

**KONZEPTION ZUR
ORTSKERNENTWICKLUNG SCHEESSEL
- ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE -
15.IV.10**

AUFTRAGGEBER: **GEMEINDE SCHEESSEL, UNTERVOGTPLATZ 1,
27383 SCHEESSEL**

AUFTRAGNEHMER: **HENKE+ BLATT LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
AM HANG 1A, 28832 ACHIM
TELEFON: 04202 / 6 12 66
TELEFAX: 04202 / 6 25 89
E-MAIL: MAIL@HENKE-LANDSCHAFTSARCHITEKT.DE**

UND

**PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 40
TELEFAX: 0511/33 22 82
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

BEARBEITUNG: **HENKE + BLATT
DIPL.-ING (FH) N. BLATT
DIPL.ING C. HÜBNER**

**PGT
DIPL.-ING. H. MAZUR
DIPL.-GEOGR. D. LAUENSTEIN
G. HERNER**

GRAFIK: **H. RITZER-BRUNS**

TYPOSCRIPT: **DIPL.-SozWiss. H. RITZER-BRUNS**

ACHIM, HANNOVER, 15. APRIL 2010

P2011_T_100412_SCHEESSEL.DOC

INHALTSVERZEICHNIS:

	Seite
1. Ausgangslage	4
2. Heutige Situation	4
2.1 Untersuchungsraum	4
2.2 Nutzungen	4
2.3 Gestaltqualität.....	7
3. Entwicklungsansätze	8
3.1 Verkehrliche Entwicklungsziele	8
3.2 Städtebauliche Entwicklungsziele.....	9
4. Beschreibung wesentlicher Konzeptbestandteile	11
4.1 Untervogtplatz.....	11
4.2 Marktplatz	14
4.3 Parkanlage / Rathauspark	15
4.4 Zevener Straße, Große Straße.....	17
4.5 Knotengestaltung.....	18
5. Mögliche Bauabschnitte und Kosten.....	19
5.1 Abschnittseinteilung.....	19
5.2 Kosten	20
6. Weiteres Verfahren	24

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 1:	Radverkehrsnetz.....	5
Abb. 2:	Verkehrsmengen im Untersuchungsraum	6
Abb. 3:	Leitbild Ortskernentwicklung	9
Abb. 4:	Vertiefungsbereiche	10
Abb. 5:	Vorschlag zum Untervogtplatz	12
Abb. 6:	Vorschlag zum Untervogtplatz	12
Abb. 7:	Vorschlag zum Marktplatz	14
Abb. 8:	Vorschlag zum Marktplatz	15
Abb. 9:	Vorschlag zur Umgestaltung Rathauspark	16
Abb. 10:	Aufwertung Geschäftsbereich.....	17
Abb. 11:	Vorschlag zum verkehrssicherndem Ausbau der Knotenpunkte.....	18
Abb. 12:	Mögliche Bauabschnitte.....	20

ANHANG:

2 Lagepläne

3 Ergebnisprotokolle des Arbeitskreises

1. Ausgangslage

Mit der Beauftragung der Büros PGT Umwelt und Verkehr GmbH sowie Henke + Blatt, Garten- und Landschaftsarchitekten (BDLA), sollten die Ergebnisse des Wettbewerbs zum Marktquartier, die verkehrlichen Erkenntnisse zu Möglichkeiten der Entlastung der Zevener Straße sowie die städtebauliche Entwicklung eines erweiterten Ortskernbereiches im Jahr 2009 zusammengeführt und in ein abgestimmtes Konzept überführt werden. Die Begleitung der Bearbeitung erfolgte durch einen Arbeitskreis, der dreimal zusammentrat und dessen Ergebnisprotokolle als Anhang beigefügt sind.

Der vorliegende Bericht fasst die Aussagen und Ergebnisse zusammen.

2. Heutige Situation

2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum wird gebildet durch die Straße Am Meyerhof im nordöstlichen Bereich des Untersuchungsgebietes, den Rathauspark im Norden, den Kreisverkehrsplatz der B 75 im Westen und die Kreuzung Mühlenstraße / B 75 / Bahnhofstraße im Süden. Eigentlicher Bearbeitungsraum ist der Bereich zwischen Kreisel und Anschlussstelle Mühlenstraße im Bereich B 75 sowie alle westlich davon gelegenen Bereiche des Untersuchungsraumes.

Das Untersuchungsgebiet stellt einen Teil des örtlichen Versorgungs-/ Dienstleistungszentrums (beidseitig der Große Straße (B 75)) dar und ist stark geprägt durch die Beeke-Niederung in Nord-Süd- bzw. Ost-West-Richtung.

2.2 Nutzungen

Fußgänger-/Radverkehr

Innerhalb des Untersuchungsraumes überwiegt eine Nutzung des öffentlichen Raumes entlang der vorhandenen Gehwege durch Schüler- und Anwohnerverkehr sowie Verkehre zu den Geschäftsbereichen. Wenig genutzt werden die Grünräume. Platzräume werden überwiegend durch den ruhenden Verkehr in Anspruch genommen. Die großzügigen, nach oben offenen Flächen im Bereich des Rathauseingangs dienen ebenfalls ausschließlich der Andienung des Rathauses. Ihre gestalterische Qualität ist trotz der vorhandenen Springbrunnenanlage unbefriedigend.

Entlang der „Große Straße“ sind die Seitenräume extrem schmal und werden im Abschnitt zwischen Mühlenstraße und Veerser Weg nur wenig genutzt. Demgegenüber wird der nordseitige Geh- und Radweg zwischen Kreisverkehrsplatz und Zevener Straße rege genutzt durch Wege zum Kindergarten, zu Schulen und zu den Einkaufseinrichtungen entlang des Vahlder Weges.

Im gesamten Bereich durchqueren motorisierte Verkehre in und aus Richtung Bahnhof morgens und nachmittags den Untersuchungsraum.

Es besteht eine Netzlücke für Fußgänger und Radfahrer zwischen Kirchhofsallee und Große Straße / Zevener Straße.

Das bestehende Radverkehrsnetz (s. Abb. 1) zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:

- zahlreiche touristische Radwandererrouten werden durch die Ortsmitte geführt,
- radiale Radverkehrsverbindungen in die einzelnen Wohnquartiere verlaufen oft straßenparallel,
- besonders in der Zevener Straße und in der „Große Straße“ (zwischen Bahnhofstraße und Zevener Straße) gibt es keine ausreichenden Radverkehrsanlagen.

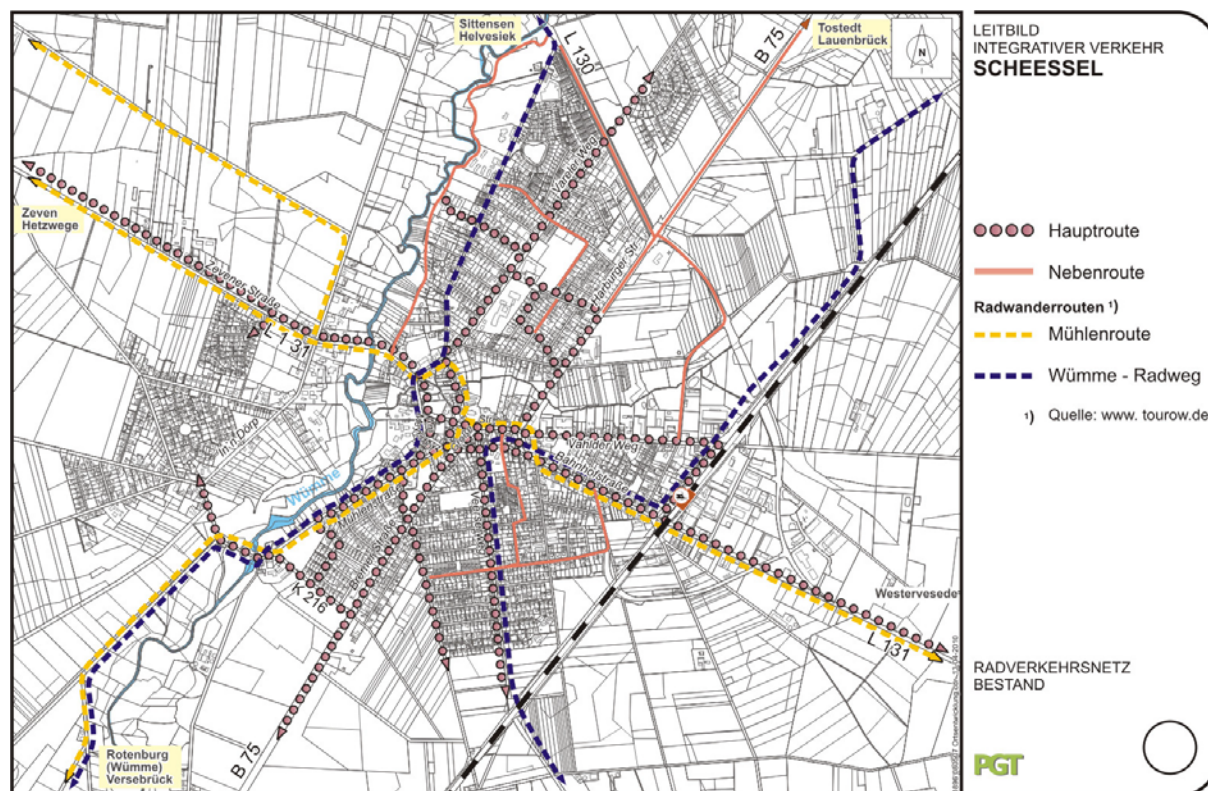


Abb. 1: Radverkehrsnetz

ÖPNV

Schwerpunkt der ÖPNV-Erschließung Scheeßels ist die stündliche Schienenanbindung durch den „Metronom“ mit direkter Fahrt bis Bremen und Hamburg. Mit einmaligem Umsteigen ist darüber hinaus Verden zu erreichen. Demgegenüber übernimmt der Busverkehr nur ergänzende Funktionen sowie den Schülerverkehr. Eine Erschließung des Ortskerns durch Busse existiert nicht.

Kfz-Verkehr

Die heutigen Verkehrsmengen, die auf der Auswertung von Zählungen aus dem Jahr 2009 sowie auf den Straßenverkehrszählungen 2000 und 2005 beruhen, sind in Abb. 2 dargestellt. Die Spitzenbelastungen im Ortskern liegen bei ca. 15.000 Kfz/24 h in der Große Straße. Der Lkw-Anteil beträgt ca. 10 %. Insbesondere in den Zeiten der Sperrung der A 1 (Baustellen, Unfälle, etc.) gibt es erhebliche zusätzliche Verkehrsbelastungen durch die Umleitungsverkehre, die mitten durch den Ort geführt werden.

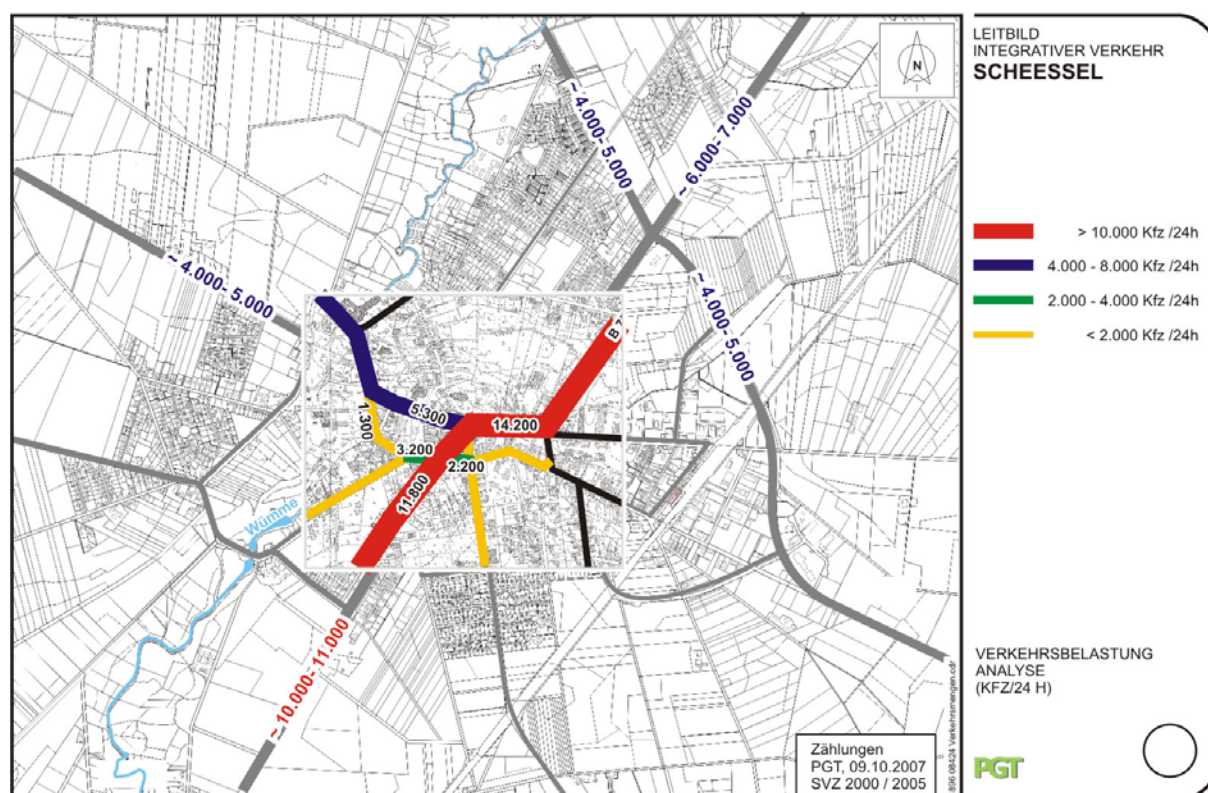


Abb. 2: Verkehrsmengen im Untersuchungsraum

2.3 Gestaltqualität

Die Gestaltqualität innerhalb des Untersuchungsraumes ist durch eine teilweise hochwertige Materialität (in Bereichen der Kirche und der Gerichts-Linde) und einen hochwertigen Pflanzenbestand (die alten Bäume im Bereich der Parkanlage und im Bereich der Kirche) gekennzeichnet. Die Klinkermaterialien stehen in einigen Bereichen allerdings im Gegensatz zu Waschbetonmauern, dem Beton-„Rumpelpflaster“ und dem desolaten Zustand der Zevener Straße.

Erhaltenswerte Strukturen und Fassaden mischen sich mit abgängigen Strukturen, die zu einer starken Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes führen.

Ortsbildprägend für den Untersuchungsraum sind:

- die Kirche und der Platz mit der Gerichts-Linde vor der Kirche,
- das Rathaus mit seinem verbauten Eingangsentree,
- das Kaufhaus Kolkmann,
- der Meyerhof mit seiner weit von der Straße zurückliegenden Fassade, jedoch einem großzügigen, repräsentativen, ländlich geprägten Eingangsbereich zur Straße hin,
- der Rathauspark mit seinem alten, wertvollen Baumbestand,
- die große Verkehrsfläche an der Ampelkreuzung mit dem Eingangsbereich zur Kirchstraße, die im Rahmen der ersten Sanierung des Ortskernes aufgewertet wurde,
- das benachbarte Geschäftsgebäude an der Zevener Straße, welches als Neubau in dem Bereich die Wandlungsfähigkeit des Ortskerns zeigt,
- der langgestreckte Bau Zevener Straße 5, der eine Platzwand des „Marktplatzes“ bildet.

3. Entwicklungsansätze

3.1 Verkehrliche Entwicklungsziele

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Verkehrsführung innerhalb des Ortskernes wurden die verkehrlichen Ziele präzisiert (vgl. Abbildung 3). Die Zevener Straße soll als Landesstraße erhalten bleiben, die Verkehrsmengen durch verschiedene flankierende Maßnahmen reduziert und die Verkehrsabwicklung verträglicher werden. Wesentliche verkehrliche Maßnahmen hierzu sind:

- Umbau des Knotenpunktes Zevener Straße / Am Meyerhof,
- Umbau des Knotenpunktes Mühlenstraße / Bremer Straße (B 75) / Bahnhofstraße sowie
- eine Rechts-rein-/Rechts-raus-Verkehrsregelung im Bereich der Einmündung der Zevener Straße in die B 75.

Die vorgesehenen Maßnahmen führen zu einer besseren Verteilung der Verkehrsmengen auf der Zevener Straße und auf der Straße Am Meyerhof zu einer Reduzierung der Geschwindigkeiten an dem Knotenpunkt und damit insgesamt zu einer entspannteren, leistungsfähigeren Verkehrsabwicklung. Darüber hinaus ermöglichen sie, dass Straßenräume umgenutzt werden können, die zurzeit noch vom Kfz-Verkehr befahren werden.

Für die nichtmotorisierten Verkehre ist der Lückenschluss im Zweirichtungs-Radwegenetz zwischen nördlicher Zevener Straße und Große Straße ein wesentliches Entwicklungsziel. Im Zuge der o.a. Verkehrsuntersuchung wurde die Möglichkeit gezeigt, auf der Nordseite der Zevener Straße einen für den Zweirichtungs-Radverkehr durchgängig nutzbaren, kombinierten Radweg anzulegen.

Weitere verkehrliche Ziele bestehen darin, die Durchlässigkeit des gesamten Ortskernbereiches für Fußgänger zu verbessern. Dieses zielt im Wesentlichen auf

- eine höhere Durchlässigkeit des Parks mit einer an die tatsächlichen Wege angepassten Wegeführung,
- eine Aufwertung der Wegeverbindung zwischen Mühlenstraße und Zevener Straße über den Marktplatz,
- eine verbesserte Querungssituation in der Zevener Straße insgesamt,
- die Verbindung in Richtung Kohlhofweg,
- die Verbesserung der Radverkehrssituation im innerörtlichen Bereich, insbesondere durch Optimierung der Radverkehrssituation in der Zevener Straße mit Anbindung an die Große Straße und den Kreisverkehrsplatz sowie an die Bahnhofstraße,

- die Verbesserung der Querungsbeziehungen über die Große Straße zwischen Bahnhofstraße und Mühlenstraße / Am Meyerhof durch Optimierung und Leistungssteigerung des Knotenpunktes und
- die Reduzierung der Verkehrsmengen und Dämpfung des Verkehrs in diesem Bereich.

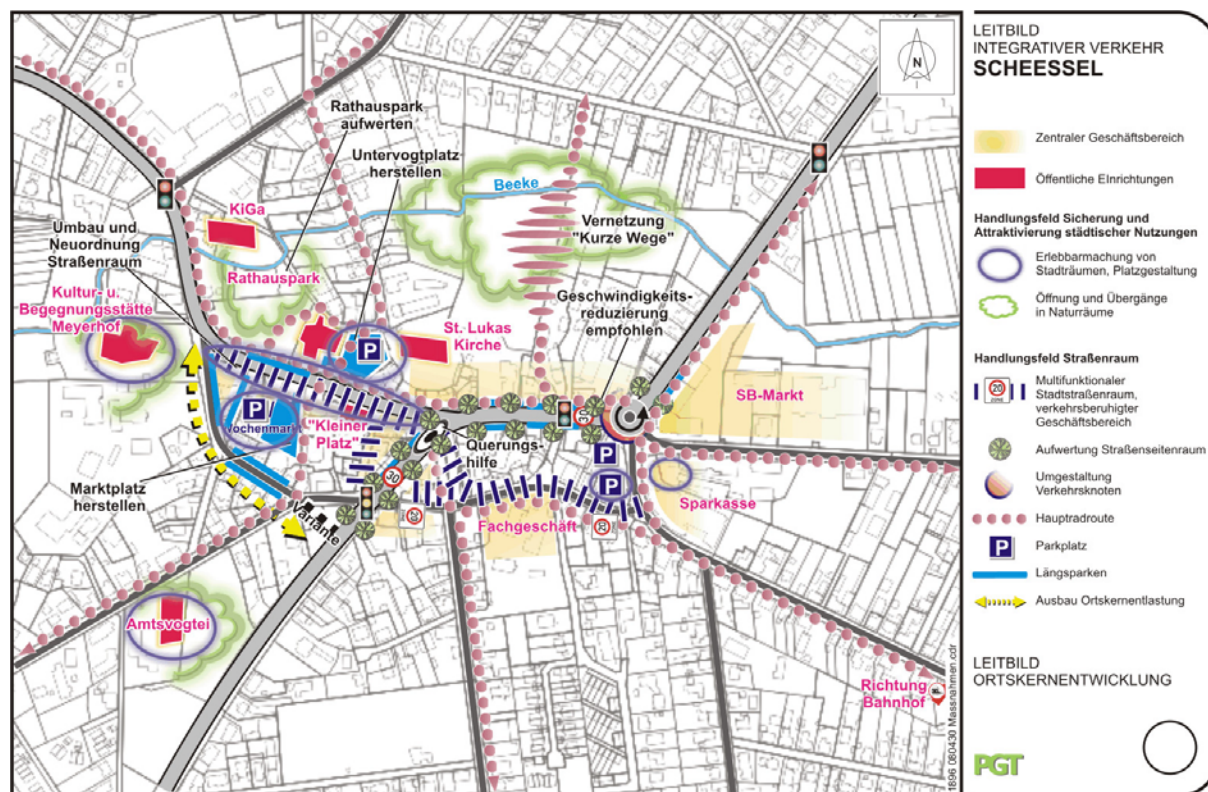


Abb. 3: Leitbild Ortskernentwicklung

3.2 Städtebauliche Entwicklungsziele

Die städtebaulichen Entwicklungsziele sind von den Zielen der Aufwertung des Marktplatzes bzw. des Rathausbereiches (Untervogtplatz) gekennzeichnet.

Der Untervogtplatz soll zusammen mit dem Rathaus und dem gegenüberliegenden Straßenrand den Kernbereich der Ortsentwicklung bilden (Vertiefungsbereich 1). Eine hochwertige Gestaltung der gesamten Geschäftslage Zevener Straße sowie B 75 Große Straße zwischen Kreisell und neuem Knoten mit der Straße Am Meyerhof schließt an (Vertiefungsbereich 2) (vergl. Abb. 4)

Schwerpunkt der Aufwertung des Ortskernes ist der in Abb. 4 dargestellte Vertiefungsbereich 1 mit Untervogtplatz zwischen Rathaus, Kirche und südlicher Zevener Straße und dem unmittelbar angrenzenden, als Parkplatz zu nutzenden Marktplatz. Der Marktplatz selbst soll

ebenfalls ansprechend gestaltetet, jedoch im Wesentlichen als Parkplatz genutzt werden und die Option für eine zukünftige Bebauung im westlichen Teil erhalten.

Eingangsbereiche in den Ortskern sind der Kreisels im Norden am Beekezentrum, der nach Fertigstellung der A 1 auch gestalterisch aufgewertet wird, sowie im Süden der geplante, leicht verlegte Knotenpunkt Mühlenstraße / B 75 mit einer großzügigen Platzsituation im Bereich der Kirchstraße.

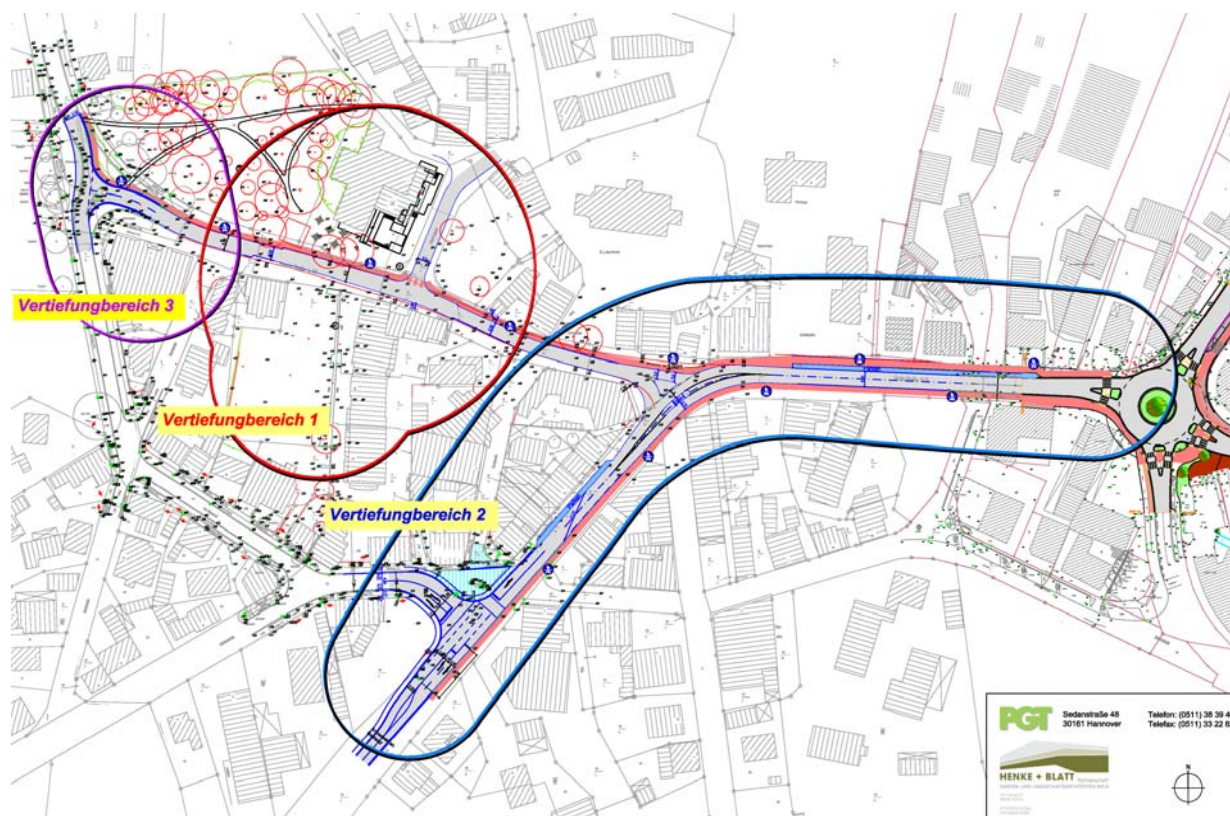


Abb. 4: Vertiefungsbereiche

Vertiefungsbereich 3 umfasst die nordwestliche Eingangssituation in den Ortskern mit dem alten Parkgelände.

4. Beschreibung wesentlicher Konzeptbestandteile

Das Gesamtkonzept ist übersichtsartig in den Anlagen 1 und 2 in Varianten dargestellt.

4.1 Untervogtplatz

Der Untervogtplatz stellt zukünftig die „Visitenkarte“ der Ortsmitte dar. Er umfasst den Eingangsbereich des Rathauses, die Verbindung zur Kirche und die Überleitung zur südlichen Straßenseite der Zevener Straße. Er soll Raum bieten für Stadtfeste, Märkte und andere Veranstaltungen ebenso wie außerhalb der Geschäftszeiten eine ruhige, gestalterisch ansprechende Platzform anbieten.

Wesentliche Elemente der Gestaltung für den Untervogtplatz sind:

- Herstellung eines ansprechenden behindertengerechten, barrierefreien Rathauszugangs, bei dem das Plateau vor dem Rathauseingang gleichzeitig als Bühnenfläche für Veranstaltungen (Scheeßel-Tag, etc.) dienen kann,
- Integration multifunktionaler Nutzungselemente,
- Reduzierung der Verkehrsfläche der den Platz querenden Straße auf ein Minimum,
- durchgehende, zusammenhängende Gestaltung,
- einheitliche Verkehrsregelung (zeitlich begrenzte Fußgängerzone / Tempo 20 km/h oder Shared Space) zwischen Rathaus und Kirche,
- Betonung der Blickachse und der Wegebeziehung zur Kirche,
- Initiieren von gastronomischer Nutzung mit Außenbewirtschaftung und Verbreiterung der Verbindungsfläche zwischen Kirche und Untervogtplatz,
- Zulassen von begrenzten Stellflächen auf dem Untervogtplatz in geeigneten Bereichen, jedoch Schwerpunkt des Parkplatzangebotes auf dem Marktplatz,
- multifunktionale Aufenthaltszonen mit ergänzendem Wasserspiel bzw. Springbrunnen östlich des Fahrbahnbereiches im Untervogtplatz,
- Räumen der teilweise blickverstellenden Begrünung und Ergänzung um sparsame, akzentuierte Bepflanzung.

Für den Untervogtplatz liegen zwei Varianten vor, die sich durch die Zuordnung von Flächen und die Einbeziehung und Abgrenzung des Platzraumes unterscheiden (s. Abb. 5, 6).

Die zwei Vorschläge zeigen folgende Unterschiede:

- Ein Vorschlag (Abb. 5) geht von einem orthogonalen Grundriss aus, der durch gliedernde, begrenzen- de Elemente Parkplatzbereiche vor der Kirche abtrennt und den Platz insgesamt in kleinere Einheiten teilt. Die Zuwegung zur Kirche bleibt vglw. schmal.



Abb. 5: Vorschlag zum Untervogtplatz



Abb. 6: Vorschlag zum Untervogtplatz

- Die Variante (Abb. 6) weist einen sich öffnenden, etwas großzügigeren Platzraum mit einem in Richtung Norden durch eine Baumallee geschlossenen Platz auf, der wesentliche Nutzungszonen an der östlichen und westlichen Kante zur Zevener Straße enthält. Das Rathaus-Entree wird im Widerspruch zur strengen Geometrie der 1960er Jahre durch eine aufgelockerte Treppen- und Rampenanlage modelliert und stärker in den Platz hineingezogen.

Beide Varianten sind in Bezug auf Veranstaltungen vergleichbar zu nutzen.

Die Gestaltungsspielräume im Bereich Untervogtplatz variieren innerhalb der dargestellten Grenzen der beiden Vorschläge. Beide haben ein großzügiges Eingangs-Entree des Rathauses und formen eine Platzgestalt, die multifunktional nutzbar ist. Sie unterscheiden sich in Bezug auf die Verbindung zur Kirche und die Form der Treppenanlage zum Rathaus.

Mögliche Ergänzung von Gebäuden

Zur Abrundung des Platzbereichs Untervogtplatz soll die Anordnung eines ergänzenden pavillonartigen Gebäudes geprüft werden. Als Nutzungskonzept für dieses Gebäude wird ein multifunktionales Bürger- und Medienzentrums anvisiert. Erste, nachhaltig von der Gemeinde zu realisierende Bausteine der Nutzung könnten sein:

- Treffpunkt,
- Bibliothek (Verlegung aus dem alten Gebäude) sowie damit verbundene „kleine Gastronomie“,
- Infopoint,
- öffentliche Toilettenanlagen.

Für das Gebäude sind die genauen Nutzungsanforderungen zu ermitteln und es ist ein Raumprogramm zu erstellen. Die Bauflächen sollen am westlichen Rand des Platzes auf der Nordseite der Zevener Straße freigehalten werden.

Übergang zum Marktplatz

Der Verbindungszone zwischen Zevener Straße und Marktplatz kommt eine besondere Bedeutung zu. Hier wird durch die gewünschte Umnutzung der alten Mühle von einem intensiver genutzten (gastronomischen) Bereich ausgegangen. Dessen ungeachtet soll der Verbindungsbereich zwischen Zevener Straße und Marktplatz als Aufenthaltsbereich für Scheeßeler Bürger in zurückhaltender Form ansprechend gestaltet werden. Wesentliche Elemente dazu sind:

- Sitzbänke,
- dezente Modellierung, ggf. ergänzende Accessoires wie Brunnen oder Wasserspiel,
- Radbügel für das Abstellen von Fahrrädern.

4.2 Marktplatz

Der Marktplatz soll als ruhig gegliederter (Park-)Platzbereich mit strukturierter Begrünung im Wesentlichen für das Abstellen von Fahrzeugen (mit mehr als 55 Parkplätzen) genutzt werden.

Der ursprünglich unter dem Namen „Marktplatz“ entstandene Platz ist entsprechend des aktualisierten Konzeptes weniger Marktplatz denn Parkplatz und Raum für städtebauliche Erweiterungen im Ortskern (s. Abb. 7, 8). Zwei unterschiedliche Varianten zur Anordnung von Parkplätzen unter einem Baumraster, die jeweils mehr als 55 Einstellplätze bieten, sind auf der vorhandenen Fläche vorgesehen.

Die vorhandene Bebauung behält eine großzügige, hochwertige Vorzone, die auch als Feuerwehrezufahrt dient.

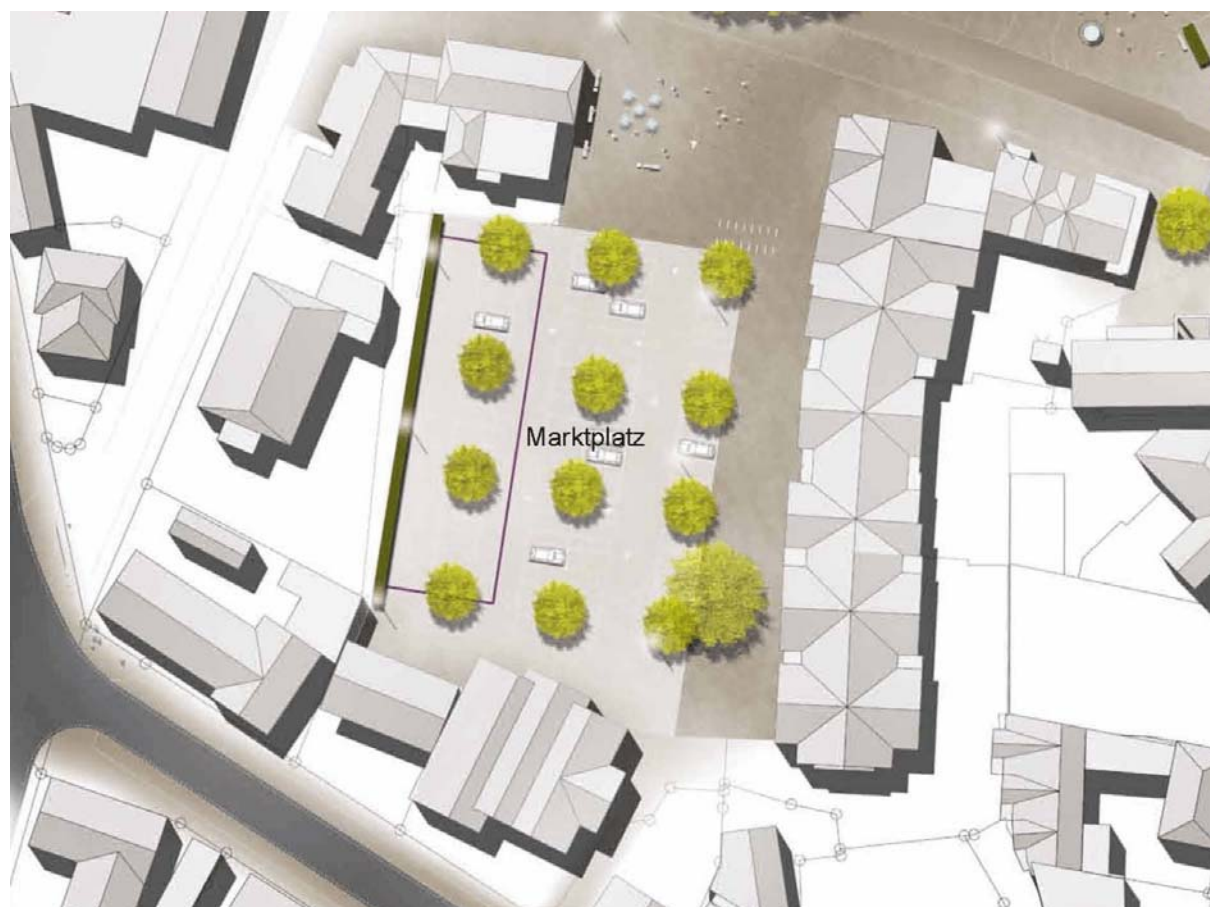


Abb. 7: Vorschlag zum Marktplatz



Abb. 8: Vorschlag zum Marktplatz

In einem westlichen Teilabschnitt des Marktplatzes ist es empfehlenswert, mittelfristig eine geeignete Bebauung unterzubringen. So können Seniorenwohnanlagen oder Wohnungen hier eine sinnvolle Belebung der Ortsmitte herbeiführen.

4.3 Parkanlage / Rathauspark

Die vorhandene Parkanlage leidet insbesondere durch die Geschlossenheit, die durch die Waschbetonmauer entsteht. Die Anlage soll durchlässiger werden (s. Abb. 9).



Abb. 9: Vorschlag zur Umgestaltung Rathauspark

Die Wegebeziehungen sollen an die wichtigen Wegeachsen zwischen Zevener Straße (etwa Höhe China-Restaurant), Rathaus und Kindergarten angepasst werden. Kreuzungspunkte der Wege bilden Kernpunkte der Gestaltung. Durch Verlegung des Denkmals und eine Anpassung an das Geländeprofil soll ein würdevollerer Zustand geschaffen und die Aufenthaltsmöglichkeit verbessert werden.

Eine sanfte Modellierung von Teilbereichen der Rasenflächen kann die (landschaftlich gestaltete) Nutzung für Kinderspiel etc. erhöhen. Die Mauer zur Zevener Straße soll entfernt werden, die Rasenfläche lädt zum Betreten ein.

Eine Erweiterung der Parkanlage in Richtung Zevener Straße auf den zur Verfügung stehenden Flächen, die durch den Straßenumbau gewonnen werden, wird angestrebt. Die vorhandene Bepflanzung mit Altbaumbestand wird saniert und behutsam ergänzt.

Das Rathaus selbst soll durch standortgeeignete Rhododendron-Pflanzung einen „Fuß“ erhalten, der die Höhenstaffelung vornimmt und einen sanfteren Übergang schafft. Eine Erweiterung der Parkanlage in Richtung Kindergarten auf den dort vorhandenen Brachflächen ist ebenfalls Bestandteil des Konzeptes.

4.4 Zevener Straße, Große Straße

Gestalterisch ist dieser Bereich durch eine hochwertige Gestaltung, jedoch deutlich abgesetzt von der Qualität des Untervogtplatzes als Geschäftsbereich zu entwickeln (s. Abb. 10). Leuchten und Leuchtpunkthöhe der verwendeten Straßenbeleuchtung sowie Materialien sollen einen Wiedererkennungswert haben, der sich durch die gesamte Geschäftslage zwischen Kreisel, südlichem Eingangsbereich mit dem Knotenpunkt Mühlenstraße sowie mit der Ecke Zevener Straße / Am Meyerhof zieht. Gehwege sollen gut begehbar und ausreichend breit sein.

Schwerpunkt des Umbaus der Zevener Straße ist:

- ihre Sanierung,
- die Reduzierung auf eine Fahrbahnbreite von abschnittsweise ca. 5,50 – 6,00 m,
- ein Versatz der Fahrbahn zur Dämpfung der Geschwindigkeiten,
- das Angebot von Stellplätzen in verträglichen Bereichen sowie
- die Anlage eines durchgehend für den Zweirichtungsverkehr nutzbaren Bereichs auf der Nordseite. Dies sichert den Lückenschluss zwischen der Fußgängerampel bzw. dem Kreisverkehrsplatz der Große Straße und dem vorhandenen Zweirichtungsradweg auf der Zevener Straße nördlich des Untersuchungsgebietes.



Abb. 10: Aufwertung Geschäftsbereich

4.5 Knotengestaltung

Mühlenstraße / B 75

Für die Verkehrsführung von Bedeutung ist der Umbau des Knotenpunktes Mühlenstraße / B 75, der durch eine Verlegung des Knotenpunktes mit besseren Kurvenradien und Abbiegespuren leistungsfähiger werden soll. Der damit verbundene Platzgewinn im Bereich der Kirchstraße ist als südlicher Eingang des Geschäftsbereichs durch entsprechende Gestaltung zu markieren. Für die südliche Eingangssituation sichert die Sparkasse in Zusammenarbeit mit der Gemeinde einen Gestaltungswettbewerb für ein Kunstobjekt zu, welches die Eingangssituation betont.

Die Bahnhofstraße soll lediglich als Rechts-rein- und Rechts-raus-Verbindung genutzt werden, Fußgänger und Radfahrer können über eine großzügige Querungsfurt die Große Straße in Richtung Bahnhof bzw. Westen queren.

Ergänzend zu dieser Maßnahme sind kleinere Umbaumaßnahmen am Anschluss Zevener Straße erforderlich. Am Knotenpunkt mit der Große Straße ist insbesondere die Querungssituation in Richtung Veerser Weg deutlich zu verbessern. Zielführend und im Hinblick auf den anvisierten Bau der Ortsumgehung ist die Einrichtung eines Fahrbahnteilers, der als Querungshilfe nutzbar ist und zugleich die Rechts-rein-/Rechts-raus-Verbindung in die Zevener Straße sichert.



Abb. 11: Vorschlag zum verkehrssichernden Ausbau der Knotenpunkte

Zevener Straße / Meyerhof und Zevener Straße / B 75

An der Zevener Straße, Am Meyerhof ist demgegenüber die direkte Führung in die Zevener Straße so zu verändern, dass eine etwas geradlinigere Führung in die Straße Am Meyerhof erreicht wird. Damit werden die Fahrgeschwindigkeiten in der Zevener Straße gesenkt und die Bedeutung der Straße Am Meyerhof für die innerörtlichen Verkehre verdeutlicht.

5. Mögliche Bauabschnitte und Kosten

5.1 Abschnittseinteilung

Die einzelnen Maßnahmen sind in Abhängigkeit der möglichen Förderkulissen in unterschiedlichen Bauabschnitten unabhängig voneinander realisierbar (vgl. Abb. 12). Für die Umbaubereiche der Zevener Straße und der Knotenpunkte werden nennenswerte Fördermittel bis zu einer Höhe von ca. 60 % für etwa 850.000 € brutto durch die Akquisition nach Entflechtungsgesetz von der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich Lüneburg, in Aussicht gestellt. Damit können die Umbaumaßnahmen zur Verbesserung der leistungsfähigen Verkehrsabwicklung und zur Sicherung des Radverkehrs als Initialzündung für eine ergänzende Gestaltung angesehen werden.

Für den Bereich des Untervogtplatzes sollte mit dem Städtebauministerium über eine Finanzierungshilfe durch Mittel der Städtebauförderung gesprochen werden. Hier gibt es einzelne Förderprogramme – wie das derzeit ausgelaufene Programm zur Finanzierung von Maßnahmen in Stadtmitten – die (neu aufgelegt) zu gegebener Zeit akquiriert bzw. in Verbindung durch Gespräche mit den Ministerien initiiert werden müssen.

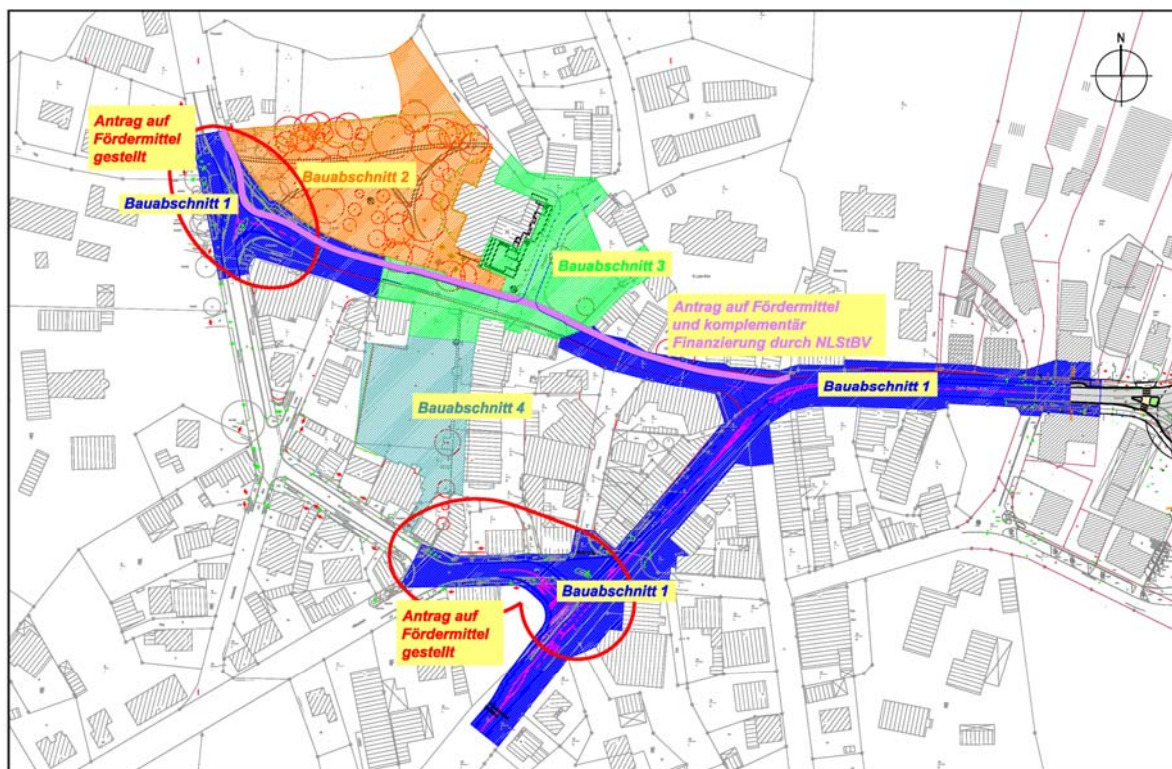


Abb. 12: Mögliche Bauabschnitte

Weitere Maßnahmen sind aus gemeindeeigenen Mitteln zu bezahlen und können bspw. die Herstellung der Parkplätze und des Marktplatzes ebenso umfassen wie die Verbesserung der Gestaltung der Parkanlage.

5.2 Kosten

Die im nachfolgenden angeführten Kostenangaben sind ausschließlich Bruttokosten, die auf der Basis einer vglw. hochwertigen Grundausstattung beruhen. Einzelelemente wie aufwändige Springbrunnenlagen etc. sind diesen Kosten hinzuzuaddieren. Auch eine erhebliche Aufwertung der gewählten Pflastermaterialien (bspw. Natursteinpflaster) können zu einer deutlichen Verteuerung führen. Die Kalkulation beruht auf einem Preisspiegel aus Ausschreibungsergebnissen des Jahres 2009.

Bauabschnitt: Knotenpunkte

Für die Umgestaltung der Knotenpunkte läuft ein Antragsverfahren auf Förderung nach Entflechtungsgesetz bei der NLStBV, Geschäftsbereich Lüneburg. Innerhalb dieses Antrags enthalten ist die Ertüchtigung der Verkehrsknoten im Bereich Große Straße / B 75 / Mühlen-

straße sowie im Bereich Zevener Straße / Am Meyerhof entsprechend der vorgelegten Plankonzeptionen. Hierbei handelt es sich um den vollständigen grundhaften Ausbau der Knotenpunkte mit Verbesserung des Deckenaufbaus entsprechend der Anforderungen der Bauklasse III sowie einer Verbreiterung und Verbesserung der Gehwege im Seitenraum. Für die Maßnahme wird mit einem Kostenaufwand von ca. 700.000 € brutto gerechnet. Für etwa 2/3 der Summe wäre eine maximal 60 %ige Förderung zu veranschlagen.

Bauabschnitt: Zevener Straße und Große Straße (Geschäftsbereich)

Entsprechend der hochwertigen Qualität im Bereich des Marktplatzes und des Untervogtplatzes wird der Seitenraum entlang der Großen Straße und der Zevener Straße – außerhalb der Platzbereiche Marktplatz und Untervogtplatz – ebenfalls in die Umgestaltung einbezogen. Die vorgesehenen Seitenräume werden mit einem hochwertigen Pflasterbelag (Betonsteinpflaster mit Naturstein(vorsatz)) ausgeführt. Ergänzend werden Leuchten mit niedrigem Leuchtpunkt in die Örtlichkeit gesetzt, eine Begrünung mit kleinkronigen Bäumen ist vorgesehen. Entsprechend der Kostenschätzung sind etwa 3.800 m² mit Kosten von rd. 120 € pro m² zu rechnen. Demzufolge ergibt sich für diesen Abschnitt ein Kostenansatz von ca. 580.000 €*.

Bauabschnitt: Rathauspark

Die Umgestaltung des Rathausparkes erfolgt auf einer Fläche von ca. 6.800 m². Um den Rathauspark zu sanieren, müssten die vorhandenen Wege abgebrochen werden, genauso wie die Waschbetonmauer, die zurzeit als Barriere fungiert. Des Weiteren müssten die bestehenden Denkmale aufgenommen und versetzt werden. Beim vorhandenen Baumbestand müssten baumpflegerische Maßnahmen wie das Entfernen von Totholz vorgenommen werden.

Im nächsten Schritt wird die Wegeführung verändert. Etwa zwei Meter breite Parkwege in wassergebundener Bauweise geben eine fußläufige Verbindung durch den Park (ca. 550 m² Wegefläche insgesamt).

Durch leichte, im Durchschnitt 50 cm hohe/ tiefe Hügel und Senken wird der Park akzentuiert. Eine Pflanzung von 1.400 m² Rhododendren sowie Frühblühern ergänzt das Bild. Für die Minimal-Variante der Park-Revitalisierung, d.h. mit der Anpassung der Wege, der Aufwertung durch Pflanzung und Höhenmodellierung sowie der Überarbeitung des Bestandes, entstünden Kosten für den Rathauspark von ca. 95.000 € brutto. Das bedeutet einen Quadratmeter-Preis von ca. 17 €.

Bausteine, die noch hinzuzuaddieren sind, wären die Ausstattung mit Bänken und Mülleimern, Spielgeräten, Findlingen oder eine dezente Parkbeleuchtung. In der Berechnung ist der Leitungsbau für Ver- und Entsorgung nicht enthalten.

Bauabschnitt: Untervogtplatz

Der Bauabschnitt Untervogtplatz umfasst eine Fläche von etwa 4.600 m² und reicht von der alten Mühle zum Rathausgebäude und der Verbindung zur Kirche. Dieser Bereich soll komplett neu gepflastert und die bestehende Treppenanlage vor dem Rathaus saniert werden. Die Kosten für die Umgestaltung des Untervogtplatzes setzen sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

- Abbruch der Bestandsflächen vom Parkplatz, der asphaltierten Straße des Untervogtplatzes sowie der angrenzenden Flächen.
- Auf dem Untervogtplatz müssten Bäume gefällt werden, um die Sichtbeziehung zur Kirche herzustellen und Platz für die neue Gestaltung und die geänderte Parkraumanordnung zu schaffen.
- Belagsanierung entsteht durch hochwertiges Klinkermaterial, gepflastert,
- der Platz erhält sieben neue Bäume, die den Bereich fassen und strukturieren.
- Hinzu kommt die Platzbeleuchtung mit Mastleuchten.

Mit Abbruch, Boden-, Pflaster- und Pflanzarbeiten entstehen für die Umgestaltung des Untervogtplatzes in der Grundausrüstung Kosten von ca. 650.000 € brutto.

Separat muss die Neuanlage der Treppen zum Rathaus behandelt werden. Die Sanierung setzt hier ein genaues Höhenaufmaß dieses Teilbereiches voraus. Mit dem Abbruch der bestehenden Treppenanlage inklusive sämtlicher Ein- und Aufbauten sowie der Neuanlage der Treppe mit Betonblockstufen und der Anlage einer behindertengerechten Rampe entstehen überschlägig Kosten von ca. 42.000 € brutto inkl. einem 20 %igen Aufschlag für die Tiefgarage, die sich darunter befindet.

Umgelegt auf den Quadratmeter sind das Kosten von ca. 115 €/m². Nicht eingerechnet ist der Leitungsbau für Ver- und Entsorgung. Eine Veränderung in der Materialwahl auf einen Betonstein mit Vorsatz würde für die befestigten Flächen eine Kostenersparnis von einem Drittel bedeuten. Eine weitere geringe Kostenersparnis entsteht durch die evtl. Förderung des Radwegs (vergl. *)

Bausteine für die Umgestaltung sind sämtliche Einbauten wie Bänke, Mülleimer, Wassertechnik wie das Düsenfeld und oder die Anlage eines Brunnens, Spielgeräte und Neupflanzung von Hecken etc. Auch Kosten für den Pavillon sind hinzuzurechnen.

Bauabschnitt: Marktplatz

Auf dem 3.210 m² großen Marktplatz müssen die vorhandenen Flächen abgebrochen und neu gepflastert werden. Im Stellplatzbereich wird ein Baumraster von 12 Laubbäumen gepflanzt. In der Grundausstattung mit Beleuchtung, Regenwasserentsorgung und der Anlage der befestigten Flächen bedeutet das überschlägig Kosten von ca. 350.000 € brutto.

Umgerechnet auf den Quadratmeter sind das überschlägig Kosten von ca. 85 bis zu 110 € bei hochwertigerem Pflasterbelag. Die Entsorgung von Altlasten findet in der überschlägigen Rechnung keine Berücksichtigung.

Mögliche Bausteine wären die Anlage einer Hainbuchenhecke zur Einfassung des Parkplatzes, sowie Einbauten wie Bänke, Mülleimer und Fahrradbügel.

***Anmerkung**

Der Anteil des getrennten Geh und Radwegs auf der Nordseite der Zevener Straße ist förderfähig, wenn sich der Baulastträger an den Baukosten hälftig beteiligen würde. Dann würde für etwa 180.000 € der veranschlagten Baukosten lediglich ein Eigenanteil der Gemeinde von etwa max. 45.000,- € anfallen.

6. Weiteres Verfahren

Die vorliegende Studie ist Basis für den Beginn der politischen und öffentlichen Diskussion des Gestaltkonzeptes. Als Ergebnis dessen wird eine politische Willensbildung Mitte bis Ende des Jahres 2010 erwartet, die unmittelbar in die konkrete Haushalts- und Finanzplanung der Gemeinde überführt werden kann.

Parallel dazu laufen derzeit die Anträge auf Aufnahme der Verkehrsmaßnahmen in das Mehrjahresprogramm, so dass die Gemeinde in die Lage versetzt wird, die so förderfähigen Maßnahmen bei Sicherstellung der eigenen Haushaltsmittel in den nächsten Jahren umzusetzen.