.

Ein ortstypisches Material mit wertigem Charakter verbindet die angrenzenden, historischen und die neuzeitlichen Gebäude über einen teppichartigen Belag miteinander. Durch das einheitliche Material wird ein platzartiger Gesamteindruck des Ortskerns erreicht und die Definition reiner Fahrspuren vermieden. Das Ziel einer gleichberechtigten Nutzbarkeit der öffentlichen Platz- und Straßenräume für alle Verkehrsteilnehmer*innen wird durch einen niveaugleichen Ausbau unterstützt. Die Führung der Gossen und Unterschiede in der Verlegerichtung weisen dezent die Fahrspuren für den motorisierten Verkehr aus.

Der Verkehrsraum wird als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, das Tempo auf 20km/h begrenzt. Zur Geschwindigkeitsreduzierung bei der Zufahrt wird der Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs durch Überfahrschwellen markiert. Stellplätze werden punktuell oder in Parktaschen ausgewiesen.

Die doppelarmigen Leuchten (Lichtpunkthöhe ca. 4 m) betonen die Bedeutung des Ortskerns in gestalterischer Anlehnung an die historisierenden Bestandsleuchten.

Durch Einzelpflanzungen von Solitärbäumen werden besondere Raumsituationen, wie zum Beispiel die Platzfläche des Thie, geschaffen. Hierdurch wird der Aufenthaltscharakter des verkehrsberuhigten Ortskerns unterstrichen.



2 | Zufahrtsstraßen zum Ortskern



Die zentrumsnahen Zufahrtsstraßen zum Ortskern, z.B. Münsterstraße und Osnabrücker Straße, orientieren sich gestalterisch an den Vorgaben des Ortskerns und kündigen mit ihrer Materialität den Übergang hin zum verkehrsberuhigten Ortskern an.

Durch die Verwendung des - im Ortskern flächig eingesetzten - Belagmaterials auf den straßenbegleitenden Fußwegen und Stellplatzflächen wird der gestalterische Zusammenhang mit dem Ortskern deutlich. Als Straßenbelag wird ein robuster Asphalt verwendet, die Gossen und Borde aus Naturstein oder Betonstein hergestellt. Die Gehwegverläufe werden barrierefrei ausgebildet.

Die Geschwindigkeit wird, wo zulässig, durch entsprechende Beschilderung auf 30 km/h begrenzt.

Wo ein eigenständiger Radweg baulich nicht möglich ist, trennen Randmarkierungen auf der Fahrbahn Fahrradstreifen zur Sicherheit der Radfahrer*innen ab. Die Stellplätze werden in Parktaschen straßenbegleitend ausgewiesen.

Mastleuchten (Lichtpunkthöhe ca. 4,50 m) mit dem gleichen Leuchtenkopf, wie er im Ortskern verwendet wurde, begleiten die Straßen. Die vorhandenen mittelkronigen Straßenbäume werden soweit möglich durch gleichartige Gehölze in der Reihung oder zur Alleen vervollständigt. Soweit noch keine Gehölze vorhanden sind, werden Blütengehölze ausgewählt.



3 | Einfahrtsstraßen in den Ort



Die Einfahrtsstraßen stellen für die Gemeinde Glandorf eine wichtige Verbindungsfunktion in das Umland dar. Der Verkehr soll hier zügig fließen, was eine klassische, robuste Asphaltdecke im Fahrbereich erforderlich macht.

Durch eine einheitliche Materialauswahl für die straßenbegleitenden Fuß- und Radwege, die sich in den umgebenden Anlieger- und Wohnstraßen fortsetzt, wird schon bei der Einfahrt in den Ort der Charakter Glandorfs erkennbar. Als Straßenbelag wird ein Asphaltbelag verwendet, mit einer Begleitung durch Bordsteine und Gossen aus Naturstein oder Betonstein. Die Flächen werden barrierefrei ausgebildet.

Die Höchstgeschwindigkeit wird als Ortsstraße auf 50 km/h begrenzt. Wo ein eigenständiger Radweg baulich nicht möglich ist, trennen Randmarkierungen auf der Fahrbahn Fahrradstreifen zur Sicherheit der Radfahrer*innen ab. Stellplätze werden in Parktaschen straßenbegleitend ausgewiesen.

Mastleuchten (Lichtpunkthöhen ca. 5,00 bis 6,00 m) mit einem gegenüber den Leuchten im Ortskern etwas einfacher gestalteten Leuchtenkopf begleiten die Straßen.

Die vorhandenen mittel- und großkronigen Straßenbäume werden, soweit möglich, durch gleichartige Gehölze in der Reihung oder zur Allee vervollständigt. Soweit noch keine Gehölze vorhanden sind werden Großgehölze, vorzugsweise Linden, nachgepflanzt.



4 | Anlieger- und Wohnstraßen

Anlieger- und Wohnstraßen in Glandorf sind vom Charakter der heterogenen Privathäusern und -gärten aus unterschiedlichen Jahrzehnten geprägt oder wurden in Siedlungsgebieten im Stil der Entstehungszeit homogen ausgebaut. Um den dörflichen Charakter auch in diesen Bereichen ablesbar zu machen, wird eine einheitliche Farbgebung in der Pflasterung verwendet. Die Anlieger- und Wohnstraßen werden ohne Absenkung der Fahrspuren aus einer niveaugleichen Pflasterung hergestellt.

Die Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h begrenzt bzw. eine Spielstraßen mit Schrittgeschwindigkeit festgesetzt. Zur Geschwindigkeitsreduzierung wird der Beginn der Bereiche gegebenenfalls durch Überfahrschwellen markiert. Stellplätze werden punktuell oder in Parktaschen ausgewiesen.

Mastleuchten (Lichtpunkthöhe ca. 4,50 m) mit einem Leuchtenkopf, wie in den Einfahrtstraßen ausgewählt, werden in den Anlieger- und Wohnstraßen eingesetzt.

Aufgrund der reduzierten Verwendung von Gehölzen in den Privatgärten ist eine gleichmäßige Reihenbepflanzung von mittelkronigen Straßenbäumen, vorzugsweise Blütengehölzen, vorzusehen.



5 | Pättkes

Um Verläufe und Netz der Pättkes zu betonen, ist über deren Gestaltung (z.B. Beläge und Beleuchtung) eine Wiedererkennbarkeit herzustellen. Die Verwendung der gleichen Materialien wie auf den angrenzenden Gehwegen in Ortskern bzw. am Ortsrand bindet die Pättkes selbstverständlich ins Ortsbild ein.

Aufgrund der ausschließlichen Nutzung als Fuß- und Radweg ist eine Begrenzung der Pflasterung auf einen ca. 1,50 m breiten Mittelstreifen oft ausreichend. Die Randbereiche werden als Wassergebundene Wegedecke oder mit einem Kiesbelag hergestellt.

Mastleuchten (Lichtpunkthöhe ca. 4,00 m) mit Leuchtköpfen wie in den Anlieger- und Wohnstraßen werden als Wegbeleuchtung eingesetzt.

Aufgrund der geringen Wegebreite und der teilweise intensiven Begrünung der angrenzenden Gärten ist eine Begrünung der Pättkes nicht vorgesehen.



Herangehensweise und Leseanleitung

Das Handlungskonzept Glandorf ist bewusst nicht als umfangreiche Broschüre erstellt, sondern fasst die gestalterischen und funktionalen Leitziele für die künftige Gestaltung des Ortsbilds auf grafischen Plänen mit textlichen Erläuterungen zusammen.

Auf Basis einer vorangehenden, umfangreichen Bestandsaufnahme wurde vor Ort ein Bürgerworkshop durchgeführt und aus dessen Ergebnissen ein klares Hierarchiekonzept erarbeitet. Die daraufhin entwickelten Gestaltungsvorschläge dienen zur Veranschaulichung der Wirkungsweise des Hierarchiekonzeptes. Sie verdeutlichen die gestalterischen Ziele bildhaft anhand von beispielhaften Materialien und räumlichen Situationen.

Als erläuternde Anlagen sind die Ergebnisse der umfangreichen Bestandsaufnahme (Anlage 1.1 und 1.2), die Ergebnisse des Bürgerworkshops (Anlage 2) und Gestaltungsvorschläge für 12 beispielhafte Situationen im Ort anhand von kommentierten Übersichtsplänen und Detailplänen (Anlage 3.1 und 3.2) beigelegt.

Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Gestaltung des Ortsgebiets Glandorf war in den letzten Jahrzehnten zahlreichen Veränderungen unterworfen. Mit der Verlegung der Bundesstraße 51 an den Ortsrand hat sich die innere Erschließungsstruktur tiefgreifend verändert. Die Bedeutung der historischen Achse Münsterstraße – Thie – Osnabrücker Straße hat sich damit deutlich verschoben, städtebauliche Anpassungen im gesamten Ortsgebiet nach sich gezogen und damit Schritt für Schritt Anpassungen im Freiraum erforderlich gemacht. Neugestaltungen kleinerer Teilbereiche erfolgten über die Jahre mit den jeweils bauzeitlichen Gestaltungskriterien und Materialien.

Das Erscheinungsbild des Ortes präsentiert sich heute uneinheitlich. Historisch und funktional zusammengehörige Bereiche werden als inhaltlich getrennt wahrgenommen. Glandorf wirkt zergliedert und in weiten Teilen wenig ansprechend. Künftige punktuelle Eingriffe können bei Weiterentwicklung dieses Vorgehens das Ortsbild zwar partiell heilen, würden damit aber die Problematik uneinheitlicher Gestaltung nur an ihre jeweiligen Ränder verschieben.

Vor der Planung und Realisierung künftiger Maßnahmen soll daher das hier vorgelegte Handlungskonzept den längerfristig konsensfähigen städtebaulichen, verkehrs- und freiraumplanerischen Rahmen für Baumaßnahmen auf öffentlichen Flächen abstecken. Es schafft die Grundlage für eine künftig einheitlichere Weiterentwicklung des Ortsbilds von Glandorf. Kommunale Entscheidungen zu diesen Themen erhalten damit eine verbindliche, nachvollziehbare Richtschnur.

Das Handlungskonzept liefert eine grundlegende, strategische Ausrichtung für das künftige Handeln - einen Gestaltungsrahmen, der bei künftigen, planerischen Detailaufgaben entsprechend angewendet, aber auch interpretiert werden kann und soll.

Ziele des Handlungskonzeptes

- **Integration** aller Gruppen von Verkehrsteilnehmer*innen als gleichberechtigte Nutzer*innen, insbesondere im Ortskern
- Aufwertung des öffentlichen Raums zur Steigerung der **lokalen Identität** vor dem Hintergrund einer heterogenen Baustruktur
- Verbesserung der **Verkehrssicherheit** unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen
- Steigerung der **Attraktivität** des Ortes für Bewohner*innen und Tagesgäste, insbesondere Radtourist*innen
- **Nachhaltige Gestaltung** des Ortskerns zum familienfreundlichen Treffpunkt der Glandorfer Bürger*innen

Hierarchiekonzept 4+1

Aus den Ergebnissen von Bestandsanalyse und Bürgerworkshop spiegelt sich als eine der wichtigsten strategischen Fragen für Glandorf die Definition und Betonung des Ortskerns heraus. Der Ortskern wird deutlich als „gute Stube“ der Gemeinde wahrgenommen, d.h. als Zentrum für Kommunikation, Konsum und Austausch von Bürger*innen und Tourist*innen. Daraus folgen schlüssig die Definition und Bedeutung von Zentrumsumfeld und Ortsrandbereichen als eher funktionale Wohn- bzw. Wirtschaftsbereiche.

Für das Handlungskonzept und die künftige Gestaltung des Gemeindegebietes Glandorfs folgt daraus eine Hierarchisierung der Räume vom Ortskern hinaus zu den umgebenden Quartieren. Diese Hierarchie soll sich sowohl in der Ordnung der Verkehrsrisse als auch durch die Verwendung von Belagsmaterialien und Leuchtypen ausdrücken, um so den Gesamtort sukzessive wieder in einer schlüssigen, homogenen Gesamtgestaltung zusammenzuführen.

Der im Bürgerworkshop definierte Ortskern mit seiner historischen Bebauung und den Zentrumsfunktionen ist im Übersichtsplan rot gekennzeichnet. Der Ortskern soll künftig in seiner Materialität herausgehoben werden und den Charakter des dörflichen Zentrums positiv prägen. Die Ortsrandbereiche und Wohngebiete, gelb dargestellt, bilden eine zweite gestalterische Einheit und sind durch die einheitliche Farbgebung der ebenfalls hochwertigen, aber einfacheren Belags-Oberflächen gekennzeichnet.

Beide Bereiche differenzieren sich im Ortskern und außerhalb jeweils nochmals in verkehrsberuhigte Bereiche mit einer Betonung des verbindenden, platzartigen Charakters der Verkehrsrisse zur Unterstützung eines gleichberechtigten Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer*innen. Als **Kategorie 1** sind dies der verkehrsberuhigte Ortskern, außerhalb des Kerns als **Kategorie 4** die Anlieger- und Wohnstraßen.

Die durch einen vorrangigen PKW-Verkehr gekennzeichneten Straßen, bei denen definierte Fahrbahnen ausgewiesen werden und die Verkehrsarten zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer getrennt werden, sind jeweils gestrichelt dargestellt. Sie sind als Zu- und Einfahrtsstraßen in die **Kategorie 2** (Ortskern) und **Kategorie 3** (außerhalb des Ortskerns) aufgeteilt. Bei diesen Straßenverbindungen erhalten die begleitenden Gehölzplantagen eine starke gestalterische Bedeutung, um den dörflichen Charakter der Verkehrsadern wieder herzustellen.

Die Pättkes sind ein letzter, wichtiger und ortsbildprägender Baustein des Glandorfer Wegenetzes der Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen und werden daher als **Kategorie 5** besonders betrachtet. Mit diesen 4+1 Kategorien wird eine einfache Strukturierung, gestalterische Einheitlichkeit und verkehrsplanerische Hierarchisierung erreicht, die im Zuge künftiger Einzelplanungen in Glandorf als Richtlinie fungieren soll.

Die hier dargestellte Hierarchisierung der Verkehrsrisse wurde den Vertretern des Glandorfer Bau- und Planungsausschusses im Februar 2020 vorgestellt und als Grundlage für die weitere Konkretisierung eines Gestaltungsvorschlags verabschiedet.

Zur Unterstützung eines einheitlichen Ortsbildes kommt den verwendeten Oberflächenmaterialien eine besondere Bedeutung zu. Daher sollen bei künftigen Baumaßnahmen im öffentlichen Raum Glandorfs vorzugsweise zwei Leitmaterialien verwendet werden, die über die Jahre zu durchgehenden Flächen im Sinne der Hierarchisierung zusammenwachsen können: Ein hochwertiges Belagsmaterial für den Ortskern und ein Standardmaterial für die sonstigen Straßen und Wege am Ortsrand.

Grundsätzliche Aspekte, die bei der Materialwahl für Oberflächen und Beleuchtungskörper zu berücksichtigen sind, werden im Anhang auf Plan 3.1 vertieft erläutert und anhand von Beispielmaterialelementen vorgestellt, um einen Eindruck von der künftigen Gestaltung auf Basis des Handlungskonzeptes zu bekommen.

Die Gestaltungsprinzipien der einzelnen Kategorien sind hier am rechten Planrand des Handlungskonzeptes dargestellt und werden textlich nochmal detailliert beschrieben im Anhang auf Plan 3.2.

5 Richtlinien für das künftige Ortsbild von Glandorf

- | | |
|------------------------|---|
| Erkennbarkeit | Ortsstruktur und Ortskern sollen im Kontext der Historie und Nutzung erlebbar werden durch ein wertiges und verbindendes Material |
| Ortskern | Entwicklung eines Ortskerns für „Alle“ im Sinne eines Shared Space - Schaffung eines sicheren öffentlichen Raumes ohne Bevorzugung des motorisierten Verkehrs |
| Materialkanon | Definition eines durchgängigen, künftig ortsprägenden Farb- und Materialkonzeptes zur Entwicklung der gestalterischen Einheitlichkeit |
| Baumpflanzungen | Vervollständigen der wichtigen Baumpflanzungen in Straßenräumen als ortsbildprägendes Element |
| Beleuchtung | Festlegung einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Leuchtenfamilie |



M 1: 2.500

1 | Verkehrsberuhigter Ortskern

Der verkehrsberuhigte Bereich erstreckt sich vom historischen Ortskern bis in die zentrumsnahen Einfahrtsstraßen hinein, einschließlich des westlich des Kreisverkehrs gelegenen Teils der Münsterstraße. Ein ortstypisches Material mit wertigem Charakter verbindet die angrenzenden, historischen und die neuzeitlichen Gebäude über einen teppichartigen Belag miteinander. Durch das einheitliche Material wird ein platzartiger Gesamteindruck des Ortskerns erreicht und die Definition reiner Fahrsuren vermieden. Das Ziel einer gleichberechtigten Nutzbarkeit der öffentlichen Platz- und Straßenräume für alle Verkehrsteilnehmer*innen wird durch einen niveaugleichen Ausbau unterstützt. Die Führung der Gassen und Unterschiede in der Verlegerichtung weisen dezent die Fahrspuren für den motorisierten Verkehr aus. Der Verkehrsraum wird als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, das Tempo auf 20km/h begrenzt. Zur Geschwindigkeitsreduzierung bei der Zufahrt wird der Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs durch Überfahrschwellen markiert. Stellplätze werden punktuell oder in Parktaschen ausgewiesen. Die doppelarmigen Leuchten (Lichtpunkthöhe ca. 4 m) betonen die Bedeutung des Ortskerns in gestalterischer Anlehnung an die historisierenden Bestandsleuchten. Durch Einzelpflanzungen von Solitärbäumen werden besondere Raumsituationen, wie zum Beispiel die Platzfläche des Thie, geschaffen. Hierdurch wird der Aufenthaltscharakter des verkehrsberuhigten Ortskerns unterstrichen.



2 | Zufahrtsstraßen zum Ortskern

Die zentrumsnahen Zufahrtsstraßen zum Ortskern, z.B. Münsterstraße und Osnabrücker Straße, orientieren sich gestalterisch an den Vorgaben des Ortskerns und kündigen mit ihrer Materialität den Übergang hin zum verkehrsberuhigten Ortskern an. Durch die Verwendung des - im Ortskern flächig eingesetzten - Belagsmaterials auf den straßenbegleitenden Fußwegen und Stellplatzflächen wird der gestalterische Zusammenhang mit dem Ortskern deutlich. Als Straßenbelag wird ein robuster Asphalt verwendet, die Gassen und Borde aus Naturstein oder Betonstein hergestellt. Die Gehwegverläufe sind barrierefrei ausgebildet. Die Geschwindigkeit wird, wo zulässig, durch entsprechende Beschleunigung auf 30 km/h begrenzt.

Wo ein eigenständiger Radweg baulich nicht möglich ist, trennen Randmarkierungen auf der Fahrbahn Fahrradstreifen zur Sicherheit der Radfahrer*innen ab. Stellplätze werden in Parktaschen straßenbegleitend ausgewiesen. Mastleuchten (Lichtpunkthöhe ca. 4,50 m) mit dem gleichen Leuchtenkopf, wie er im Ortskern verwendet wurde, begleiten die Straßen. Die vorhandenen mittelkrönigen Straßenbäume werden soweit möglich durch gleichartige Gehölze in der Reihung oder zur Allee vervollständigt. Soweit noch keine Gehölze vorhanden sind, werden Blüthengehölze ausgewählt.



3 | Einfahrtsstraßen in den Ort

Die Einfahrtsstraßen stellen für die Gemeinde Glandorf eine wichtige Verbindungsfunktion in das Umland dar. Der Verkehr soll hier zügig fließen, was eine klassische, robuste Asphaltdecke im Fahrbereich erforderlich macht. Durch eine einheitliche Materialauswahl für die straßenbegleitenden Fuß- und Radwege, die sich in den umgebenden Anlieger- und Wohnstraßen fortsetzt, wird schon bei der Einfahrt in den Ort der Charakter Glandorfs erkennbar. Als Straßenbelag wird ein Asphaltbelag verwendet, mit einer Begleitung durch Bordsteine und Gassen aus Naturstein oder Betonstein. Die Flächen werden barrierefrei ausgebildet. Die Höchstgeschwindigkeit wird als Ortsstraße auf 50 km/h begrenzt. Wo ein eigenständiger

Radweg baulich nicht möglich ist, trennen Randmarkierungen auf der Fahrbahn Fahrradstreifen zur Sicherheit der Radfahrer*innen ab. Stellplätze werden in Parktaschen straßenbegleitend ausgewiesen. Mastleuchten (Lichtpunkthöhe ca. 5,00 bis 6,00 m) mit einem gegenüber den Leuchten im Ortskern etwas einfacher gestalteten Leuchtenkopf begleiten die Straßen. Die vorhandenen mittel- und großkrönigen Straßenbäume werden, soweit möglich, durch gleichartige Gehölze in der Reihung oder zur Allee vervollständigt. Soweit noch keine Gehölze vorhanden sind werden Großgehölze, vorzugsweise Linden, nachgepflanzt.



4 | Anlieger- und Wohnstraßen

Anlieger- und Wohnstraßen in Glandorf sind vom Charakter der heterogenen Privathäusern und Gärten aus unterschiedlichen Jahrzehnten geprägt oder wurden in Siedlungsgebieten im Stil der Entstehungszeit homogen ausgebaut. Um den dörflichen Charakter auch in diesen Bereichen ablesbar zu machen, wird eine einheitliche Farbgebung in der Pflasterung verwendet. Die Anlieger- und Wohnstraßen werden ohne Absenkung der Fahrsuren aus einer niveaugleichen Pflasterung hergestellt. Die Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h begrenzt bzw. eine Spielstraße mit Schrittgeschwindigkeit festgesetzt. Zur Geschwindigkeitsreduzierung wird der Beginn der Bereiche gegebenenfalls durch Überfahrschwellen markiert.

Stellplätze werden punktuell oder in Parktaschen ausgewiesen. Mastleuchten (Lichtpunkthöhe ca. 4,50 m) mit einem Leuchtenkopf, wie in den Einfahrtsstraßen ausgewählt, werden in den Anlieger- und Wohnstraßen eingesetzt. Aufgrund der reduzierten Verwendung von Gehölzen in den Privatgärten ist eine gleichmäßige Reihenpflanzung von mittelkrönigen Straßenbäumen, vorzugsweise Blüthengehölzen, vorzuziehen.



5 | Pättkes

Um Verläufe und Netz der Pättkes zu betonen, ist über deren Gestaltung (z.B. Belag und Beleuchtung) eine Wiedererkennbarkeit herzustellen. Die Verwendung der gleichen Materialien wie auf den angrenzenden Gehwegen in Ortskern bzw. am Ortsrand bindet die Pättkes selbstverständlich ins Ortsbild ein. Aufgrund der ausschließlichen Nutzung als Fuß- und Radweg ist eine Begrenzung der Pflasterung auf einen ca. 1,50 m breiten Mittelstreifen oft ausreichend. Die Randbereiche werden als Wasser- gebundene Wegedecke oder mit einem Kiesbelag hergestellt. Mastleuchten (Lichtpunkthöhe ca. 4,00 m) mit Leuchtköpfen wie in den Anlieger- und Wohnstraßen werden als Wegbeleuchtung eingesetzt.

Aufgrund der geringen Wegebreite und der teilweise intensiven Begrünung der angrenzenden Gärten ist eine Begrünung der Pättkes nicht vorgesehen.



Herangehensweise

Das Projektgebiet für die Bestandsaufnahme erstreckte sich über das gesamte Ortsgebiet Glandorfs, mit Fokus auf dem Ortszentrum. Von dort aus wurden die zuführenden Hauptstraßen bis zu ihren Anschlusspunkten an die Bundesstraßen B 51 und B 475 betrachtet und deren innerörtliche Verbindungen herausgestellt.

Da das Handlungskonzept als Leitfaden vorwiegend für Sanierungs- und Neubaumaßnahmen im Gemeindegebiet dient, wurden die in den letzten Jahrzehnten entstandene, in sich gestalterisch jeweils weitgehend schlüssige Wohngebiete am Rande der Gemeinde zwar ebenfalls betrachtet, in der Bestandsaufnahme jedoch nicht vertieft dargestellt.

Die außerörtlichen Bereiche der Bundesstraßen wurden in die Bestandsaufnahme nur überschlägig betrachtet. Da für den Straßenausbau von Bundesstraßen samt Nebenanlagen das Land Niedersachsen verantwortlich ist und die Gemeinde Glandorf nur geringen Einfluss auf deren Gestaltung ausüben kann, wurde die Betrachtung der Bundesstraßen im Handlungskonzept auf die innerörtlichen Gehwege beschränkt.

Bestandsaufnahme

In einem ersten Schritt wurde der Bestand öffentlicher Freianlagen an wichtigen, öffentlich wahrnehmbaren Bereichen Glandorfs im Herbst 2019 aufgenommen. Betrachtet wurden die Querschnitte der Verkehrsanlagen, zulässige Geschwindigkeiten, verwendete Belagsmaterialien und der Beleuchtungskörper. Aufgrund der Bedeutung für die Einbindung des Ortes in den Landschaftsraum wurde auch die Bedeutung der straßenbegleitenden Bäume betrachtet.

Die beiden Pläne im Maßstab 1:2.500 für den Gesamtort (Plan 1.1) und 1:1.000 für den Ortskern (Plan 1.2) zeigen in jeweils sechs typischen Straßensituationen beispielhaft die örtlichen Gegebenheiten. In Grundrissen und Schnitten werden Verkehrsanlagen, Bebauungskanten und Begrünung visualisiert. Vorhandene Materialien werden im Anteil ihres Vorkommens prozentual gegenübergestellt. Fotos und Luftbildaufnahmen der untersuchten Orte erleichtern die Orientierung. Ergänzende Texte enthalten Kurzbeschreibungen der Besonderheiten sowie eine Analyse und Bewertung der vorgefundenen Beispielsituation. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die gleichen Ausschnitte für die Gestaltungsvorschläge in den Plänen 3.1 bzw. 3.2 im Anhang verwendet, sodass die gestalterischen und funktionalen Veränderungen dieser Situationen bei Anwendung des Handlungskonzepts nachvollzogen werden können.

Bestandsanalyse Verkehr

Glandorf wird über die B 51 in Richtung Münster bzw. nach Osnabrück angebunden. Die Bundesstraße 51 verläuft im Gemeindegebiet östlich und südlich des Zentrums und bindet über die Münsterstraße im südlichen Gemeindebereich, die Kattenvenner Straße (B 475), die Laersche Straße im östlichen Bereich und die Osnabrücker Straße im nördlichen Gemeindebereich an den Ortskern an. Die Kreuzung der Bundesstraßen ist im Gemeindegebiet als Kreisverkehr ausgebildet.

Zusätzlich ist Glandorf durch die B 475 nach Ladbergen (im weiteren Verlauf mit Anbindung an die BAB A1) und nach Warendorf verknüpft. Die Straße verläuft im Gemeindegebiet westlich des Ortskerns und schließt an der Münsterstraße über einen Kreisverkehrsplatz an das Zentrum am Thie an.

Anlage 1.1 Bestandsanalyse Ortsrand

Glandorf ist in ein dichtes Radwege- und Wanderwegenetz eingebunden. So sind von der Gemeinde mehrere touristische Routen veröffentlicht und in verschiedenen Radwanderkarten dargestellt. Daneben verlaufen auch überregionale Radrouten wie die Friedensroute, die 100-Schlösser-Route, die Deutsche Fußballroute NRW und die Niedersächsische Mühlentour durch Glandorf.

Das innerörtliche Verkehrsnetz Glandorfs wird über die Haupteinfahrtstraßen an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Die Kattenvenner Straße, Liener Landweg, Laersche Straße, Münsterstraße und die Osnabrücker Straße bilden die wichtige Verkehrsfunktion für den motorisierten Individualverkehr, sowie ÖPNV und Radverkehr. Dieser entstehende Verkehr soll schnell abgeleitet werden. Ähnliches gilt für diese Straßenzüge im Vorfeld des Zentrums. Aufgrund der Gebäudenutzungsarten und des innerörtlichen Charakters sollten hier vermehrt Parkraum für PKW sowie Querungsmöglichkeiten für Fußgänger geschaffen werden.

Verkehrs-Trassen dominieren das Glandorfer Ortsbild und sind Ausgangspunkt der Betrachtung. Es ist eine Überarbeitung der Tempoordnung für die Verkehrsflächen in Glandorf erforderlich. Es muss dabei zwischen den Funktionen und Nutzungen der Verkehrsbereiche unterschieden werden.

Innerhalb der Gemeinde leitet sich die bestehende Hierarchisierung des Verkehrsnetzes u.a. aus der Bedeutung der Städtebaulichen Konzentrationsbereiche mit dem Nutzungsverhalten in öffentlichen und privaten Einrichtungen her. Historische Verbindungen und Bauwerke (z.B. Kirchen) haben für den Bestand des Verkehrsnetzes ebenfalls eine maßgebende Bedeutung. Die mit dem Verkehrswegenetz verbundenen Stellplatzangebote, Anbindung des ÖPNV (öffentliche Verkehrsmittel), alternative Entwicklungen, wie Carsharing sowie Radfahrerverkehre und fußläufige Verkehre formen die Verkehrswegestruktur der Gemeinde künftig ebenfalls mit großer Bedeutung und sind heute schon durch entsprechende Angebote auf experimenteller Ebene in Glandorf erlebbar (Mitfahrbank) und sind als zukunftsorientierte Entwicklungen zu begrüßen.

Der Wunsch, dass der Ortskern grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern, vor allem aber den Passanten und Radfahrenden, ein Sicherheitsgefühl durch die niedrigen Geschwindigkeiten gibt, wird zurzeit nicht erreicht. Im Zentrum sind die Straßen zu einem verkehrsberuhigten Bereich mit Tempo 20 ausgebildet, der allerdings häufig nicht beachtet und mit überhöhter Geschwindigkeit durchfahren wird. Die aktuelle Ausbildung einer Fahrspur bedeutet eine eindeutige Priorisierung für den motorisierten Verkehr und führt trotz des weitgehend niveaugleichen Ausbaus zu den überhöhten Geschwindigkeiten im Platzbereich. Die Querung durch einen Bus in Richtung Busbahnhof birgt ebenfalls Gefahrenpotential im Platzbereich des Thie und ist gegebenenfalls zu prüfen.

Eine neue Baukultur der öffentlichen Räume sollte daher dem Prinzip folgen, dass im Verkehr alle die gleichen Rechte und Pflichten haben. Verkehrsräume, die für Kinder, Ältere und beeinträchtigte Menschen gleichermaßen funktionieren, kommen der ganzen Gesellschaft zugut und haben hohe baukulturelle Qualität. Dieses Prinzip bezieht sich auf den Ortskern, insbesondere den Thie, die Münsterstraße, den Parking, Teile der Kolpingstraße, An der Kirche, Windmühlenstraße, Am Markt, Johannisstraße, Teile der Schulstraße und ist auch für den Bereich des Busbahnhofs und des Rathausumfelds zu prüfen.

Herangehensweise

Das Projektgebiet für die Bestandsaufnahme erstreckt sich über das gesamte Ortsgebiet Glandorfs, mit Fokus auf dem Ortszentrum. Von dort aus wurden die zuführenden Hauptstraßen bis zu ihren Anschlusspunkten an die Bundesstraßen B 51 und B 475 betrachtet und deren innerörtliche Verbindungen herausgestellt.

Da das Handlungskonzept als Leitfaden vorwiegend für Sanierungs- und Neubaumaßnahmen im Gemeindegebiet dient, wurden die in den letzten Jahrzehnten entstandene, in sich gestalterisch jeweils weitgehend schlüssige Wohngebiete am Rande der Gemeinde zwar ebenfalls betrachtet, in der Bestandsaufnahme jedoch nicht vertieft dargestellt.

Die außerörtlichen Bereiche der Bundesstraßen wurden in die Bestandsaufnahme nur überschlägig betrachtet. Da für den Straßenausbau von Bundesstraßen samt Nebenanlagen das Land Niedersachsen verantwortlich ist und die Gemeinde Glandorf nur geringen Einfluss auf deren Gestaltung ausüben kann, wurde die Betrachtung der Bundesstraßen im Handlungskonzept auf die innerörtlichen Gehwege beschränkt.

Bestandsaufnahme

In einem ersten Schritt wurde der Bestand öffentlicher Freianlagen an wichtigen, öffentlich wahrnehmbaren Bereichen Glandorfs im Herbst 2019 aufgenommen. Betrachtet wurden die Querschnitte der Verkehrsanlagen, zulässige Geschwindigkeiten, verwendete Belagsmaterialien und der Beleuchtungskörper. Aufgrund der Bedeutung für die Einbindung des Ortes in den Landschaftsraum wurde auch die Bedeutung der straßenbegleitenden Bäume betrachtet. Die beiden Pläne im Maßstab 1:2.500 für den Gesamort (Plan 1.1) und 1:1.000 für den Ortskern (Plan 1.2) zeigen in jeweils sechs typischen Straßensituationen beispielhaft die örtlichen Gegebenheiten. In Grundrissen und Schnitten werden Verkehrsanlagen, Bebauungskanten und Begrünung visualisiert. Vorhandene Materialien werden im Anteil ihres Vorkommens prozentual gegenübergestellt. Fotos und Luftbildaufnahmen der untersuchten Orte erleichtern die Orientierung. Ergänzende Texte enthalten Kurzbeschreibungen der Besonderheiten sowie eine Analyse und Bewertung der vorgefundenen Bausituation. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die gleichen Ausschnitte für die Gestaltungsvorschläge in den Plänen 3.1 bzw. 3.2 im Anhang verwendet, sodass die gestalterischen und funktionalen Veränderungen dieser Situationen bei Anwendung des Handlungskonzepts nachvollzogen werden können.

Bestandsanalyse Verkehr

Glandorf wird über die B 51 in Richtung Münster bzw. nach Osnabrück angebunden. Die Bundesstraße 51 verläuft im Gemeindegebiet östlich und südlich des Zentrums und bindet über die Münsterstraße im südlichen Gemeindebereich, die Kattenvenner Straße (B 475), die Laersche Straße im östlichen Bereich und die Osnabrücker Straße im nördlichen Gemeindebereich an den Ortskern an. Die Kreuzung der Bundesstraßen ist im Gemeindegebiet als Kreisverkehr ausgebildet.

Zusätzlich ist Glandorf durch die B 475 nach Ladbergen (im weiteren Verlauf mit Anbindung an die BAB A1) und nach Warendorf verknüpft. Die Straße verläuft im Gemeindegebiet westlich des Ortskerns und schließt an der Münsterstraße über einen Kreisverkehrsplatz an das Zentrum am Thie an.

Glandorf ist in ein dichtes Radwege- und Wandernetz eingebunden. So sind von der Gemeinde mehrere touristische Routen veröffentlicht und in verschiedenen Radwanderkarten dargestellt. Daneben verlaufen auch überregionale Radrouten wie die Friedensroute, die 100-Schlösser-Route, die Deutsche Fußballroute NRW und die Niedersächsische Mühltour durch Glandorf.

Das innerörtliche Verkehrsnetz Glandorfs wird über die Hauptverkehrsstraßen an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Die Kattenvenner Straße, Liener Landweg, Laersche Straße, Münsterstraße und die Osnabrücker Straße bilden die wichtige Verkehrsfunktion für den motorisierten Individualverkehr, sowie ÖPNV und Radverkehr. Dieser entstehende Verkehr soll schnell abgeleitet werden. Ähnliches gilt für diese Straßenzüge im Vorfeld des Zentrums. Aufgrund der Gebäudenutzungsarten und des innerörtlichen Charakters sollten hier vermehrt Parkraum für PKW sowie Querungsmöglichkeiten für Fußgänger geschaffen werden. Verkehrs-Trassen dominieren das Glandorfer Ortsbild und sind Ausgangspunkt der Betrachtung. Es ist eine Überarbeitung der Tempoordnung für die Verkehrsflächen in Glandorf erforderlich. Es muss dabei zwischen den Funktionen und Nutzungen der Verkehrsbereiche unterschieden werden.

Innerhalb der Gemeinde leitet sich die bestehende Hierarchisierung des Verkehrsnetzes u.a. aus der Bedeutung der Städtebaulichen Konzentrationsbereiche mit dem Nutzungsverhalten in öffentlichen und privaten Einrichtungen her. Historische Verbindungen und Bauwerke (z.B. Kirchen) haben für den Bestand des Verkehrsnetzes ebenfalls eine maßgebende Bedeutung. Die mit dem Verkehrsnetz verbundenen Stellplatzangebote, Anbindung des ÖPNV (öffentliche Verkehrsmittel), alternative Entwicklungen, wie Carsharing sowie Radfahrer- und fußläufige Verkehre formen die Verkehrsstruktur der Gemeinde künftig ebenfalls mit großer Bedeutung und sind heute schon durch entsprechende Angebote auf experimenteller Ebene in Glandorf erlebbar (Mitfahrbank) und sind als zukunftsorientiertere Entwicklungen zu begrüßen.

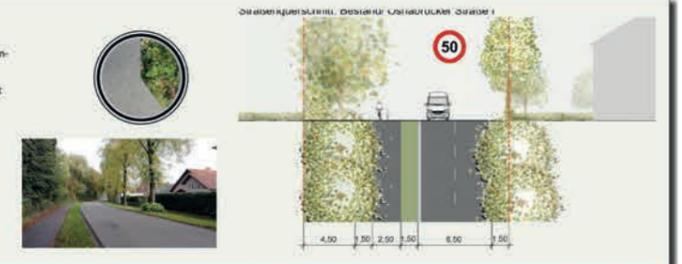
Der Wunsch, dass der Ortskern grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern, vor allem aber den Passanten und Radfahrenden, ein Sicherheitsgefühl durch die niedrigen Geschwindigkeiten gibt, wird zurzeit nicht erreicht. Im Zentrum sind die Straßen zu einem verkehrsberuhigten Bereich mit Tempo 20 ausgebildet, der allerdings häufig nicht beachtet und mit überhöhter Geschwindigkeit durchfahren wird. Die aktuelle Ausbildung einer Fahrspur bedeutet eine eindeutige Priorisierung für den motorisierten Verkehr und führt trotz des weitgehend niveaugleichen Ausbaus zu den überhöhten Geschwindigkeiten im Platzbereich. Die Querung durch einen Bus in Richtung Busbahnhof birgt ebenfalls Gefahrenpotential im Platzbereich des Thie und ist gegebenenfalls zu prüfen.

Eine neue Baukultur der öffentlichen Räume sollte daher dem Prinzip folgen, dass im Verkehr alle die gleichen Rechte und Pflichten haben. Verkehrsräume, die für Kinder, Ältere und beeinträchtigte Menschen gleichermaßen funktionieren, kommen der ganzen Gesellschaft zugut und haben hohe baukulturelle Qualität. Dieses Prinzip bezieht sich auf den Ortskern, insbesondere den Thie, die Münsterstraße, den Platz, Teile der Kolpingstraße, An der Kirche, Windmühlenstraße, Am Markt, Johannisstraße, Teile der Schulstraße und ist auch für den Bereich des Busbahnhofs und des Rathausumfelds zu prüfen.



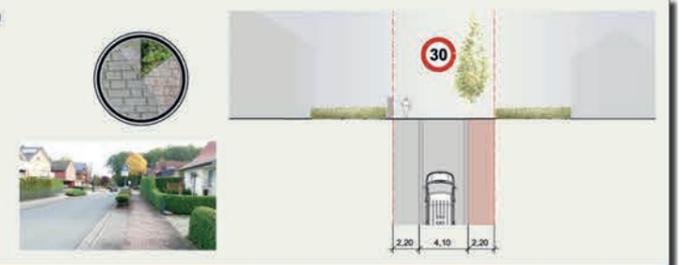
Osnabrücker Straße Ortsrand

- Baumbestand der großkronigen Gehölze raumprägend und erhaltenswert
- Radweg getrennt von Fahrbahn erhaltenswert
- grüner Sicherheitsstreifen erhaltenswert
- einheitlicher Asphaltbelag



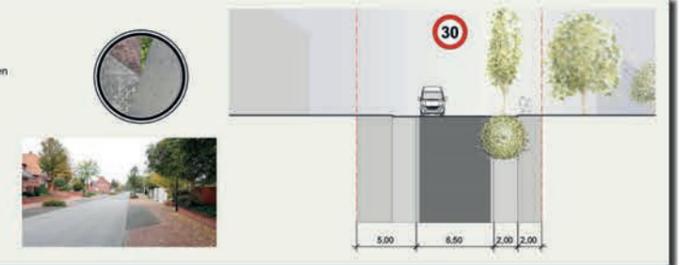
Anliegerstraßen (Wohnstraßen)

- Pflanzinseln mit Bäumen und andern kleinen Gehölzen
- keine Radwege
- Fahrbahn und Gehweg teilweise durch Bordsteine getrennt
- diverse Bodenbeläge auf Fahrbahn und Gehweg



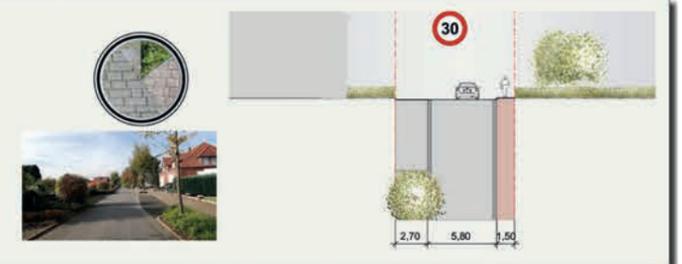
Osnabrücker Straße (Einfahrtsstraße)

- kleine Pflanzinseln zwischen Längsparkbuchten mit Bäumen und anderen Kleingehölzen
- keine Radwege
- diverse Bodenbeläge auf Fahrbahn und Gehweg, überwiegend Asphalt und Betonsteinpflaster
- Bordsteine beidseitig der Fahrbahn



Windmühlenstraße

- Längsparkbuchten einseitig mit Pflanzinseln mit Bäumen und Gehölzunterpflanzung
- keine Radwege
- diverse Bodenbeläge auf Fahrbahn und Gehweg, überwiegend Betonpflaster
- Bordsteine beidseitig der Fahrbahn



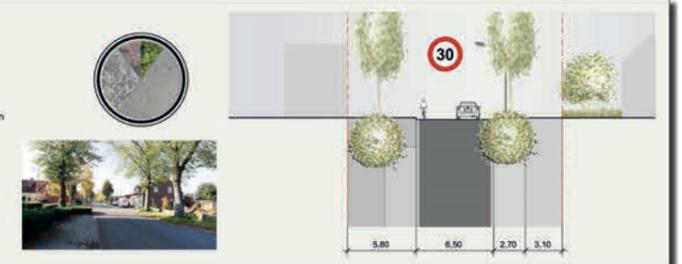
Kattenvenner Straße

- keine Pflanzinseln
- einseitiger Längsparkstreifen
- Gehweg und Parkstreifen aus Betonpflaster
- beidseitiger Bordstein
- hohes Verkehrsaufkommen (Bundesstraße)
- diverse Bodenbeläge auf Gehweg, einheitliche Asphaltstraße



Münsterstraße Ortsrand

- Großkronige Bäume erhaltenswert
- teilweise großzügige Bepflanzung im Straßenraum
- großes Raumpotential beidseitig der Fahrbahn
- kein getrennter Radweg
- Bordsteine beidseitig der Fahrbahn
- diverse Bodenbeläge auf Gehweg und Parkstreifen, Fahrbahn aus Asphalt



M 1: 2.500

Bestandsanalyse Stadtbild und Freiraum

Die Gestaltung des Ortsgebiets Glandorf war in den letzten Jahrzehnten zahlreichen Veränderungen unterworfen. Mit der Verlegung der Bundesstraße 51 an den Ortsrand hat sich die innere Erschließungsstruktur tiefgreifend verändert. Die Bedeutung der historischen Achse Münsterstraße – Thie – Osnabrücker Straße hat sich damit deutlich verschoben, städtebauliche Anpassungen im gesamten Ortsgebiet nach sich gezogen und damit Schritt für Schritt Anpassungen im Freiraum erforderlich gemacht. Neugestaltungen kleinerer Teilbereiche erfolgten über die Jahre mit den jeweils bauzeitlichen Gestaltungskriterien und Materialien.

Das Erscheinungsbild des Ortes präsentiert sich heute uneinheitlich. Historisch und funktional zusammengehörige Bereiche werden als inhaltlich getrennt wahrgenommen. Glandorf wirkt damit zergliedert und in weiten Teilen wenig ansprechend. Künftige punktuelle Eingriffe könnten bei Weiterverfolgung dieses Vorgehens das Ortsbild zwar partiell heilen, würden damit aber die Problematik uneinheitlicher Gestaltung nur an ihre jeweiligen Ränder verschieben.

Ortsbild

Die Gemeinde Glandorf zeichnet sich heute immer noch durch einen dörflichen Charakter aus, welcher durch die lockere Baustruktur und die Positionierung der Baukörper zueinander, insbesondere im Ortskern, besonders betont wird.

Der Glandorfer Ortskern hat mit der Mischung aus Wohnen, Gewerbe und einzelnen offenen Weideflächen eine lebendige, abwechslungsreiche Struktur erhalten. Der stattfindende Auszug von Gewerbe an die Peripherie bietet dem Ortskern vielfältige Entwicklungschancen, aber auch das Risiko eines Verlustes lebendiger Strukturen durch freibleibende Grundstücksflächen und Leerstand. Die Anbindung der sich entlang der östlichen Münsterstraße entwickelnden Geschäfte an den Ortskern bedeutet einen Gewinn für Glandorf, doch wird dieser Bereich bisher nicht als fester Teil des Ortskerns wahrgenommen.

Durch die Präsenz attraktiver, historischer Fassaden wird im Ortsbild ein insgesamt angenehmer Charakter erlebbar, den es zu stärken gilt. Der öffentliche Freiraum erweitert sich hier zu Plätzen und abwechslungsreichen Raumfolgen. Neubauten aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts harmonisieren nicht im Gesamteindruck und wirken teilweise wie Fremdkörper.

Auch die uneinheitliche Verwendung von unterschiedlichsten Materialien und Materialkombinationen auf den Straßen und Plätzen von Glandorf verstärkte in den letzten Jahrzehnten das heterogene Ortsbild, das einen schlüssigen, dörflichen Charakter vermissen lässt. Der Ortskern ist heute anhand der verwendeten Materialien gestalterisch nicht abzulesen und wirkt mit dem vorhandenen Durcheinander wenig repräsentativ.

Dem Thie als räumlichem und gesellschaftlichem Zentrum der Gemeinde kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. An ihm zeigt sich besonders die Bedeutung der Gestaltung des öffentlichen Freiraums als verbindender Teppich zwischen den unterschiedlichen Bautypologien. Seine Aufenthaltsqualität ist Ausgangspunkt für das gesellschaftliche Miteinander im Ort und damit auch Kernstück der Gestaltung des Gesamortes.

Eine Besonderheit im Ortscharakter Glandorfs sind die zahlreichen Pättkes: kleine, historisch entstandene, aber auch in neueren Baugebieten aufgenommene Gehwege, welche als kurze Verbindungen zwischen Bebauung und Gärten verlaufen. Die Gemeinde Glandorf hat in deren Netz eine ausführliche touristische Pättkestour ausgearbeitet, die das vielfältige Erkundungspotential im Ortskern widerspiegelt.

Straßenbäume

Die das Zentrum umgebenden Straßen sind in den vergangenen Jahrzehnten so umgebaut worden, dass in den erweiterten Straßenräumen Straßenbäume nur noch sporadisch anzutreffen sind. Das betrifft insbesondere die beiden Haupt-Verkehrsachsen, wobei durch den Ausbau der Umgehungsstraße sowohl in der Osnabrücker als auch in der Münsterstraße noch Reste früherer Alleen zu finden sind.

Der für die Landschaft des nördlichen Münsterlandes typische, baumbegleitete Straßenraum ist damit in Glandorf nur partiell noch erkennbar. Entnommene Bäume wurden nach Baumaßnahmen oder Straßenerweiterungen nicht konsequent nachgepflanzt. Hierdurch erweitern sich die Verkehrsräume heute optisch, klare räumliche Linienführungen fehlen. Es entsteht ein unklarer gestalterischer Gesamteindruck, der nur teilweise durch die intensive Entwicklung der Baumscheiben kompensiert werden kann. Dies gilt insbesondere im Bereich der Einfahrtsstraßen, wie zum Beispiel der Münsterstraße, wo entlang der Straßen der dörfliche Charakter der Umgebung konterkariert wird. Neue Baumpflanzungen bieten eine Möglichkeit, übergroße Verkehrsräume künftig optisch zu verkleinern.

Beleuchtung

Ein weiteres durchgehendes Gestaltungselement im Ortsbild sind die Straßenleuchten. Die historischen Leuchten im Glandorfer Ortskern und die sonstigen Straßenleuchten zeigen ein uneinheitliches Bild und sind noch nicht vollständig auf den aktuellen Stand der energiesparenden LED-Technik umgerüstet. Für die bestehenden historisierenden Kandelaber-Leuchten im Ortskern ist ein Umbau bzw. technische Nachrüstung auf energiesparende Technik nicht mehr möglich, ebenso sind die Leuchten wegen fehlender Ersatzteile nicht mehr reparabel.

Bestandsanalyse Stadtbild und Freiraum

Die Gestaltung des Ortsgebietes Glandorf war in den letzten Jahrzehnten zahlreichen Veränderungen unterworfen. Mit der Verlegung der Bundesstraße 51 an den Ortsrand hat sich die innere Erschließungsstruktur tiefgreifend verändert. Die Bedeutung der historischen Achse Münsterstraße – Thie – Osnabrücker Straße hat sich damit deutlich verschoben, städtebauliche Anpassungen im gesamten Ortsgebiet nach sich gezogen und damit Schritt für Schritt Anpassungen im Freiraum erforderlich gemacht. Neugestaltungen kleinerer Teilbereiche erfolgten über die Jahre mit den jeweils bauzeitlichen Gestaltungskriterien und Materialien. Das Erscheinungsbild des Ortes präsentiert sich heute uneinheitlich. Historisch und funktional zusammengehörige Bereiche werden als inhaltlich getrennt wahrgenommen. Glandorf wirkt damit zergliedert und in weiten Teilen wenig ansprechend. Künftige punktuelle Eingriffe könnten bei Weiterverfolgung dieses Vorgehens das Ortsbild zwar partiell hellen, würden damit aber die Problematik uneinheitlicher Gestaltung nur an ihre jeweiligen Ränder verschieben.

Ortsbild

Die Gemeinde Glandorf zeichnet sich heute immer noch durch einen dörflichen Charakter aus, welcher durch die lockere Baustruktur und die Positionierung der Baukörper zueinander, insbesondere im Ortskern, besonders betont wird.

Der Glandorfer Ortskern hat mit der Mischung aus Wohnen, Gewerbe und einzelnen offenen Weidflächen eine lebendige, abwechslungsreiche Struktur erhalten. Der stattfindende Auszug von Gewerbe an die Peripherie bietet dem Ortskern vielfältige Entwicklungschancen, aber auch das Risiko eines Verlustes lebendiger Strukturen durch freibleibende Grundstücksflächen und Leerstand. Die Anbindung der sich entlang der östlichen Münsterstraße entwickelnden Geschäfte an den Ortskern bedeutet einen Gewinn für Glandorf, doch wird dieser Bereich bisher nicht als fester Teil des Ortskerns wahrgenommen.

Durch die Präsenz attraktiver, historischer Fassaden wird im Ortsbild ein insgesamt angenehmer Charakter erlebbar, den es zu stärken gilt. Der öffentliche Freiraum erweitert sich hier zu Plätzen und abwechslungsreichen Raumfolgen. Neubauten aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts harmonisieren nicht im Gesamteindruck und wirken teilweise wie Fremdkörper.

Auch die uneinheitliche Verwendung von unterschiedlichsten Materialien und Materialkombinationen auf den Straßen und Plätzen von Glandorf verstärkte in den letzten Jahrzehnten das heterogene Ortsbild, das einen schlüssigen, dörflichen Charakter vermissen lässt. Der Ortskern ist heute anhand der verwendeten Materialien gestalterisch nicht abzulesen und wirkt mit dem vorhandenen Durcheinander wenig repräsentativ.

Dem Thie als räumlichem und gesellschaftlichem Zentrum der Gemeinde kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. An ihm zeigt sich besonders die Bedeutung der Gestaltung des öffentlichen Freiraums als verbindender Teppich zwischen den unterschiedlichen Bauprogrammen. Seine Aufenthaltsqualität ist Ausgangspunkt für das gesellschaftliche Miteinander im Ort und damit auch Kernstück der Gestaltung des Gesamtortes.

Eine Besonderheit im Ortscharakter Glandorfs sind die zahlreichen Pättkes: kleine, historisch entstandene, aber auch in neueren Baugebieten aufgenommene Gehwege, welche als kurze Verbindungen zwischen Bebauung und Gärten verlaufen. Die Gemeinde Glandorf hat in deren Netz eine ausführliche touristische Pättkestour ausgearbeitet, die das vielfältige Erkundungspotential im Ortskern widerspiegelt.

Straßenbäume

Die das Zentrum umgebenden Straßen sind in den vergangenen Jahrzehnten so umgebaut worden, dass in den erweiterten Straßennetzen Straßenbäume nur noch sporadisch anzutreffen sind. Das betrifft insbesondere die beiden Hauptverkehrsachsen, wobei durch den Ausbau der Umgehungsstraße sowohl in der Osnabrücker als auch in der Münsterstraße noch Reste früherer Alleen zu finden sind.

Der für die Landschaft des nördlichen Münsterlandes typische, baumbegleitete Straßensystem ist damit in Glandorf nur partiell noch erkennbar. Entnommene Bäume wurden nach Baumaßnahmen oder Straßenerweiterungen nicht konsequent nachgepflanzt. Hierdurch erweitern sich die Verkehrsrisikozonen heute optisch, klare räumliche Linienführungen fehlen. Es entsteht ein unklarer gestalterischer Gesamteindruck, der nur teilweise durch die intensive Entwicklung der Baumscheiben kompensiert werden kann. Dies gilt insbesondere im Bereich der Einfahrtsstraßen, wie zum Beispiel der Münsterstraße, wo entlang der Straßen der dörfliche Charakter der Umgebung konterkariert wird. Neue Baumpflanzungen bieten eine Möglichkeit, über große Verkehrsrisikozonen hinweg optisch zu verkleinern.

Beleuchtung

Ein weiteres durchgehendes Gestaltungselement im Ortsbild sind die Straßenleuchten. Die historischen Leuchten im Glandorfer Ortskern und die sonstigen Straßenleuchten zeigen ein uneinheitliches Bild und sind noch nicht vollständig auf den aktuellen Stand der energiesparenden LED-Technik umgerüstet. Für die bestehenden historisierenden Kandelaber-Leuchten im Ortskern ist ein Umbau bzw. technische Nachrüstung auf energiesparende Technik nicht mehr möglich, ebenso sind die Leuchten wegen fehlender Ersatzteile nicht mehr reparabel.



Pättkes (Patt an der Schule)

- Umrandet mit Privatgrundstücken und Privatgärten
- Pättkes teilweise befestigt, teilweise unbefestigt
- unterschiedlichste Materialien, meist Standard-Betonstein
- historisch besondere Wege in dem Ort
- Pättkestour Beschilderung vorhanden

Johannisstraße

- enger Straßenraum
- keine Radwege notwendig
- alte wenige Bestandsbäume erhaltenswert
- diverse Bodenbeläge auf Fahrbahn und Gehweg, Kopfsteinpflaster erhaltenswert, sonst Betonstein
- historische Leuchten aus wirtschaftlichen Gründen nicht erhaltenswert

Osnabrücker Straße (Ortskern)

- Baumbestand mit Großbäumen erhaltenswert
- kleine Baumscheiben, wenige Pflanzinseln
- historische Leuchten aus wirtschaftlichen Gründen nicht erhaltenswert
- Quer- und Längsparkbuchten vorhanden Stellplatzangebot erhaltenswert
- hohes Verkehrsaufkommen
- diverse Bodenbeläge, Betonstein, Asphalt, Naturstein
- teilweise Bordstein vorhanden

Am Thie

- sehr wenige Bäume
- große Pflanzinseln mit kleinen Gehölzen und Staudenpflanzung
- historische Leuchten aus wirtschaftlichen Gründen nicht erhaltenswert
- diverse Bodenbeläge, hauptsächlich Naturstein
- großes Freiraumpotential (Ortsmittelpunkt)
- hohes Verkehrsaufkommen

Münsterstraße (Ortskern)

- alte großkronige Bäume erhaltenswert
- keine Pflanzinseln vorhanden
- beidseitiger Bordstein vorhanden, teilweise abgesenkt
- diverse Bodenbeläge aus Asphalt, Klinker und Naturstein
- historische Leuchten aus wirtschaftlichen Gründen nicht erhaltenswert
- historische Gebäuden sind raumprägend

Münsterstraße (Einfahrtsstraße)

- Baumbestand mit sehr kleinen Baumscheiben
- Pflanzinseln und Längsparkbuchten
- hohes Potential durch breiten Verkehrsraum
- beidseitiger Bordstein
- hohe Straßenbeleuchtung
- diverse Bodenbeläge aus Beton, Asphalt und Betonstein

M 1: 1.000

Bürger-Workshop

Die Entwicklung des städtebaulichen, verkehrlichen und freiräumlichen Handlungskonzept erfordert neben planerischen Fachkenntnissen auch Informationen und Anregungen von Akteuren vor Ort. Ergebnisse des vorangegangenen Dorfentwicklungskonzepts 2016 und der Dorfentwicklungsplanung 2018 fließen in das Handlungskonzept ein. Auf Einladung der Gemeinde Glandorf fand am 11. November 2019 im Rathaus ein Ideen-Workshop mit Teilnehmern der bestehenden Arbeitskreise und Lenkungsgruppen des Dorfentwicklungsverfahrens statt, um aktuelle Wahrnehmungen erfahrener Ortskundler in das Handlungskonzept zu integrieren. Den Anwesenden wurden die Ergebnisse der Bestandsaufnahmen getrennt für die Handlungsfelder Städtebau, Verkehr und Freianlagen erörtert. In den nachfolgenden Diskussionen wurden daraufhin neuralgische Punkte der Gestaltung Glandorfs intensiv diskutiert.

Einzelne Wortbeiträge der Bürgerbeteiligung sind im Plan stichpunktartig aufgeführt, verortet und mit Farbcodes den jeweiligen Themenbereichen zugeordnet. Es stehen braun für Städtebau, blau für Verkehr und grün für Freianlagen. Die Grenzen zwischen den Themenbereichen sind aufgrund der Aufgabenstellung fließend. Die Dokumentation erhebt keinen Anspruch, ein vollständiges Bild der öffentlichen Meinung in Glandorf abzubilden. Sie dient der Planung als wichtiger, ergänzender Schritt zwischen der Bestandsaufnahme und der nachfolgenden Konzeptentwicklung.

Zwei zentrale Fragestellungen sollen an dieser Stelle herausgehoben werden, da sie für die weitere Konzeptentwicklung des Hierarchieprinzips und der verkehrsplanerischen Massnahmen von entscheidender Bedeutung waren:

Wo ist der Ortskern? Intensiv wurde die Lage des Glandorfer Ortskerns und seine heutige und künftige Bedeutung diskutiert. Es stellte sich heraus, dass dieser zwar von allen Teilnehmern mit gleichem Kernbereich Thie empfunden, aber an den Außengrenzen recht unterschiedlich abgegrenzt wird. Schließlich war die Definition von zwei thematischen Ortskernen konsensfähig: Eines Historischen Ortskerns der traditionellen dörflichen Struktur mit Zentrum an der Kirche, und des daraus gewachsenen, Funktionalen Ortskerns, der neben den Ladengeschäften auch die modernen kommunalen Strukturen von Busbahnhof und Schule bis hin zur östlichen Münsterstraße mit einschließt.

Ankommen in Glandorf? Intensiv diskutiert wurde auch das Ankommen in Glandorf und die Definition der Ortseingänge angesichts der Dominanz der Umgehungsstraße. Eine Betonung und klarere Gestaltung der Ortseingänge, besonders an den peripheren Schnittstellen zur Umgehungsstraße, wird als notwendig betrachtet. Die Eingangssituation an der Osnabrücker Straße ist zu ordnen und strukturell besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmer zu entschärfen. Der Ortseingang Münsterstraße ist nach Auffassung der Workshop-Teilnehmer*innen zu betonen, und an der Kattenvenner Straße wurde besonders die nicht funktionale Anbindung der Ortsteile für Radfahrer und Rollstuhlfahrer erwähnt. Mit einer möglichst überall barrierefreien und über die Ortsgrenzen hinausreichenden Gestaltung von Geh- und Radwegen sollten die Glandorfer Bürger*innen durch entsprechende Straßenraumgestaltung animiert werden, für Ihre Erledigungen im Ortskern von den Wohnquartieren aus vermehrt auf die Nutzung von Fahrrädern und E-Rollstühlen umzusteigen.

Anlage 2.0 Ergebnis Bürger-Workshop

Allgemein wird von den Bürgern beobachtet, dass Fahrzeuge auf den Einfallstraßen im Ortsgebiet zu schnell fahren und sich Menge und Geschwindigkeit des PKW-Verkehrs im Ortskern negativ auf die dortige Aufenthaltsqualität auswirken. Stellplätze im direkten Ortskern sollten vorwiegend für mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen vorzuhalten - einen Personenkreis, der sich in Zukunft deutlich vergrößern wird.

Im Workshop wurde eine Ausgestaltung des Ortskerns gewünscht, der sich vor Ort auch ablesen lässt. Der Ortskern wird als „gute Stube“ der Gemeinde wahrgenommen, d.h. als Zentrum für Kommunikation, Konsum und Austausch von Bürger*innen und Tourist*innen. Zentrumsumfeld und Ortsrand werden dem gegenüber eher als funktionaler Wohn- und Wirtschaftsbereich wahrgenommen, wobei auch für diese Bereiche eine „Glandorfer Identität“ als wünschenswert formuliert wurde.

Bürger-Workshop

Die Entwicklung des städtebaulichen, verkehrlichen und freiraumlichen Handlungskonzept erfordert neben planerischen Sachkenntnissen auch Informationen und Anregungen von Akteuren vor Ort. Ergebnisse des vorangegangenen Dorferneuerungskonzepts 2016 und der Dorferneuerungsplanung 2018 fließen in das Handlungskonzept ein. Auf Einladung der Gemeinde Glandorf fand am 11. November 2019 im Rathaus ein Ideen-Workshop mit Teilnehmern der bestehenden Arbeitskreise und Lenkungsgruppen des Dorferneuerungsverfahrens statt, um aktuelle Wahrnehmungen erfahrener Ortskundiger in das Handlungskonzept zu integrieren. Den Anwesenden wurden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme getrennt für die Handlungsfelder Städtebau, Verkehr und Freizeitanlagen erörtert. In den nachfolgenden Diskussionen wurden daraufhin neuralgische Punkte der Gestaltung Glandorfs intensiv diskutiert.

Einzelne Wortbeiträge der Bürgerbeteiligung sind im Plan stichpunktartig aufgeführt, verortet und mit Farbcodes den jeweiligen Themenbereichen zugeordnet. Es stehen braun für Städtebau, blau für Verkehr und grün für Freizeitanlagen. Die Grenzen zwischen den Themenbereichen sind aufgrund der Aufgabenstellung fließend. Die Dokumentation erhebt keinen Anspruch, ein vollständiges Bild der öffentlichen Meinung in Glandorf abzubilden. Sie dient der Planung als wichtiger, ergänzender Schritt zwischen der Bestandsaufnahme und der nachfolgenden Konzeptentwicklung.

Zwei zentrale Fragestellungen sollen an dieser Stelle herausgehoben werden, da sie für die weitere Konzeptentwicklung des Hierarchyprinzips und der verkehrsplanerischen Massnahmen von entscheidender Bedeutung waren:

Wo ist der Ortskern? Intensiv wurde die Lage des Glandorfer Ortskerns und seine heutige und künftige Bedeutung diskutiert. Es stellte sich heraus, dass dieser zwar von allen Teilnehmern mit gleichem Kernbereich identifiziert wurde, aber an den Außengrenzen recht unterschiedlich abgegrenzt wird. Schließlich war die Definition von zwei thematischen Ortskernen konsensfähig: Einem Historischen Ortskern der traditionellen dörflichen Struktur mit Zentrum an der Kirche, und des daraus gewachsenen, funktionalen Ortskerns, der neben den Ladengeschäften auch die modernen kommunalen Strukturen von Bushaltestelle und Schule bis hin zur östlichen Münsterstraße mit einschließt.

Ankommen in Glandorf? Intensiv diskutiert wurde auch das Ankommen in Glandorf und die Definition der Ortseingänge angesichts der Dominanz der Umgehungsstraße. Eine Betonung und klarere Gestaltung der Ortseingänge, besonders an den peripheren Schnittstellen zur Umgehungsstraße, wird als notwendig betrachtet. Die Eingangssituation an der Osnabrücker Straße ist zu ordnen und strukturell besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmer zu entschärfen. Der Ortseingang Münsterstraße ist nach Auffassung der Workshop-Teilnehmer zu betonen, und an der Kattenvenner Straße wurde besonders die nicht funktionale Anbindung der Ortsteile für Radfahrer und Rollstuhlfahrer erwähnt. Mit einer möglichst überall barrierefreien und über die Ortsgrenzen hinausreichenden Gestaltung von Geh- und Radwegen sollten die Glandorfer Bürger*innen durch entsprechende Straßenraumgestaltung animiert werden, für ihre Erledigungen im Ortskern von den Wohnquartieren aus vermehrt auf die Nutzung von Fahrrädern und E-Rollstühlen umzusteigen.

Allgemein wird von den Bürgern beobachtet, dass Fahrzeuge auf den Einfallstraßen im Ortsgebiet zu schnell fahren und sich Menge und Geschwindigkeit des PKW-Verkehres im Ortskern negativ auf die dortige Aufenthaltsqualität auswirken. Stellplätze im direkten Ortskern sollten vorwiegend für mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen vorzuziehen - einen Personenkreis, der sich in Zukunft deutlich vergrößern wird. Im Workshop wurde eine Ausgestaltung des Ortskerns gewünscht, der sich vor Ort auch ablesen lässt. Der Ortskern wird als „gute Stube“ der Gemeinde wahrgenommen, d.h. als Zentrum für Kommunikation, Konsum und Austausch von Bürger*innen und Tourist*innen. Zentrumsumfeld und Ortsrand werden dem gegenüber eher als funktionaler Wohn- und Wirtschaftsbereich wahrgenommen, wobei auch für diese Bereiche eine „Glandorfer Identität“ als wünschenswert formuliert wurde.

Aussagen zum Ortskern allgemein

- Im Ortskern ist es dichter, der Verkehr wird langsamer
- Ortskern: belebtes Zentrum zum Einkaufen, historischer Ortskern, touristisch interessant
- Im Ortskern muss es feiner sein, da ist es langsamer und man trifft sich
- Der Ortskern war früher um die Kirche, er hat sich in den letzten Jahrzehnten verschoben
- Grenzen des Ortskerns unter aktuellen Bedingungen neu definieren
- Ziel allgemein: Verdichtung des Ortszentrums
- Öffentlicher Raum ist Verbindung zwischen Gebäuden
- Versorgung ist künftig nicht mehr vorrangig, Nutzung Ortskern dann als „1B_Lösung“
- Erreichbarkeit des Ortskerns erhalten
- Ortskern Shared Space - kein Bürgersteig!
- Baulastene wird zu hoch, Barrierefreiheit aktuell schlecht
- Gehbehinderte legen auch weite Strecken mit Rollatoren zurück
- Infrastruktur: E-Mobilität für Senioren/Gehbehinderte optimieren: z.B. für E-Roller mit Sitz
- ein rötliches Material verwenden, wie den Klinker vieler Gebäude
- sandsteinfarbiges Pflaster wie im Bohème - wirkt angenehm unauffällig
- Böden wie Betlage zementier Theoplatz Bad Lär (Klinker mit Naturstein-Bändern)
- relativ großes Pflaster, oberer Belag - Beispiel: Bad Lär, Theoplatz
- Wunsch asphaltlich und barrierefrei, Shared Space
- sehr wichtig: Barrierefreiheit
- kein historisches Pflaster einbauen, ist zu uneben
- lineare Elemente ausgeprägte Rinnen vermeiden, diese erschweren Orientierung, bilden Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Bürger

1 Ortseingang Osnabrücker Straße / B51

- Verkehr an Kreuzung wird zunehmen
- Kreuzung schwierig, gefährlich, unübersichtlich für Radfahrer, LKW und PKW - sauer für alle nicht
- viele LKWs, sehr breite Straße mit Abbiegespuren macht Kreuzung unübersichtlich
- Gewerbegebiet anders erschließen, Zufahrt von Osnabrücker Straße trennen

2 Osnabrücker Straße

- Osnabrücker Straße ist im Außenbereich atmosphärisch schön
- Zustand Radweg zu schlecht, Radfahrer fahren lieber auf Straße
- Radwegnutzung erfolgt gleichzeitig durch Fahrräder, E-Roller und Fußgänger
- im Nordstrahl „Einflugschneise“, es wird zu schnell gefahren
- wenig Handlungsbedarf zwischen Osnabrücker Straße, B51 und Nordstraße



3 Ortseingang Kattenvenner Straße

- Straße am Ortseingang ist „Einflugschneise“, es wird zu schnell gefahren
- Anbindung Ortsteile für E-Rollstühle schaffen
- Mobilität der Senioren erhöhen, und damit PKW-Stellplatzbedarf im Ortskern verringern

4 Kreuzung Kattenvenner Straße / Nordstraße

- ist gefährlich für und wegen geringer Radfahrer
- ist unübersichtlich
- Kreuzung mit Abbiegespuren sehr groß

5 Kreuzung Kattenvenner Straße/Johannisstraße

- Kreuzung am Friedhof unklar, schwer zu verstehen, schlecht ausbauen - unübersichtlich!
- die Kreuzung nur für Radverkehr einrichten
- Radverkehr aus Ortszentrum über die Johannisstraße oder Windmühlenstraße ausbauen/ausweisen? Radverkehr: Kattenvenner Straße dadurch verringern

6 Windmühlenstraße

- Radverkehr aus Ortszentrum über die Johannisstraße oder Windmühlenstraße ausbauen/ausweisen?
- Radverkehr Kattenvenner Straße dadurch verringern
- gelungene Ecke, ortstypisch
- Material gut, Pflaster relativ groß, Belag eben

7 Ortseingang B51/Laersche Straße

- Kreisverkehr am B51/Laersche Straße denkbar

8 Ludwig-Windthorst-Schule

- Die Schule liegt funktional im Ortszentrum, wie könnte sie daran angependelt?
- Gefahren für Schüler am Kreisverkehr Münsterstraße

9 Osnabrücker Straße, Ortszentrum

- Einen öffentlichen PKW Stellplatz bei Eppenbeck in Fahrschulplätze umwandeln
- Gefühl ist immer irgendwo ein guter Fahrschulplatz frei, allerdings schwer bei Eppenbeck

10 Laersche Straße

- Grünflächen im Ortskern sind sehr wichtig

11 Kreuzung Kattenvenner Straße/Münsterstraße

- Kreisverkehr trennt die Straßen, die Situation ist aber mit Zebrastreifen deutlich besser geworden

12 Münsterstraße/Tankstelle

- Westfalen-Tankstelle hat Bedeutung für den Ortskern, scheint dort fremd, ist aber akzeptiert
- Tankstelle ist kommunikativ in den Ort integriert
- Betreiber bemühen sich, Belastigungen durch Fahrzeuge/Anlieferung zu minimieren

13 Am Thie

- Erreichbarkeit des Ortszentrums erhalten
- Hindernisse: Bordsteine zu hoch, Barrierefreiheit schlecht, auch weite Strecken werden mit dem Rollator zurückgelegt
- Shared Space im Ortskern, keine Bürgersteige
- Früher „roter Platz“ genannt wegen rotem Belag

14 Bereich Parking

- Parksituation ist allgemein schlecht
- Parking ist (gelegentlich) stets voll
- Außerhalb, an der Peripherie (Münsterstraße) ist Parken gut möglich, man muss nur über den Kreisell
- Fahradgruppen kommen am Parking an, brauchen größere Stellplätze
- Fahrradparken für Schulkinder (Pendler) am Parking regeln

15 An der Kirche

- Ortskern war früher um die Kirche, hat sich in den letzten Jahrzehnten verschoben
- Wechsel zwischen Historischem Ortskern, (für Touristen interessant) und Einkaufszentrum
- Bereich um Kirche gesondert betrachten, Gestaltung der Gassen

16 Ortseingang Gartenstraße/Unterführung

- Trennung B51/Gartenstraße wird im Ort nicht als unangenehm empfunden
- Tunnel/Vestriß als Wegverbindung gut angenommen
- grundsätzlich kein negatives Gefühl in Unterführung

17 Münsterstraße

- Verkehrsberuhigte Zone aus Ortskern in Münsterstraße ausdehnen
- Kreisverkehr trennt die Straße
- Zustand Radweg zu schlecht, Radfahrer fahren lieber auf Straße
- Münsterstraße im Bereich Ortskern von Thie aus in gleicher Qualität herstellen, Ausbau Richtung Westen dann bis wohin?
- eigentlich zentrumsnahe Parkplätze an der Münsterstraße werden schlecht genutzt, Münsterstraße ist gefühlt „weit draußen“

18 Ortseingang B51, Großer Kreisverkehr

- Kreisverkehr wird als gelungen/beruhigend betrachtet, obwohl Querung für Fußgänger und Radfahrer aufwändig ist
- Fußgänger und Radfahrer können Kreisverkehr gut queren, müssen aber vorsichtig sein
- Anbindung Ortsteile für E-Rollstühle schaffen
- Anbindung Baugeschäft Süd für Kinder auf Schulwegen und für Einkauf lauffähig
- Schulweg für Kinder und Einkauf Ortszentrum über Kfz, selbster Weintra

Gestaltungsplan

Abschließend werden die Ansätze des Hierarchiekonzeptes 4+1 und die Gestaltungsvorschläge anhand von typischen Beispielsituationen verortet und so anschaulich gemacht, um eine leichte Lesbarkeit des Konzeptes zu ermöglichen. Das Handlungskonzept bietet ein übergeordnetes, gestalterisches Gesamtkonzept für Glandorf. Die hier dargestellten Situationen visualisieren lediglich die jeweils anzuwendenden gestalterischen Prinzipien. Sie sind nicht als planerische Detaillösungen zu verstehen.

Im Maßstab 1:2.500 für den Gesamort und 1:1.000 für den Ortskern sind die Prinzipien des Handlungskonzeptes als Gestaltungsvorschläge beispielhaft für genau die Bereiche dargestellt, die bereits auf den Bestandsplänen untersucht wurden. Ziel dieser Gestaltungsvorschläge ist es, die 5 Leitlinien des Handlungskonzeptes in Verbindung mit dem Hierarchiekonzept 4+1 bildlich erlebbar zu machen.

Beispielhafte Querschnitte und Grundrisse zu unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsräumen der jeweiligen Kategorien zeigen das Konzept, welches als Grundprinzip für die künftigen Ausbauschritte dienen soll. Die für die Beispielsituation zutreffenden Materialkombinationen der Kategorien 1 bis 5 sind jeweils in den seitlichen Kacheln schematisch dargestellt, und mit den künftig erlaubten Höchstgeschwindigkeiten für den motorisierten Verkehr sowie dem Leuchtentyp. Innerhalb eines konkreten, objektplanerischen Planungsprozesses ist die Anpassung dieser Gestaltungsvorschläge an Straßenquerschnitte und Bestand der konkreten Situationen selbstverständlich notwendig.

Eine Leuchtenfamilie für Glandorf

Die Straßenbeleuchtung in Glandorf wird bereits sukzessive mit energiesparenden Leuchtmitteln ausgerüstet. Die charaktervollen, historischen Leuchten im Ortskern sind in diesem Prozess aber nicht sinnvoll zu erhalten, da deren Lichttechnik veraltet ist. Eine Modernisierung bzw. ein Umbau dieser Leuchten zu aktueller LED-Technik wird aus technischen Gründen nicht möglich sein.

Für künftige Bauvorhaben in Glandorf bietet sich die Einführung eines einheitlichen, modernen Leuchtentyps aus einer schlüssigen Leuchtenfamilie an, die sowohl die unterschiedlichen technischen Anforderungen an Straßen-, Platz- und Gehwegebeleuchtung erfüllt, als auch sich gestalterisch in traditionelle und moderne Umgebungssituationen der Wohngebiete einfügt.

Als neue Beleuchtung bieten sich Mastleuchten an, die auf Masten verschiedener Höhen als Einzelleuchten und als Kandelaber zur Verfügung stehen. So wird bei einer gestalterischen Vielfalt und einheitlichen Wartungsanforderungen die Anpassungsfähigkeit der Leuchten an unterschiedliche Verkehrssituationen ermöglicht.

Die empfohlene und dargestellte, hochwertige Leuchtenfamilie der Fa. Hess - oder vergleichbarer - erfüllt alle Forderungen des Energieversorgers zur Wartungsfreundlichkeit und ist mit ihrer zeitgemäßen Technik prädestiniert, die Energiekosten für die Straßenbeleuchtung in Glandorf dauerhaft zu reduzieren. Rücksprachen dazu mit dem Energieversorger haben stattgefunden, die Verwendung dieser Leuchten wird vom Energieversorger befürwortet.

Zwei Materialien als ortsbildprägende Gemeinsamkeit

Die Hierarchisierung der Verkehrsräume, wie im Übersichtsplan des Handlungskonzepts gezeigt, wurde den Vertretern des Glandorfer Bau- und Planungsausschusses im Februar 2020 vorgestellt und als Grundlage für die weitere Konkretisierung eines Gestaltungsvorschlags verabschiedet.

Diese Konkretisierung schließt eine Materialrecherche für die möglichen Oberflächen der öffentlichen Straßen und Plätze ein. Dabei sind sowohl funktionale als auch gestalterische Aspekte zu berücksichtigen. Eine Vorauswahl wurde im Mai 2020 der Bevölkerung und den Ausschussmitgliedern auf einer Musterfläche vorgestellt mit der Möglichkeit, sich online oder per Handzettel dazu zu äußern und ein persönliches Votum abzugeben. Die gewählten Materialien sind als Vorschlag zu werten, der eine gestalterische Richtung als Rahmen vorgibt. Eine verbindliche Festlegung auf einen bestimmten Hersteller ist damit nicht verbunden.

Gemäß dem Handlungskonzept sollen bei künftigen Baumaßnahmen im öffentlichen Raum Glandorfs vorzugsweise zwei Leitmaterialien verwendet werden, ein hochwertiges für den Ortskern und ein charaktvoller Standardmaterial für die sonstigen Straßen und Gehwege am Ortsrand. Bei der Entscheidung für zukünftig ortsbildprägende Materialien handelt es sich nicht um eine Geschmacks-Entscheidung, sondern um die Sichtbarmachung einer grundsätzlichen Haltung zum Ortskern und seinem Umfeld.

Die Beläge im traditionellen Ortskern sollten ortstypisch sein, die Wertigkeit der Umgebung unterstützen und zeitlos in der Gestaltung sein. Sie müssen sowohl zu den historischen Gebäuden als auch zu modernen Bauten passen. Aufgrund der Bedeutung sollten sie nachhaltig sein, „in Würde“ altern und selbstverständlich den öffentlichen Raum wie einen „Teppich“ prägen.

Die künftigen Standardmaterialien sollten wegen der sukzessiven Umsetzung des Handlungskonzepts zu den Bestandsmaterialien passen. Sie müssen auch daher zeitlos sein, sollten nicht „billig“ wirken, über einen langen Zeitraum in unterschiedlichen Mengen sicher in gleichbleibender Qualität bei den Herstellern abrufbar sein und den verschiedenen, auftretenden Belastungs- und Nutzungssituationen gewachsen sein. Übliche Abnutzungen wie Verfärbungen durch Reifenabrieb und kleinere Abplatzungen sollten durch den ‚Hahnentritt-Effekt‘ leicht changierender Farben möglichst unauffällig bleiben.

Belagsmaterialien am Ortsrand

Als Material für die Straßen und Gehwege außerhalb des Ortskerns wird auf Basis dieser Kriterien ein sandfarben-changierter Betonstein vorgeschlagen. Als robuster Stein mit warmen, unempfindlichen Oberflächen, die sowohl mit modernen als auch traditionellen Gebäuden harmonisieren, ist er für diesen Einsatzbereich sehr gut geeignet. Der sandfarbene Ton bildet eine ruhige Oberfläche und nimmt Bezug auf natürlich vorkommende Materialien der Landschaft. Durch einen leichten Grau-Anteil der Oberflächen kann der Stein mit Asphalt sowie anderen, bereits vorhandenen Materialien gut harmonisieren.

Anlage 3.1 Gestaltungsvorschlag Ortsrand

Die vorgeschlagenen, bewährten Betonstein-Systeme in Mischung mehrerer Steinbreiten wirken in der Fläche lebendig und lassen sich gut an vorhandene Grenzen und gebauten Kanten anpassen. Beton-Pflastersteine ohne Fase oder mit einer Mini- oder Mikrofase bilden ebene, barrierefreie und gut befahrbare Oberflächen. Die Steine sind standardmäßig in verschiedenen Stärken lieferbar und lassen sich damit bei gleichbleibender Ansichtsfläche technisch an alle Anwendungsanforderungen anpassen.

Vor Ort im Mai 2020 bemustert und der Öffentlichkeit vorgestellt wurden dazu Materialien zweier Hersteller:

Betonsteinpflaster 1

Hersteller: Basalt- und Betonwerk Eltersberg GmbH & Co. KG, Buseck
System Tafelstein, Farbe naturblond, durchgefärbt, Mehrsteinsystem in 3 Formaten
Serienmäßig erhältlich in Stärken 80 + 100 mm, auch als Ökopflaster mit erweiterten Fugen

Betonsteinpflaster 2

Hersteller: Klostermann GmbH & Co. KG, Coesfeld
Mehrsteinsystem GAPSTON, 6 Formate, 3 Farbtöne Kalkstein gemischt; 20% linear, 80 % kugelgestrahlt; serienmäßig erhältlich in 80 und 100 mm Stärke, auch als Flächenversickerungssystem mit Bauartzulassung DIBt

Belagsmaterialien im Ortskern

Aufgrund der historischen Bedeutung des Ortskerns empfiehlt sich hier ein hochwertiges Material, das zeitlos ist und sowohl zur historischen und neuzeitlichen Bebauung passt und die kontrastierenden Baustile in der Fläche verbindet. In der Vergangenheit war der zentrale Platz, der Thie, als „Roter Platz“ bekannt, da er mit ortstypischem Klinkermaterial befestigt worden war. Dieser rote Grundfarbton prägt auch heute weite Teile des Ortskerns in Fassaden und Oberflächen.

Der Pflasterklinker ist ein hochwertiger, im Münsterland und auch in Glandorf traditioneller Baustoff, der seit Jahrhunderten für Verkehrsflächen eingesetzt wird - im Gegensatz zu den in jüngerer Vergangenheit partiell eingesetzten Natursteinmaterialien Granit, Basalt und Porphyr, die traditioneller Weise nicht in der Region vorkommen.

Klinker unterstützt die Besonderheit des historischen Ortskerns und tritt in leicht changierender Farbigkeit mit den Materialien von Gebäuden und Einfriedungen nicht in Kontrast. Pflasterklinker sind in verschiedenen Stärken lieferbar und damit technisch an die Belastungen auf Gehwegen aber auch Fahrbahnen anpassbar. Das Material behält langfristig einen typisch dörflichen Charakter und kann „in Würde“ altern, wobei Gebrauchsspuren über die Jahrzehnte positiv wahrgenommen werden.

Die Oberflächen von Pflasterklinkern sind bei entsprechender Auswahl ausreichend rutschfest und vergrauen im Gegensatz zu Betonsteinen nicht. Die vorgeschlagenen Langformate wirken dauerhaft wertig, ihre Oberflächen ohne Fase sind eben und gut rad- und rollstuhlbefahrbar. Durch die Kleinteiligkeit der Klinker lassen sich Einbauten wie Fahrradbügel oder Poller unkompliziert in die Flächen integrieren.

Mit einer durchgehenden, barrierefreien Verlegung werden die Verkehrsflächen im Ortszentrum allen Verkehrsteilnehmern gleichwertig zur Verfügung gestellt und der Autoverkehr dort intuitiv entschleunigt.

Anlage 1.1 Bestandsanalyse Ortsrand

Vor Ort im Mai 2020 bemustert und der Öffentlichkeit vorgestellt wurden dazu Materialien zweier Hersteller in rot-schwarz-bunter Färbung :

Klinkerpflaster 1

Hersteller/Vertrieb: ABC-Klinker, Recke und Steinfurt

Pflasterklinker-Riegel Langformat 292 x 71 mm, 2 Farbtöne ‚Malmö‘ + ‚Gotland‘ je 50/50%,

erhältlich in Stärken 70 + 100 mm

Klinkerpflaster 2

Hersteller/Vertrieb: Klinkerwerk Hagemeister GmbH & Co. KG, Nottuln

Pflasterklinker Riegelformat 266 x 50 mm, 2 Farbtöne ‚Monasteria‘ + ‚Liverpool‘, je 50/50%,

wie bemustert erhältlich in Stärke 70 mm, sowie im Format 200 x 50 mm in Stärke 100 mm

Gestaltungsplan

Abschließend werden die Ansätze des Hierarchiekonzeptes 4+1 und die Gestaltungsvorschläge anhand von typischen Beispielsituationen verortet und so anschaulich gemacht, um eine leichte Lesbarkeit des Konzeptes zu ermöglichen. Das Handlungskonzept bietet ein übergeordnetes, gestalterisches Gesamtkonzept für Glandorf. Die hier dargestellten Situationen visualisieren lediglich die jeweils anzuwendenden gestalterischen Prinzipien. Sie sind nicht als planerische Detaillösungen zu verstehen.

Im Maßstab 1:2.500 für den Gesamtort und 1:1.000 für den Ortskern sind die Prinzipien des Handlungskonzeptes als Gestaltungsvorschläge beispielhaft für genau die Bereiche dargestellt, die bereits auf den Bestandsplänen untersucht wurden. Ziel dieser Gestaltungsvorschläge ist es, die 5 Leitlinien des Handlungskonzeptes in Verbindung mit dem Hierarchiekonzept 4+1 bildlich erlebbar zu machen.

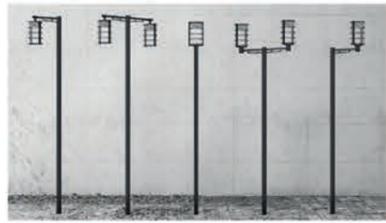
Beispielhafte Querschnitte und Grundrisse zu unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsräumen der jeweiligen Kategorien zeigen das Konzept, welches als Grundprinzip für die künftigen Ausbauschritte dienen soll. Die für die Beispielsituation zutreffenden Materialkombinationen der Kategorien 1 bis 5 sind jeweils in den seitlichen Kacheln schematisch dargestellt, und mit den künftig erlaubten Höchstgeschwindigkeiten für den motorisierten Verkehr sowie dem Leuchtempy. Innerhalb eines konkreten, objektplanerischen Planungsprozesses ist die Anpassung dieser Gestaltungsvorschläge an Straßenquerschnitte und Bestand der konkreten Situationen selbstverständlich notwendig.

Eine Leuchtenfamilie für Glandorf

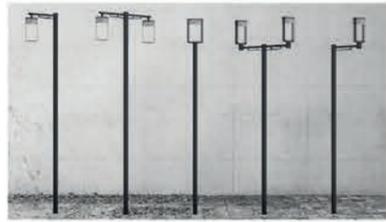
Die Straßenbeleuchtung in Glandorf wird bereits sukzessive mit energiesparenden Leuchtmitteln ausgerüstet. Die charaktervollen, historischen Leuchten im Ortskern sind in diesem Prozess aber nicht sinnvoll zu erhalten, da deren Lichttechnik veraltet ist. Eine Modernisierung bzw. ein Umbau dieser Leuchten zu aktueller LED-Technik wird aus technischen Gründen nicht möglich sein.

Für künftige Bauvorhaben in Glandorf bietet sich die Einführung eines einheitlichen, modernen Leuchtempy aus einer schlüssigen Leuchtenfamilie an, die sowohl die unterschiedlichen technischen Anforderungen an Straßen-, Platz- und Gehwegebeleuchtung erfüllt, als auch sich gestalterisch in traditionelle und moderne Umgebungssituationen der Wohngebiete einfügt. Als neue Beleuchtung bieten sich Mastleuchten an, die auf Masten verschiedener Höhen als Einzeileuchten und als Kandelaber zur Verfügung stehen. So wird bei einer gestalterischen Vielfalt und einheitlichen Wartungsanforderungen die Anpassungsfähigkeit der Leuchten an unterschiedliche Verkehrssituationen ermöglicht.

Die empfohlene und dargestellte, hochwertige Leuchtenfamilie der Fa. Hess- oder vergleichbarer - erfüllt alle Forderungen des Energieversorgers zur Wartungsfreundlichkeit und ist mit ihrer zeitgemäßen Technik prädestiniert, die Energiekosten für die Straßenbeleuchtung in Glandorf dauerhaft zu reduzieren. Rücksprachen dazu mit dem Energieversorger haben stattgefunden, die Verwendung dieser Leuchten wird vom Energieversorger befürwortet.



Leuchtempy 1 für den Ortskern



Leuchtempy 2 am Ortsrand

Zwei Materialien als ortsbildprägende Gemeinsamkeit

Die Hierarchisierung der Verkehrsräume, wie im Übersichtsplan des Handlungskonzeptes gezeigt, wurde den Vertretern des Glandorfer Bau- und Planungsausschusses im Februar 2020 vorgestellt und als Grundlage für die weitere Konkretisierung eines Gestaltungsvorschlags verabschiedet.

Diese Konkretisierung schließt eine Materialrecherche für die möglichen Oberflächen der öffentlichen Straßen und Plätze ein. Dabei sind sowohl funktionale als auch gestalterische Aspekte zu berücksichtigen. Eine Vorauswahl wurde im Mai 2020 der Bevölkerung und den Ausschussmitgliedern auf einer Musterfläche vorgestellt mit der Möglichkeit, sich online oder per Handzettel dazu zu äußern und ein persönliches Votum abzugeben. Die gewählten Materialien sind als Vorschlag zu werten, der eine gestalterische Richtung als Rahmen vorgibt. Eine verbindliche Festlegung auf einen bestimmten Hersteller ist damit nicht verbunden.

Gemäß dem Handlungskonzept sollen bei künftigen Baumaßnahmen im öffentlichen Raum Glandorfs vorzugsweise zwei Leitmaterialien verwendet werden, ein hochwertiges für den Ortskern und ein charaktervolles Standardmaterial für die sonstigen Straßen und Gehwege am Ortsrand. Bei der Entscheidung für zukünftig ortsbildprägende Materialien handelt es sich nicht um eine Geschmacks-Entscheidung, sondern um die Sichtbarmachung einer grundsätzlichen Haltung zum Ortskern und seinem Umfeld.

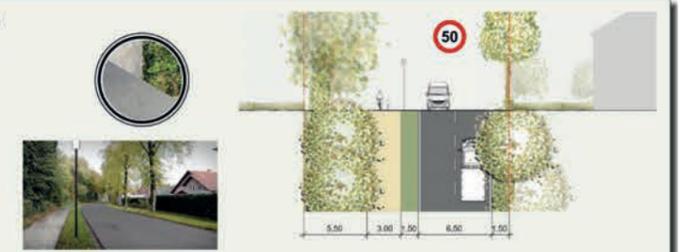
Die Beläge im traditionellen Ortskern sollten ortstypisch sein, die Wertigkeit der Umgebung unterstützen und zeitlos in der Gestaltung sein. Sie müssen sowohl zu den historischen Gebäuden als auch zu modernen Bauten passen. Aufgrund der Bedeutung sollten sie nachhaltig sein, „in Würde“ altern und selbstverständlich den öffentlichen Raum wie einen „Teppich“ prägen.

Die künftigen Standardmaterialien sollten wegen der sukzessiven Umsetzung des Handlungskonzeptes zu den Bestandsmaterialien passen. Sie müssen daher zeitlos sein, sollten nicht „billig“ wirken, über einen langen Zeitraum in unterschiedlichen Mengen sicher in gleichbleibender Qualität bei den Herstellern abrufbar sein und den verschiedenen, auftretenden Belastungs- und Nutzungssituationen gewachsen sein. Übliche Abnutzungen wie Verfärbungen durch Reifenabrieb und kleinere Abplatzungen sollten durch den „Hahnentritt-Effekt“ leicht changierender Farben möglichst unauffällig bleiben.



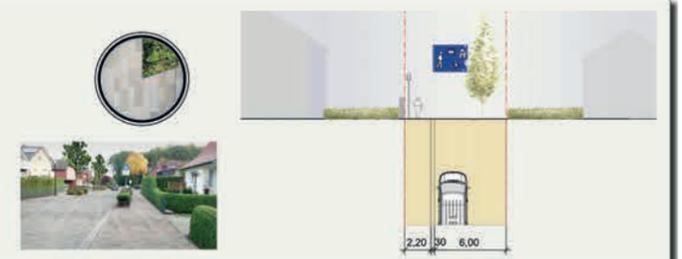
Osnabrücker Straße (Ortsrand)

- Bestand der großkronigen Bäume fortsetzen bis zum Ortskern
- getrennter Radweg erhalten und auf 3 m Breite erweitern
- Betonsteinpflaster als Wegebelaag für den Radweg
- schlichte Leuchte für den Ortsrand



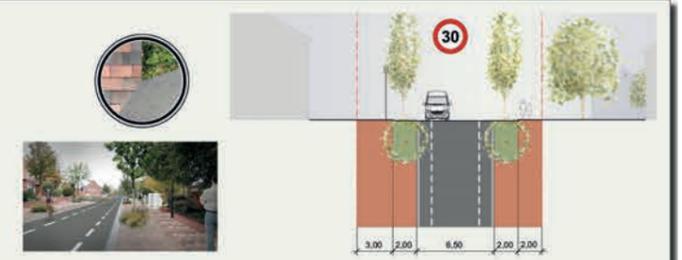
Wohnstraße (Frankenweg)

- Pflanzinsel mit Bäumen erweitern
- Fahrbahn und Gehweg auf ein Höheniveau setzen, auf Bordsteine verzichten
- eine Gasse als optischen Eindruck von Gehweg und Fahrbahn
- entschleuniger Verkehr durch Shared-Space-Prinzip
- schlichte Leuchte für den Ortsrand



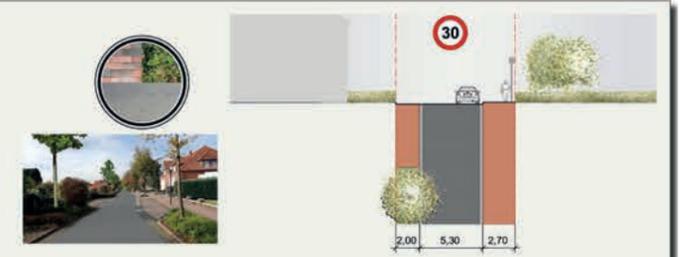
Osnabrücker Straße (Einfahrtsstraße)

- Parkbuchten erhalten, räumliche Trennung von Gehweg und Fahrbahn durch Bordstein erhalten
- hochwertiges Pflastermaterial für Gehweg und Parkbuchten, Asphalt auf der Fahrbahn
- Pflanzinselanzahl mit Bäumen auf beiden Seiten erhöhen
- schlichte Leuchte für den Ortsrand



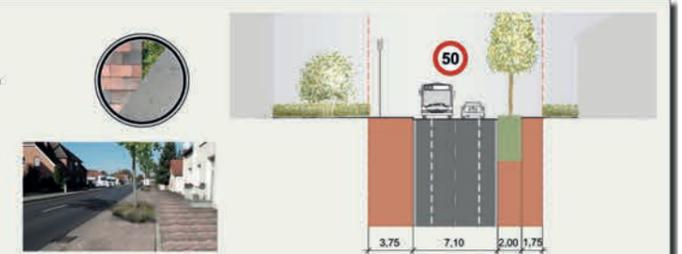
Windmühlenstraße

- Parkbuchten erhalten, räumliche Trennung von Gehweg und Fahrbahn durch Bordstein erhalten
- hochwertiges Pflastermaterial für Gehweg und Parkbuchten, Asphalt auf der Fahrbahn
- Pflanzinselanzahl mit Bäumen auf beiden Seiten erhöhen
- schlichte Leuchte für die Einfahrtsstraßen im Zentrumsumfeld



Kattenvenner Straße

- Wenn wg. Bundesstraßen-Widmung möglich: Pflastermaterial auf Gehweg und Parkstreifen anpassen
- Pflanzinsel mit Bäumen auf Parkstreifen ergänzen
- schlichte Leuchte für die Einfahrtsstraßen im Zentrumsumfeld



Münsterstraße (Ortsrand)

- großkronigen Baumbestand erhalten und bis zum Ortskern weiterführen
- beidseitiger Gehweg mit getrenntem Radweg möglich
- Fahrbahnbelag aus Asphalt, Parkbuchten, Rad- und Gehwege aus hochwertigem Pflastermaterial
- Fahrbahn durch Bordstein von Rad- und Gehweg getrennt
- schlichte Leuchte für die Einfahrtsstraßen im Zentrumsumfeld



M 1: 2.500



Belagsmaterialien am Ortsrand

Als Material für die Straßen und Gehwege außerhalb des Ortskerns wird auf Basis dieser Kriterien ein sandfarben-changierter Betonstein vorgeschlagen. Als robuster Stein mit warmen, unempfindlichen Oberflächen, die sowohl mit modernen als auch traditionellen Gebäuden harmonisieren, ist er für diesen Einsatzbereich sehr gut geeignet. Der sandfarbene Ton bildet eine ruhige Oberfläche und nimmt Bezug auf natürlich vorkommende Materialien der Landschaft. Durch einen leichten Grau-Anteil der Oberflächen kann der Stein mit Asphalt sowie anderen, bereits vorhandenen Materialien gut harmonisieren.

Die vorgeschlagenen, bewährten Betonstein-Systeme in Mischung mehrerer Steinbreiten wirken in der Fläche lebendig und lassen sich gut an vorhandene Grenzen und gebauten Kanten anpassen. Beton-Pflastersteine ohne Fuge oder mit einer Mini- oder Mikrofuge bilden ebene, barrierefreie und gut befahrbare Oberflächen. Die Steine sind standardmäßig in verschiedenen Stärken lieferbar und lassen sich damit bei gleichbleibender Ansichtsfäche technisch an alle Anwendungsanforderungen anpassen.

Vor Ort im Mai 2020 bemustert und der Öffentlichkeit vorgestellt wurden dazu Materialien zweier Hersteller:

Betonsteinpflaster 1
Hersteller: Basalt- und Betonwerk Eltersberg GmbH & Co. KG, Buseck
System Tafelstein, Farbe naturblond, durchgefärbt, Mehrsteinsystem in 3 Formaten
Serienmäßig erhältlich in Stärken 80 + 100 mm, auch als Okopflaster mit erweiterten Fugen

Betonsteinpflaster 2
Hersteller: Klostermann GmbH & Co. KG, Coesfeld
Mehrsteinsystem GAPSTON, 6 Formate, 3 Farbtöne Kalkstein gemischt; 20% linear, 80% kugeligestrahlt; serienmäßig erhältlich in 80 und 100 mm Stärke, auch als Flächenversickerungssystem mit Bauartzulassung DIBt



Belagsmaterialien im Ortskern

Aufgrund der historischen Bedeutung des Ortskerns empfiehlt sich hier ein hochwertiges Material, das zeitlos ist und sowohl zur historischen als auch zur neuzzeitlichen Bebauung passt und die kontrastierenden Baustile in der Fläche verbindet. In der Vergangenheit war der zentrale Platz, der Thie, als „Roter Platz“ bekannt, da er mit ortstypischem Klinkermaterial befestigt worden war. Dieser rote Grundfarbton prägt auch heute weite Teile des Ortskerns in Fassaden und Oberflächen.

Der Pflasterklinker ist ein hochwertiger, im Münsterland und auch in Glandorf traditioneller Baustoff, der seit Jahrhunderten für Verkehrsflächen eingesetzt wird - im Gegensatz zu den in jüngerer Vergangenheit partiell eingesetzten Natursteinmaterialien Granit, Basalt und Porphyr, die traditioneller Weise nicht in der Region vorkommen.

Klinker unterstützt die Besonderheit des historischen Ortskerns und tritt in leicht changierender Farbgebung mit den Materialien von Gebäuden und Einfriedungen nicht in Kontrast. Pflasterklinker sind in verschiedenen Stärken lieferbar und damit technisch an die Belastungen auf Gehwegen aber auch Fahrbahnen anpassbar. Das Material behält langfristig einen typisch dörflichen Charakter und kann „in Würde“ altern, wobei Gebrauchsspuren über die Jahrzehnte positiv wahrgenommen werden.

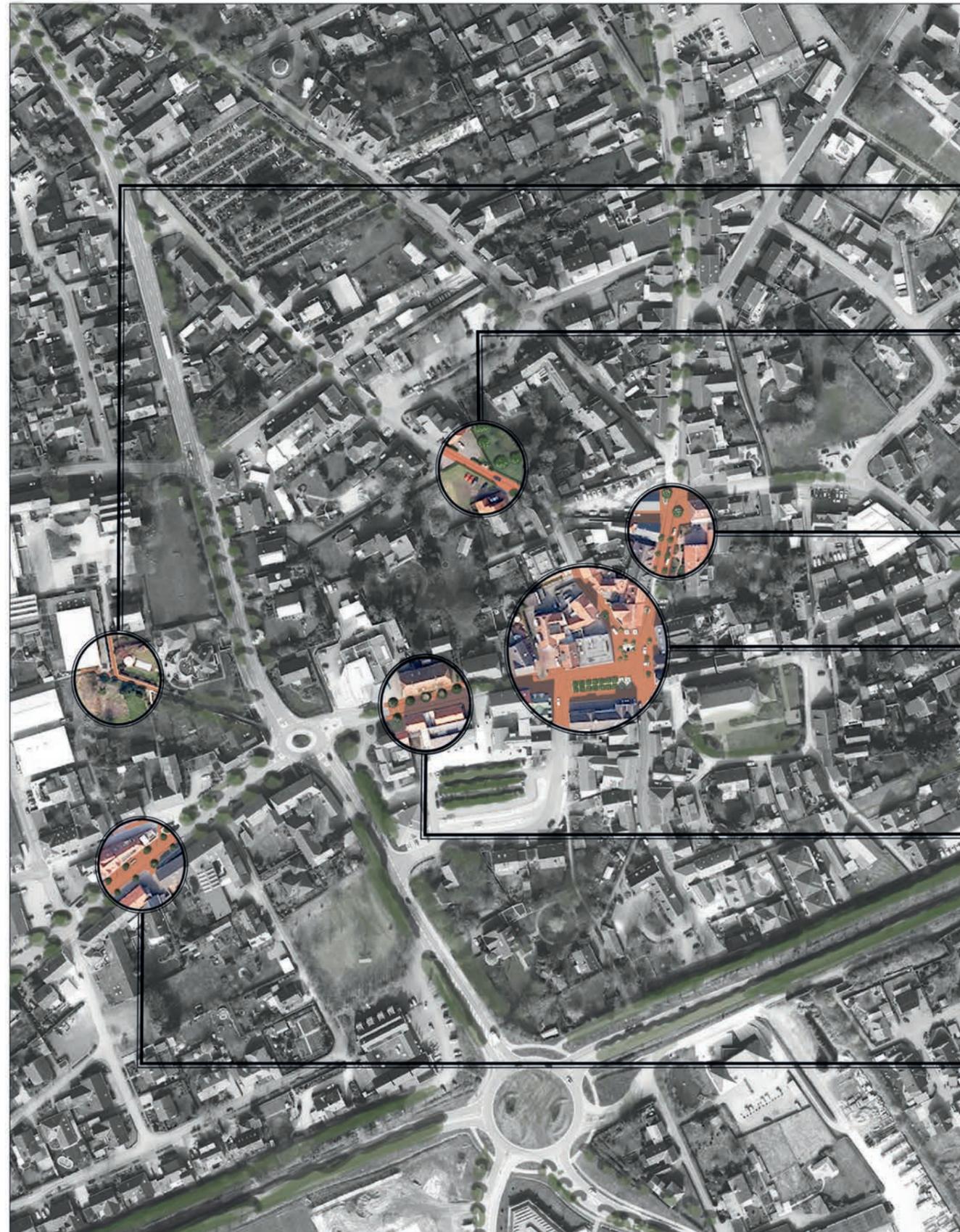
Die Oberflächen von Pflasterklinkern sind bei entsprechender Auswahl ausreichend rutschfest und vergauen im Gegensatz zu Betonsteinen nicht. Die vorgeschlagenen Langformate wirken dauerhaft wertig, ihre Oberflächen ohne Fuge sind eben und gut rad- und rollstuhlbefahrbar. Durch die Kleinteiligkeit der Klinker lassen sich Einbauten wie Fahrradbügel oder Poller unkompliziert in die Flächen integrieren.

Mit einer durchgehenden, barrierefreien Verlegung werden die Verkehrsflächen im Ortszentrum allen Verkehrsteilnehmern gleichwertig zur Verfügung gestellt und der Autoverkehr dort intuitiv entschleunigt.

Vor Ort im Mai 2020 bemustert und der Öffentlichkeit vorgestellt wurden dazu Materialien zweier Hersteller in rot-schwarz-bunter Färbung:

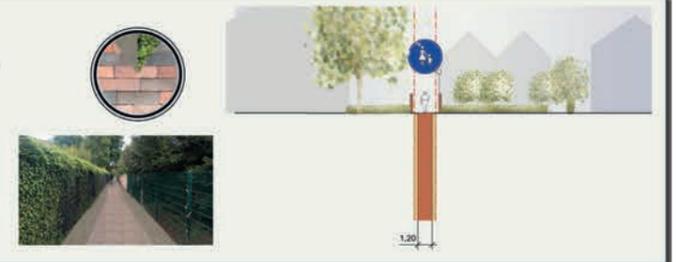
Klinkerpflaster 1
Hersteller/Vertrieb: ABC-Klinker, Recke und Steinfurt
Pflasterklinker-Riegel Langformat 292 x 71 mm, 2 Farbtöne „Malmö“ + „Gottand“ je 50/50%, erhältlich in Stärken 70 + 100 mm

Klinkerpflaster 2
Hersteller/Vertrieb: Klinkerwerk Hagemeister GmbH & Co. KG, Nottuln
Pflasterklinker Riegelformat 266 x 50 mm, 2 Farbtöne „Monasteria“ + „Liverpool“, je 50/50%, wie bemustert erhältlich in Stärke 70 mm, sowie im Format 200 x 50 mm in Stärke 100 mm



Pättkes (Patt an der Schule)

- Aufwertung des Ortes durch 1,20 m breiten, hochwertigen Pflasterstreifen, links und rechts wassergebundene Wegedecke
- schlichte Leuchte für den Ortsrand
- Fußgängerbereich



Johannisstraße

- Bestandsbäume erhalten
- Kopfsteinpflaster erhalten
- hochwertiges Pflastermaterial auf Gehweg und Fahrbahn
- Fahrbahn und Gehweg auf einem Niveau, barrierearm ohne Bordstein
- dekorative Leuchte für den Ortskern



Osnabrücker Straße (Ortskern)

- Baumbestand von groß- und kleinkronigen Gehölzen erhalten und erweitern
- Parksituation erhalten, temporäres Parken
- Baumscheiben vergrößern
- hochwertiges Pflastermaterial auf Gehweg und Fahrbahn
- Fahrbahn und Gehweg auf einem Niveau, barrierearm ohne Bordstein
- einheitlicher Bodenbelag zur Entschleunigung des Autoverkehrs
- dekorative Leuchte für den Ortskern



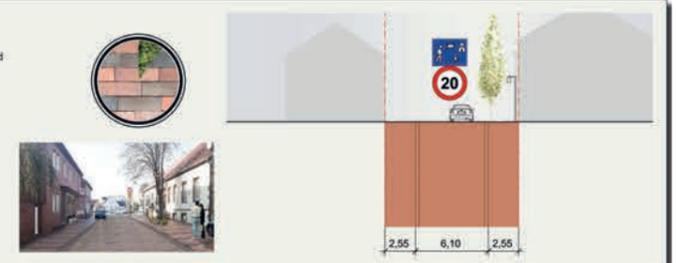
Am Thie

- Neuplanung des Thies
- hochwertiges Pflastermaterial auf Gehweg und Fahrbahn
- Fahrbahn und Gehweg auf einem Niveau, barrierearm ohne Bordstein
- einheitlicher Bodenbelag zur Entschleunigung des Autoverkehrs
- dekorative Leuchte für den Ortskern



Münsterstraße (Ortskern)

- hochwertiges Pflastermaterial auf Gehweg und Fahrbahn
- Fahrbahn und Gehweg auf einem Niveau, barrierearm ohne Bordstein
- dekorative Leuchte für den Ortskern



Münsterstraße (Geschäftsbereich)

- Baumbestand fortführen und erweitern
- hochwertiges Pflastermaterial auf Gehweg und Fahrbahn sowie in Parkbuchten
- Fahrbahn und Gehweg auf einem Niveau, barrierearm ohne Bordstein
- dekorative Leuchte für den Ortskern



M 1: 1.000



Junker + Kollegen Landschaftsarchitektur und Stadtplanung

Adresse: Heinrichstraße 27a, 49090 Osnabrück
Telefon: +49 541 760228-20
Email: info@jkl-architektur.de



Thomas & Bökamp Ingenieurgesellschaft GmbH

Adresse: Im Derdel 13, 48161 Münster
Telefon: +49 (0) 2534 610 0
Email: info@thomas-boekamp.de



OC | Lichtplanung Dipl.-Ing. (FH) Oliver Christen

Adresse: Schloßstraße 1, 49356 Diepholz
Telefon: 05441 995435
Email: Info@OC-Lichtplanung.de

