

49163

bosch stabbers KMAP
ASTUC

**STÄDTEBAULICHES PLANUNGSVERFAHREN ORTSKERN BOHMTE
IM RAHMEN DES EU-PROJEKTES SHARED SPACE**

ABSCHLUSSDOKUMENTATION



DIESES PROJEKT WIRD VON DER EUROPÄISCHEN UNION KOFINANZIERT.

**STÄDTEBAULICHES PLANUNGSVERFAHREN ORTSKERN BOHMTE
IM RAHMEN DES EU-PROJEKTES SHARED SPACE**

ABSCHLUSSDOKUMENTATION

17.01.2006





00

INHALTSANGABE

01. Hintergründe	
01.01 Einleitung	Seite 8
01.02 Planungsaufgabe	Seite 10
01.03 Historische Entwicklung	Seite 14
02. Grundlagen	
02.01 Gesamtörtliche Konzeption	Seite 20
02.02 Betrachtungsbereich Ortskern	Seite 22
03. Erläuterung der Entwurfsvarianten	
03.01 Bremerstraße	Seite 30
03.02 Vorplatz Bahnhof / Rathaus	Seite 42
03.03 Kreuzungsbereiche Am Schwaken Hofe/Bremer Str./Leverner Str.	Seite 44
03.04 Mittelanbindung	Seite 54
03.05 Alter Ort	Seite 58
03.06 Gelände der Raiffeisenwarengenossenschaft	Seite 64
03.07 Westlich der Schienen / ehemalige Zeche	Seite 68
Schlussbemerkung / Impressum	Seite 72
Anlage : Technische Zeichnungen	



01

HINTERGRÜNDE

01.01	Einleitung	Seite 8
01.02	Planungsaufgabe	Seite 10
01.03	Historische Entwicklung	Seite 14



Zusammenfassung der Leitziele Bohmtes

Die Gemeinde Bohmte hat mit der Teilnahme am EU-Projekt Shared Space den Grundstein zur Verbesserung der innerörtlichen Situation gelegt. Die Ortschaft nimmt mit sechs weiteren Gemeinden in verschiedenen Ländern am europäisch geförderten Modelprojekt teil, um Impulse für ihre zukünftige Entwicklung zu erhalten. Bohmte ist eine Ortschaft mit ca. 13.570 Einwohnern und einem lebendigen Ortszentrum mit vielen Einkaufsmöglichkeiten. Was wird Bohmte in Zukunft von anderen Orten in der Region unterscheiden? Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit des Ortszentrums zu erhöhen und das positive Image des Ortes zu verstärken. Dabei können die Erkenntnisse von Shared Space wichtige Anregungen bieten. Diese Vorsätze werden nur dann erreicht werden können, wenn Bohmte an der Attraktivität seines Ortskerns arbeitet und den öffentlichen Raum neu gestaltet. Momentan dominiert der Durchgangsverkehr die Einkaufsstraße, wobei sich die vorhandenen Materialien und Ausstattungselemente am Standard orientieren. Ein wichtiger Ausgangspunkt von Shared Space ist, dass der öffentliche Raum den unterschiedlichsten Ansprüchen gerecht werden muss und „Menschen in ihrem Menschsein unterstützt und sie nicht eingeschränkt werden“. Die Funktion des Verkehrs ist nur eine von vielen und muss sich im innerörtlichen Bereich der Gesamtkonzeption des Raums unterordnen.

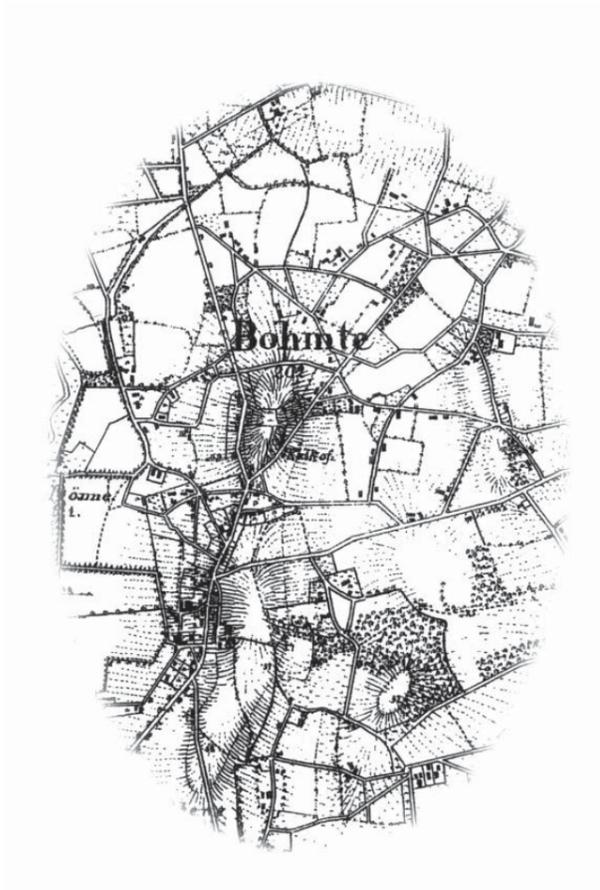
Die Bevölkerung wurde frühzeitig an der Diskussion über die Leitziele des Ortes beteiligt und zahlreiche Einwohner nahmen die Gelegenheit zur Teilnahme an Workshops, Exkursionen und Bürgerversammlungen wahr. So konnte das Planungsverfahren auf den Ergebnissen der Workshops und der Ortskenntnis der Bürger aufbauen, was sich als wertvolle Grundlage erwiesen hat. Mittlerweile findet das Projekt auch erhebliches Interesse in den Medien. Dies kann als Zeichen der Aktualität des Themas „Kurswechsel im Umgang mit öffentlichem Raum“ gewertet werden. Im Herbst 2004 entstanden erste Ideen zu Struktur und Inhalt des städtebaulichen

Planungsverfahrens Ortskern Bohmte. Da es sich um ein EU-Projekt handelt war die Beteiligung von Planern aus verschiedenen europäischen Ländern eine Grundvoraussetzung zur Bearbeitung des Auftrags. Das niederländische Landschaftsarchitekturbüro Bosch Slabbers und das deutsche Städtebau- und Architekturbüro ASTOC wurden zur Abgabe eines Angebots aufgefordert. Nachdem die EU im Rahmen des Shared Space Programms die notwendigen Fördermittel bewilligt hatte, wurden die beiden Büros im Mai 2005 eingeladen, sich der Projektsteuerungsgruppe zu präsentieren. Anschließend wurde diesem internationalen Planungsteam der Auftrag erteilt mit den Arbeiten am „Städtebaulichen Planungsverfahren Ortskern Bohmte“ zu beginnen. Seitdem haben 4 Präsentationen in der Steuerungsgruppe vor Ort und viele interne Abstimmungstermine stattgefunden. In zwei Bürgerversammlungen wurde dem Planungsteam die Gelegenheit gegeben ihre Ideen zu präsentieren und in Dialog mit den Einwohnern zu treten.

Die vorliegende Dokumentation stellt den Abschlussbericht des Planungsverfahrens dar und gibt eine Übersicht der erarbeiteten Inhalte. Das Dokument besteht aus drei Teilen:

1. Die „Hintergründe“ des Projektes werden in den ersten drei Kapiteln kurz beschrieben, wobei auf die Planungsaufgabe und die historische Entwicklung des Ortes eingegangen wird.
2. Der zweite Teil befasst sich mit der Struktur des Gesamtortes und schlägt grundlegende Prinzipien zur zukünftigen Entwicklung des Ortskerns vor.
3. Im letzten Abschnitt werden die Entwurfsvarianten für die sieben Teilgebiete des Projektes erläutert.

Die Abschlussdokumentation umfasst neben diesem Textwerk einen Gestaltungsplan im Maßstab 1:500 sowie technische Zeichnungen in der Anlage.



Fingerabdruck als Zeichen der Identität

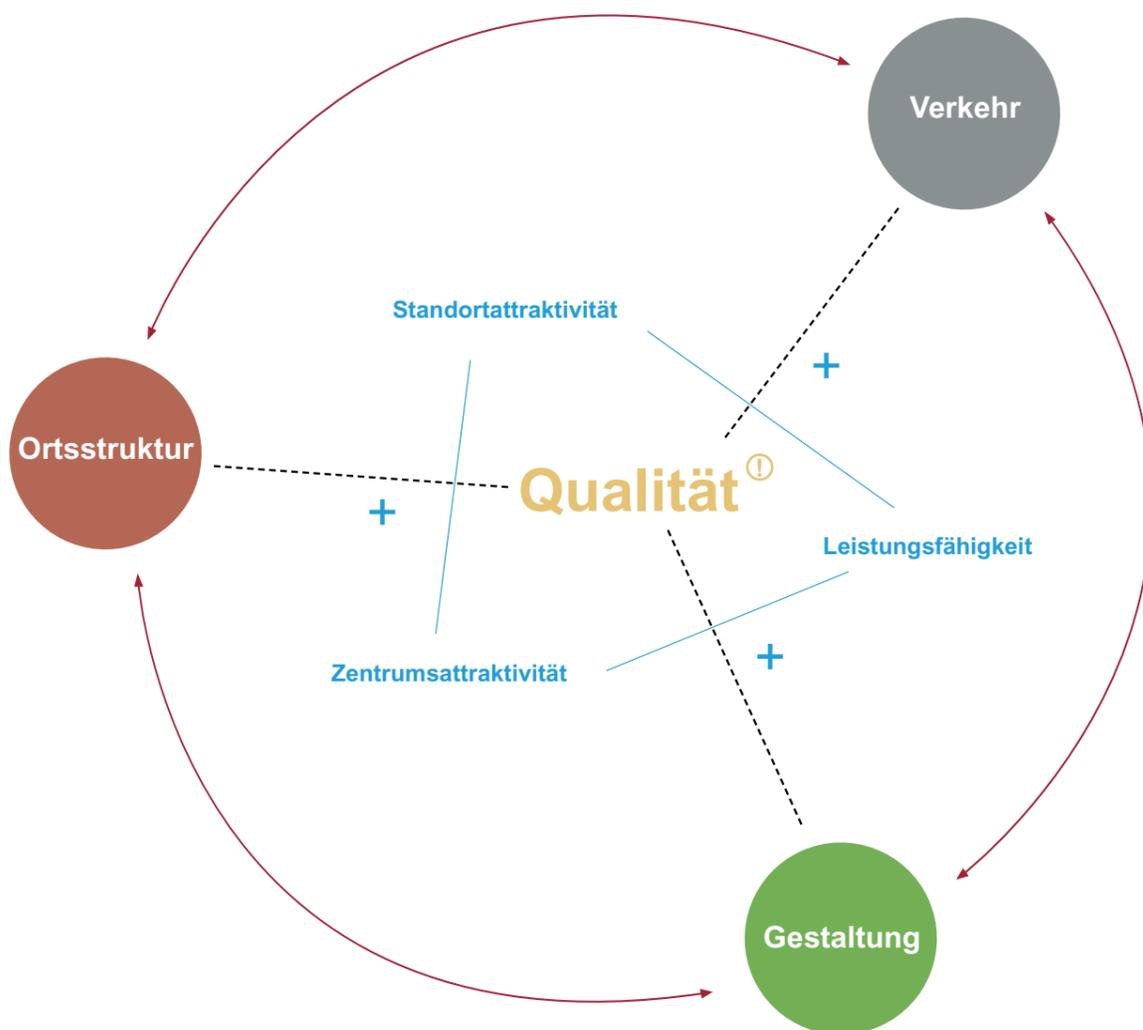


Diagramm der thematischen Schwerpunkte

Für Bohmte gilt, dass von seiner Attraktivität die ökonomische Leistungsfähigkeit der Ortschaft abhängt. In Zukunft wird Bohmte sich im Konkurrenzkampf der Ortschaften in der Region behaupten müssen. Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass der Standort Bohmte an seinem Image arbeitet und die charakteristischen Qualitäten verstärkt. Es handelt sich dabei um einen dynamischen Prozess, in dem basiert auf den historisch gewachsenen Strukturen neue Leitziele entwickelt und umgesetzt werden. Hinsichtlich des Ortsbildes gibt es in Bohmte Verbesserungsbedarf: Die gewachsene Ortsstruktur und -gestalt ist inzwischen an vielen Stellen überformt und nicht mehr eindeutig erkennbar. Auf Grundlage einer umfassenden Analyse des Ortes kann mit gezielten strategischen Eingriffen eine Optimierung erfolgen.

Regionale Position

Bohmte muss auch in der Zukunft von seiner strategischen Lage an einer gut frequentierten Durchgangsstraße profitieren. Damit entstehen Chancen, das vielseitige Angebot an öffentlichen Einrichtungen und verschiedenartigen Geschäften zu erhalten und sogar noch zu erweitern. Bohmte kann sich damit als regionales Zentrum etablieren. Die Voraussetzungen dafür sind neben der guten Erreichbarkeit und dem ausreichenden Angebot an Parkmöglichkeiten eine attraktive Gestaltung des Ortskerns. Erst die Erhöhung der Anziehungskraft Bohmtes durch die Umgestaltung des Ortszentrums macht es möglich, die vorhandenen Kunden auf Dauer zu binden und neue Kundschaft von Außen anzuziehen.

Verkehrsentwicklung

Momentan wird der gesamte Durchgangsverkehr inklusiv einem hohen Anteil an Lkws über die Bremer Straße abgewickelt. Mit der Anlage der neuen Mittelanbindung, die das Ortszentrum direkt mit der B51 verbindet, werden sich die Verkehrsströme etwas umverteilen. Da die Mittelanbindung jedoch nicht für größere Verkehrslasten ausgebaut wird und Lkws an der Kreuzung Bremer Straße / Am Schwaken Hofe nur langsam abbeigen können, ist zu erwarten, dass der Großteil des Verkehrs unverändert die Bremerstraße befahren wird. Mit der Umgestaltung der Bremerstraße und der Neugestaltung der wichtigen Kreuzungsbereichen im Sinne des Shared-Space Gedankens wird sich die Verkehrssituation im Ortskern dennoch verändern. Durch den gezielten Einsatz gestalterischer Mittel wird die klare Vorrangstellung des motorisierten Verkehrs gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern abgebaut. Die Einfüh-

rung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wird das Verhalten des motorisierten Verkehrs ebenfalls verändern. Weiteres Ziel der Umgestaltung ist es die Attraktivität der Ortsdurchfahrt für LKWs zu mindern, um auf eine Änderung der Routenwahl des Schwerlastverkehrs hinzuwirken. Die Gemeinde Bohmte untersucht intensiv die Möglichkeiten für eine Ortsumgehungsstraße, die an der Ortsgrenze den Durchgangsverkehr umleitet und zu einer Reduzierung des hohen Anteils Lkws im Ortskern beiträgt.

An der Bremer Straße befinden sich wichtige öffentliche Gebäude, wie die beiden Kirchen, das Rathaus und der Bahnhof. Die Existenz dieser Gebäude an dieser zentralen Straße akzentuiert den öffentlichen Raum, dementsprechend ist die Gestaltung der Vorbereiche dieser Gebäude von herausgehobener Bedeutung.

Verbesserte Erschließung Westflanke

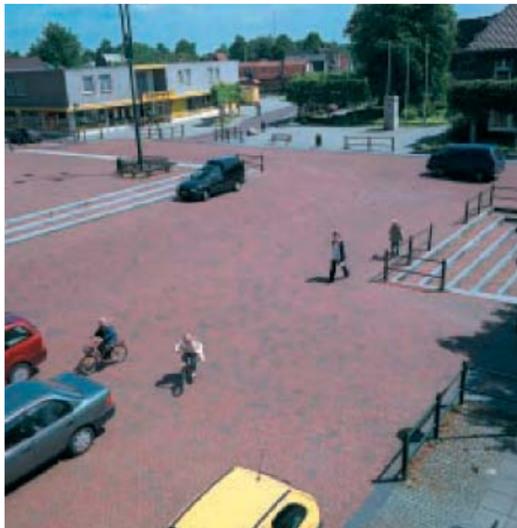
Die Anlage der Mittelanbindung wird Auswirkungen auf die Entwicklung der Westflanke Bohmtes jenseits der Bahnschienen haben. Abgesehen davon, dass mehr Menschen diesen Bereich passieren werden, bedeutet die direkte Anbindung an die Bundesstraße B51 einen Entwicklungsschub für das Gebiet. Dort wo sich nun die Industriebrache des ehemaligen Zechengeländes befindet, entstehen Möglichkeiten zur Entwicklung eines Gewerbegebietes mit angrenzender Wohnnutzung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Wechselwirkungen mit dem Gelände der ehemaligen Raiffeisenwarengenossenschaft bestehen. Das Neubaugebiet wird den zukünftigen Ortsrand bilden und muss hohen städtebaulichen und architektonischen Ansprüchen gerecht werden.

Entwicklungspotenzial

Im Ortszentrum Bohmtes ist viel Entwicklungspotenzial vorhanden. Es lassen sich verschiedene Bereiche identifizieren, in denen neue Bebauung zu mehr räumlicher Qualität führt. Anstelle des Forums kann eine Bebauung entstehen, die besser auf den Straßenraum und die Platzsituation bezogen ist und den Anforderungen eines Dorfszentrums besser gerecht wird.

Auf dem brachliegenden Gelände der Raiffeisenwarengenossenschaft sind besonders charakteristische Gebäude vorhanden, deren Erhalt gewährleistet werden muss. Diese alten Bauwerke lassen sich im Sinne eines neuen Konzeptes modernisieren und mit Neubauten kombinieren, die in ihren Proportionen zu dem Bereich an den Bahnanlagen passen.

Shared Space



Shared Space Referenzfotos (Hans Monderman, Ben Hamilton-Baillie)

Am „Bistro Ayan“ bietet es sich an, mit dem gezielten Abriss der Kegelbahn („Kegelkotten“) eine neue Platzsituation zu schaffen, die das stark linear orientierte Ortszentrum bereichert. In erster Linie sollten in Bohmte die Potentiale des Ortszentrums und der direkt angrenzenden Bereiche aufwertet und genutzt werden. Auch im Gebiet zwischen der „Bremer Straße“ und den Bahnschienen kann an einigen Punkten eine Verdichtung der Struktur stattfinden. Bevor neue zentrumsferne Gebiete jenseits der Bahnschienen neu erschlossen werden, ist es wichtig, zuerst innerhalb des bestehenden Ortes nach alternativen Flächen zu suchen. Es ist ratsam, die freien Grundstücke am Ortsrand als Reserve zu betrachten und so lange wie möglich unbebaut zu lassen, um in der Zukunft darauf zurückgreifen zu können.

Shared Space Programm

Shared Space ist ein europäisches Kooperationsprojekt, das einen „Kurswechsel im Umgang mit öffentlichem Raum“ anregen möchte. Das städtebauliche Planungsverfahren Ortskern Bohmte stellt ein Beispielprojekt des Shared Space Programms dar und wird mit europäischen Subventionen unterstützt. Neben der Gemeinde Bohmte sind sechs weitere Gemeinden in England, Dänemark, Belgien und den Niederlanden an der exemplarischen Umsetzung von Shared Space beteiligt. In der Laufzeit von 2004-2008 soll gezeigt werden, dass die Ansätze des Programms sich in der Realität bewähren.

Shared Space setzt sich für mehr Gleichgewicht in der Organisation des öffentlichen Raums ein. Der Lebensraum des Menschen wird zu stark von den funktionalen Ansprüchen des Verkehrs dominiert, was die Qualität des öffentlichen Raums stark beeinträchtigt. Das Shared Space Programm formuliert zusammengefasst die folgenden Ausgangspunkte für die Planung:

- Es besteht ein klarer Unterschied zwischen dem Raum, der dem Aufenthalt dient und den rein auf die Ansprüche des motorisierten Verkehrs ausgelegten Flächen. Ortszentren mit ihren wichtigen sozialen, ökonomischen und kulturellen Funktionen

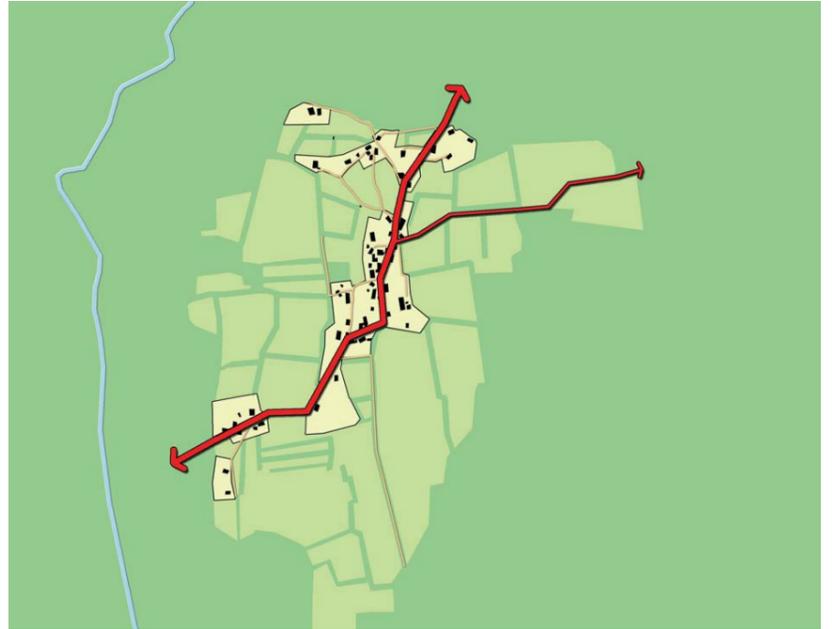
unterscheiden sich in ihren vielfältigen Ansprüchen an den öffentlichen Raum von reinen Durchgangsstraßen, wo lediglich die schnelle Überwindung von Abständen im Mittelpunkt steht. Es ist von grundlegender Bedeutung, dass eine klare Entscheidung gefällt wird, wo sich die Grenzen zwischen dem Raum für den Menschen und den reinen Verkehrszonen befinden. An den Grenzen entstehen Übergänge, bei deren Gestaltung besondere Sorgfalt erforderlich ist.

- Es soll ein soziales Verkehrsverhalten entstehen. Hierbei spielen die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer und die damit verbundene Möglichkeit Blickkontakt aufzunehmen eine große Rolle. Die Anwesenheit einer Vielzahl von Verkehrsregeln, Schildern und Ampeln führt nicht zu mehr Verkehrssicherheit, da das Verantwortungsgefühl der Verkehrsteilnehmer und die Risikoeinschätzung auf diese Weise nicht angesprochen werden. Die Umgebung soll Signale ausstrahlen, die ein beabsichtigtes Verkehrsverhalten anregen.
- Angestrebt wird die ausgewogene Gestaltung des öffentlichen Raums, wobei auch lokale und regionale Zusammenhänge und Eigenheiten ihre Berücksichtigung finden.
- Das schnelle und das langsame Verkehrsnetz sind in ihrer Wichtigkeit gleichwertig und sollen unabhängig voneinander entwickelt werden.
- Letztendlich entscheiden Details, ob ein umgestalteter Bereich auf die geplante Art und Weise funktioniert. Die Breite der Bereiche für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer und der Standort der Ausstattungselemente sind ebenso zu berücksichtigen, wie die Einbauhöhe des Bordsteins.

Die Arbeit am Projekt stellte aufgrund des Modellcharakters eine besondere Herausforderung dar. Während der Planungsphase begleitete ein internationales Expertenteam den Prozess und beriet sowohl die Gemeinden als auch die Planer. Die Zusammenarbeit mit den Fachleuten hat zu einem lebendigen Informationsaustausch geführt, der die Planung bereichert hat.



Entwicklungsstufe 1



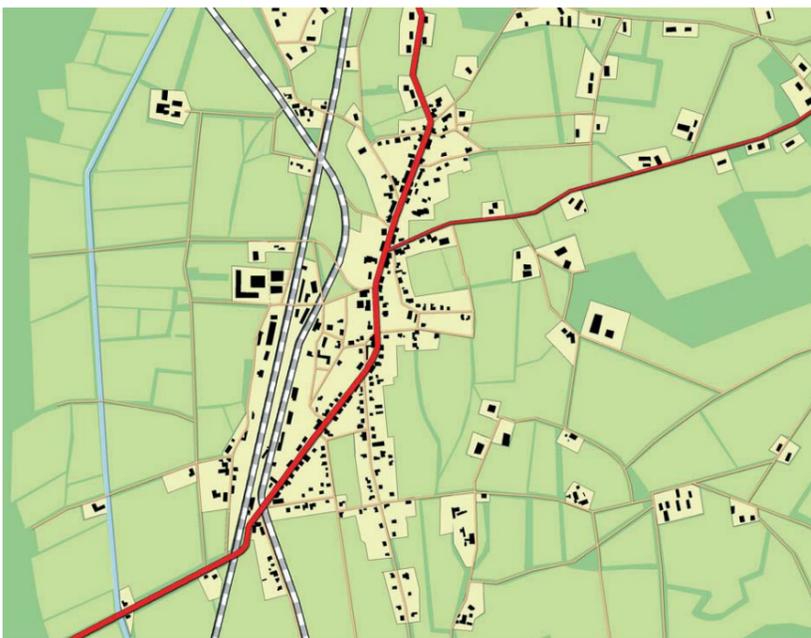
Entwicklungsstufe 2



Entwicklungsstufe 3



Entwicklungsstufe 4



Entwicklungsstufe 5



Entwicklungsstufe 6

Entwicklungsstufen

Bohmte ist ein altes Bauerndorf, dessen Geschichte bis in das Jahr 1074 zurückreicht. Seine Lage an der wichtigen Handelsroute nach Bremen hat die Entwicklung der Ortschaft stark beeinflusst. Entlang dieser Route werden zunächst Bauernhöfe gebaut, deren Bewohner die angrenzenden Flächen in Kultur nehmen. (1.)

Im Laufe der Jahre nimmt die Anzahl der Bauernhöfe an der Bremer Straße zu, was auch die Erweiterung der landwirtschaftlich genutzten Flächen nach sich zieht. (2.)

Zunächst breitet sich Bohmte entlang der Bremer Straße aus, wobei eine Verdichtung von Hofgebäuden den Ortskern bildet. Erste Erweiterungsgebiete entwickeln sich an der Westseite des Dorfes. Mit der Zunahme der Einwohnerzahl wird es neben der Landwirtschaft auch für Dienstleistungsbetriebe interessant, sich in Bohmte niederzulassen. Ergänzend zu den Bauernhöfen werden eine Poststation, Gastwirtschaften, Hotels und viele Handwerksbetriebe eröffnet. Es entwickelt sich ein gemischtes Ortsbild. Die zunehmende Aktivität auf der Bremer Straße sorgt dafür, dass ausreichend Kundenschaft für die Dienstleistungsbetriebe nach Bohmte kommt, wodurch das Versorgungsgebiet ansehnlich vergrößert wird. Schließlich bestimmen nicht mehr allein Bauernhöfe das Dorfbild, zunehmend beginnen Geschäfts- und Wohnhäuser eine Rolle zu spielen. (3.)

Mit der Anlage der Bahnlinie erhält Bohmte eine Anbindung an das Schienennetz sowie die direkte Bahnverbindung nach Osnabrück und Bremen. Entlang der Schienen entstehen Gebäude, wie der Bahnhof, Lagerhallen und Betriebsgebäude, die in Bezug zur Bahn stehen. Der Verlauf der Bahnlinie zieht nach sich, dass der Ortskern Bohmtes von der westlich angrenzenden Landschaft abgeschnitten wird. Zwischen Bremer Straße und dem Schienenbereich entwickelt sich der Ortskern. (4.)

Die Karte um 1930 zeigt eine weitere Verdichtung an der Bremer Straße. Zwischen den Bauernhöfen hat sich inzwischen eine Vielzahl verschiedener Betriebe und Bürgerwohnungen entwickelt. An den Schienen ist der Gebäudekomplex der Raiffeisenwarengenossenschaft entstanden, auf der gegenüberliegenden Seite der Bahn liegt das Zechengelände. Die westlich Bohmtes verlaufende Hunte ist kanalisiert. (5.) Die Abbildung aus dem Jahr 2000 zeigt, wie Bohmte sich mit neuen Wohngebieten nach Osten und Süden entwickelt hat. Im Gegensatz zum alten Ortskern handelt es sich um großmaßstäbliche Erweiterungsgebiete an langen geraden Straßen oder in Wohnhöfen organisierete Bebauungsstrukturen. (6.)

Betrachtungsgebiet Bremer Straße:

Lange Zeit stellte die Bremer Straße die wichtigste Durchgangsrouten von Osnabrück nach

Bremen dar. Entlang dieses historischen Weges standen Bauernhofkomplexe in großem Abstand zueinander. Zwischen den Höfen befanden sich Weiden, Äcker und Obstbaumwiesen. In ihrer Gesamtheit war die Region von der landwirtschaftlichen Nutzung geprägt. Obwohl keine zwei Bauernhöfe gleich waren, bestand eine Verwandtschaft in Architekturformen und Stilelementen. Das sorgte für ein zusammengehöriges Ortsbild. Durch die damals vorhandene Bepflanzung wird dieser Zusammenhang noch verstärkt. Alte Fotos zeigen, wie die Bremer Straße von unregelmäßigen Baumreihen aus überwiegend Linden umstanden wurde. Damit war die Bremer Straße keine formale Allee, sondern ein abwechslungsreicher organisch entstandener Weg, der zum Charakter eines Bauerndorfes passte. Die Linden bildeten ein grünes Dach, das die verschiedenen Höfe mit einander verband.

Günstige verkehrliche Erreichbarkeit zieht Menschen an. An der Bremerstraße ließen sich Geschäfte nieder: der Bäcker, der Metzger, die Gastwirtschaft und die Gärtnerei. Ein Teil der ursprünglichen Bauernhöfe wurden in Geschäftsgebäude umgewandelt. Zwischen den alten Höfen wurden neue Häuser errichtet, die nichts mit dem ursprünglichen dörflichen Architekturstil zu tun hatten. Im Laufe der Zeit nimmt die Verkehrsintensität drastisch zu. Die Straße wird auf Kosten von Gehwegen und Grünstreifen verbreitert. Die Geschäfte ziehen Kunden an, die in der Nähe der Einkaufsmöglichkeiten parken wollen. An beiden Seiten der Fahrbahn werden Parkstreifen (Längsparken) zur Verfügung gestellt. Zudem entstehen auf un bebauten Grundstücken, in ehemaligen Bauerngärten und im Vorbereich der Geschäftshäuser neue Parkplätze. Mit der Verbreiterung der Straße und der Anlage der Parkstreifen geht die straßenbegleitende Bepflanzung fast verloren. Die verbindende Funktion der Baumreihen ist nicht mehr vorhanden.

Das heutige Bild der Bremer Straße zeigt ein sehr breites Profil, wobei der Straßenraum keine klare Begrenzung besitzt und zu den Seiten ausläuft. In dem Gebiet zwischen Bremerstraße und Schienenbereich lassen sich große Supermärkte wie Lidl und EDEKA nieder, deren Größe sich deutlich von der bestehenden Bebauung abhebt. Der Maßstabssprung wird durch die geräumigen Parkplätze im Umfeld der Supermärkte noch akzentuiert.

In der Nachkriegszeit entwickelt sich Bohmte zu einer Pendlerstadt. Am Bahnhof sind ein Busbahnhof und eine ansehnliche Anzahl Parkplätze angelegt worden. Obwohl diese direkt am Bahnhof liegen, gehören sie räumlich nicht zum Zentrum Bohmtes.



Skizzen: Historische Entwicklung der Bremer Straße



Schlussfolgerungen

1. Das „Bohmte von heute“ ist das Resultat eines langen Entwicklungsprozesses. Jede Epoche hat ihre eigenen Spuren hinterlassen. Das heutige Bild Bohmtes ist das Resultat der Überlagerung verschiedener Schichten, die ihren Ursprung in der Geschichte der Ortschaft finden. Hierdurch ist die Historie an einigen Stellen des Ortsbilds ablesbar geblieben, was zur eigenen Identität Bohmtes beiträgt. Die zukünftigen Entwicklungen müssen zulassen, dass Bohmte seine Geschichte weiterhin erzählen kann. Bohmte ist ein lebendiges Dorf, das ständigen Entwicklungen ausgesetzt ist. Die Neuentwicklungen gilt es nicht zu verhindern, sondern auf eine Art und Weise zu organisieren, bei der Qualitäten erhalten, Konflikte gelöst und neue Anziehungspunkte geschaffen werden.
2. Das landwirtschaftlich geprägte Dorf ist mit der Zeit um weitere Funktionen wie Wohnen, Dienstleistung, Handel und Transport ergänzt worden. Die „DNA“ des Dorfes ist in Bohmte heute noch ablesbar und bestimmt den eigenen Charakter des Ortes. Innerhalb des Ortes wird die Struktur von der landwirtschaftlichen Vergangenheit bestimmt. So ist die Bremer Straße nicht als herrschaftliche Allee ausgebaut worden. Sie hat sich zu einer abwechslungsreichen Hauptstraße mit viel Bepflanzung entwickelt.
3. Bezüglich der Ortsstruktur lassen sich der alte Ortskern und spätere Erweiterungsgebiete unterscheiden. Der alte Ortskern ist

organisch gewachsen. Die mosaikförmigen Grundstücke werden von schmalen, gebogenen Wegen erschlossen, die oft nur die Breite eines Traktors umfassen. Viele Einfriedungen bestehen aus niedrigen Natursteinmauern oder Hecken. Die agrarische Vergangenheit ist insbesondere hier noch gut zu erkennen. Ein Merkmal dieses Bereiches ist die Mischung von Wohnen und Gewerbe. Die neuen Ortsteile Bohmtes besitzen hingegen völlig andere Eigenschaften. Hier befinden sich fast ausschließlich Wohngebäude in funktionaler, geplanter Anordnung.

4. Charakteristisch für Bohmte ist das Verhältnis zwischen Dorf und umliegender Landschaft. Mit der Anlage der Bahnlinie ist eine Barriere zwischen dem Westteil des Ortes und dem angrenzenden ländlichen Gebiet entstanden, wodurch der räumliche und funktionale Zusammenhang fast verloren gegangen ist. Mit der Kanalisierung der Hunte hat die Landschaft zudem an Anziehungskraft verloren.
5. Die Gebäude der Raiffeisenwarengesellschaft besitzen heute eine besondere Position am Übergang von altem Ort zum ländlichen Gebiet. Sie sind Zeitzeugen und gehören sowohl zum Ort, als auch zu Schienenbereich und Landschaft.
6. Bohmte besitzt eine ansehnliche Anzahl an öffentlichen Einrichtungen und vielseitigen Einkaufsmöglichkeiten. Dieses Angebot hat Bestand, da seit langer Zeit viele Menschen aus der Umgebung in Bohmte ihre Einkäufe erledigen.

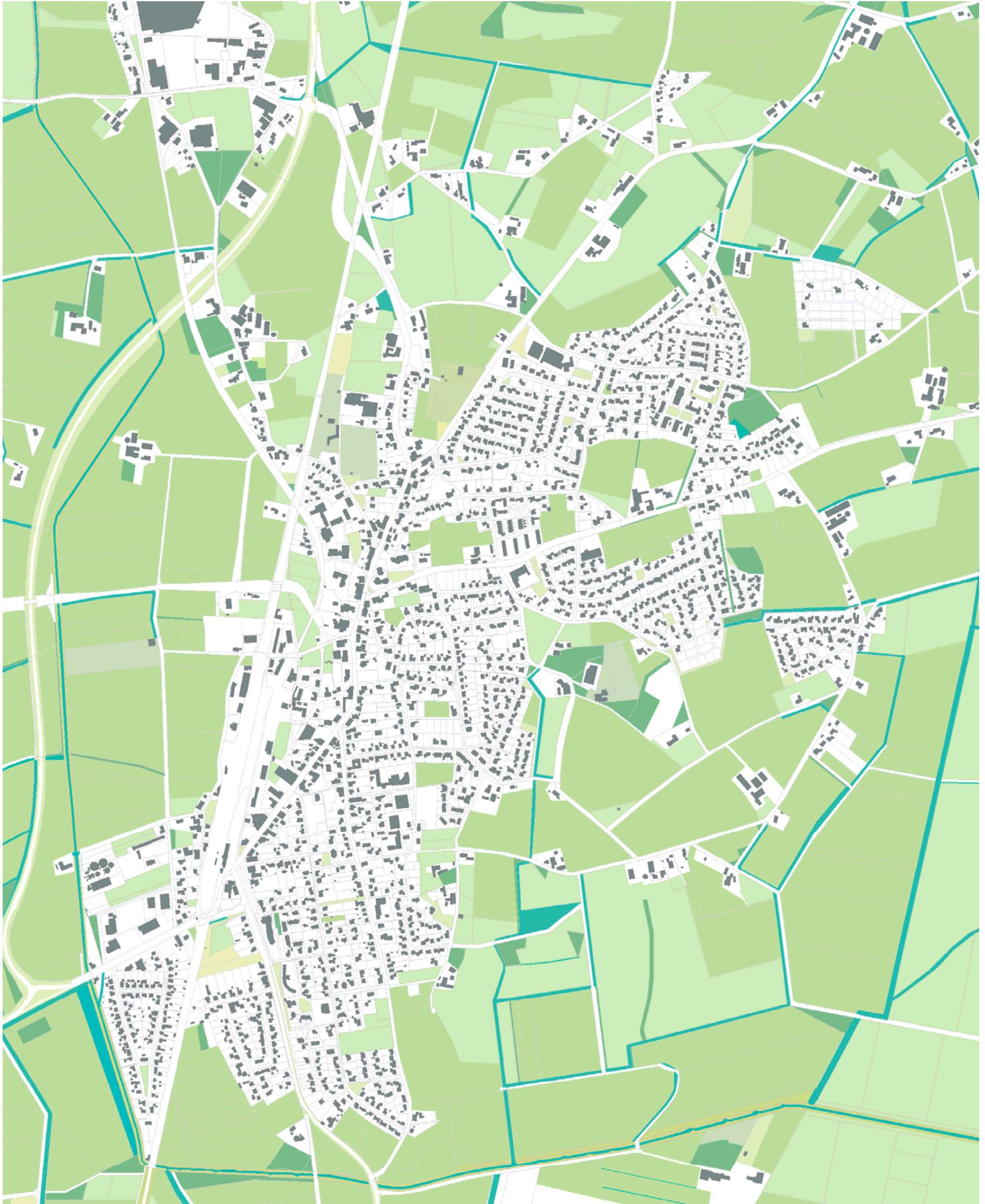
Fotovergleich früher - heute





02 GRUNDLAGEN

02.01	Gesamtörtliche Konzeption	Seite 20
02.02	Betrachtungsbereich Ortskern	Seite 22



Übersicht Gesamtort

GESAMTÖRTLICHE KONZEPTION

Bohmte hat sich aus verstreut liegenden Bauernhofstrukturen entwickelt, die im Laufe der Zeit durch ergänzende Bebauung aneinander gewachsen sind. Im Ort und am Ortsrand liegen noch heute Bauernhöfe mit angrenzenden Freiflächen die entweder in die Ortsstruktur eingebunden sind, oder sich am Übergang zur Landschaft befinden. In der landschaftlichen Umgebung Bohmtes sind die alten Höfe noch vorhanden. Auffällig ist hier ihr fast identischer Abstand zueinander, der aus der früheren wirtschaftlich erforderlichen Betriebsgröße resultiert. Auch die Größe der Hofgrundstücke und Gebäudeformationen stimmt überein. Auf diese Weise durchzieht ein regelmäßiges Netzwerk aus landwirtschaftlichen Betrieben die Umgebung Bohmtes und bildet ein eigenes räumliches Prinzip.

Bohmte liegt in einer Geestlandschaft am Fuße des Wiehengebirges. Der anstehende Boden besteht überwiegend aus Sand und aus vom Verlauf des Fließgewässers beeinflussten Bodentypen. Die Landschaft ist noch stark von der Landwirtschaft geprägt. Es kommen kleinere bewaldete Einheiten vor, die den Charakter der überwiegenden Offenheit der Landschaft kaum beeinflussen. Die Straßen und Wege außerhalb des Ortes werden von den landschaftstypischen Alleen umsäumt. Ein wichtiges Element, das früher vor allem am Übergang vom Ort zur Landschaft vorkam sind die Obstbaumwiesen. Sie sind ökologisch hochwertig und heute nur noch an wenigen Standorten vorhanden. Durch die Kanalisation der Hunte verschwanden die Bachauenbereiche, was dazu geführt hat, dass sich die Hunte landschaftlich nicht mehr manifestiert. Ziel der Planung ist es, die typischen landschaftlichen Elemente wieder herzustellen und damit sowohl die ökologische Funktion, als auch das Landschaftsbild in der direkten Umgebung des Ortes zu verbessern. Hierzu trägt vor allem die angestrebte Renaturierung der Hunte bei, die den gesamten angrenzenden Landschaftsraum aufwertet.

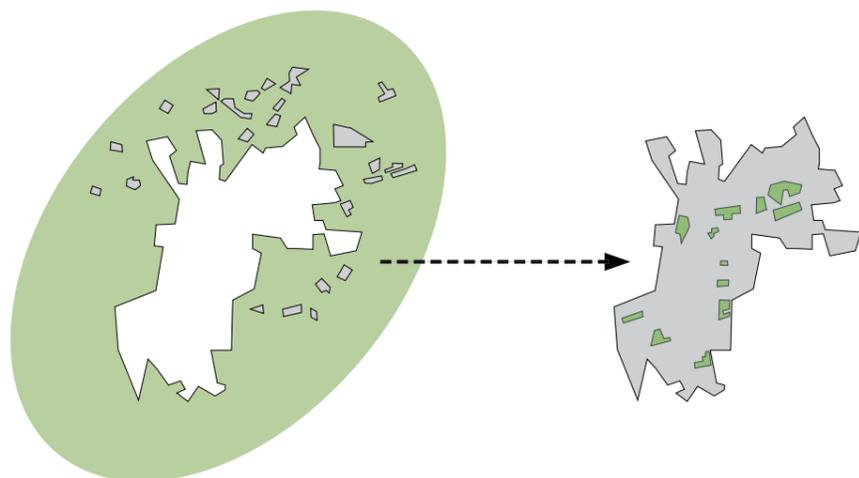
Auch die innerörtliche Grünstruktur bedarf besonderer Aufmerksamkeit. In Bohmte soll ein grünes langsames Verkehrsnetz entstehen, das die verschiedenen Elemente miteinander verbindet und die Bewohner Bohmtes vom Ort in die Landschaft leitet. Die vorliegende Planung geht auf die Errichtung eines derartigen verbindenden Systems in den verschiedenen Teilbereichen ein. Außerhalb des Planungsgebietes ist es notwendig, die letzten unbebauten „Lücken“ zu erhalten oder mit typischen Elementen, wie beispielsweise Obstbaumwiesen zu bepflanzen.

Im Ortskern bestehen heute nur noch wenige unbebaute Flächen, deren Bedeutung für die charakteristische Grünstruktur daher umso wichtiger ist. Zum Ortsrand hin nehmen die Freiflächen zu, die zum Teil den dort liegenden Bauernhöfen zugeordnet sind. Insgesamt ergibt die Bebauungsstruktur Bohmtes ein überwiegend homogenes und logisches Bild. Eine Ausnahme stellt der lückenhaft bebaute Bereich südlich der alten Zeche dar. Die Schienenstrecke ist ein trennendes Element und bildet die westliche Grenze des Ortes. Das Gebiet jenseits der Schienen wird abgeschnitten und ist schlecht erschlossen. Hier scheint Bohmte noch unvollständig zu sein, was ein Potential für zukünftige Nutzungen bedeutet. So werden in der Planung in drei verschiedene städtebauliche Entwicklungsstufen unterschieden:

1. Umstrukturierung und Ergänzung: Im Ortskern zwischen Bremerstraße und Schienenanlagen sowie dem jetzigen Standort des Forums
2. Neubebauung kurz- mittelfristig: westlich der Bahnlinie (neues Gewerbegebiet / Feuerwehrgerätehaus)
3. Neubebauung langfristig: daran südlich angrenzende Baufelder (Wohnnutzung) langfristige Flächenreserve



Verhältnis Ort und Landschaft





Städtebauliche Entwicklungsstufen



Grünstruktur

In der vorliegenden Planung wird das Kernstück Bohmtes, nämlich die Bremer Straße mit ihren wichtigen Kreuzungspunkten behandelt. Der Bereich zwischen Bremer Straße und Bahnlinie, („Alter Ort“) ist ein weiteres Aufgabefeld, das mit der Thematik der Bremer Straße verknüpft ist. Überdies werden Aussagen zum Gebiet westlich der Schienen und dem Gelände der ehemaligen Zeche getroffen, das im Folgenden „Entwicklungsbereich West“ genannt wird. Die Neubaugebiete Bohmtes wurden in die gesamtörtliche Analyse einbezogen, waren jedoch nicht Teil der Planungsaufgabe. Die Planungsinhalte sind mit den Vorzugsvarianten in einem Gesamtplan zusammenfassend dargestellt, dieser vermittelt dem Betrachter ein Bild der möglichen Zukunft Bohmtes. Der Gesamtplan wird anhand von sieben Ausschnitten im folgenden erläutert.

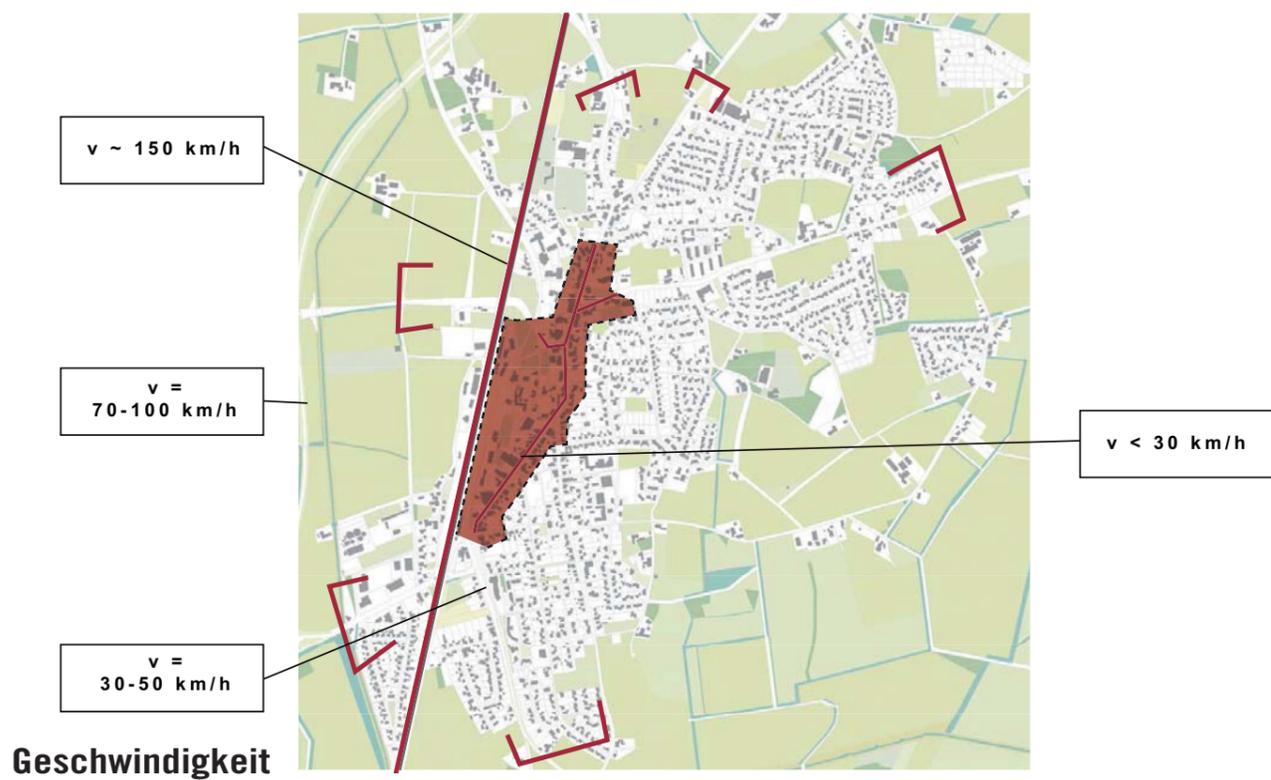
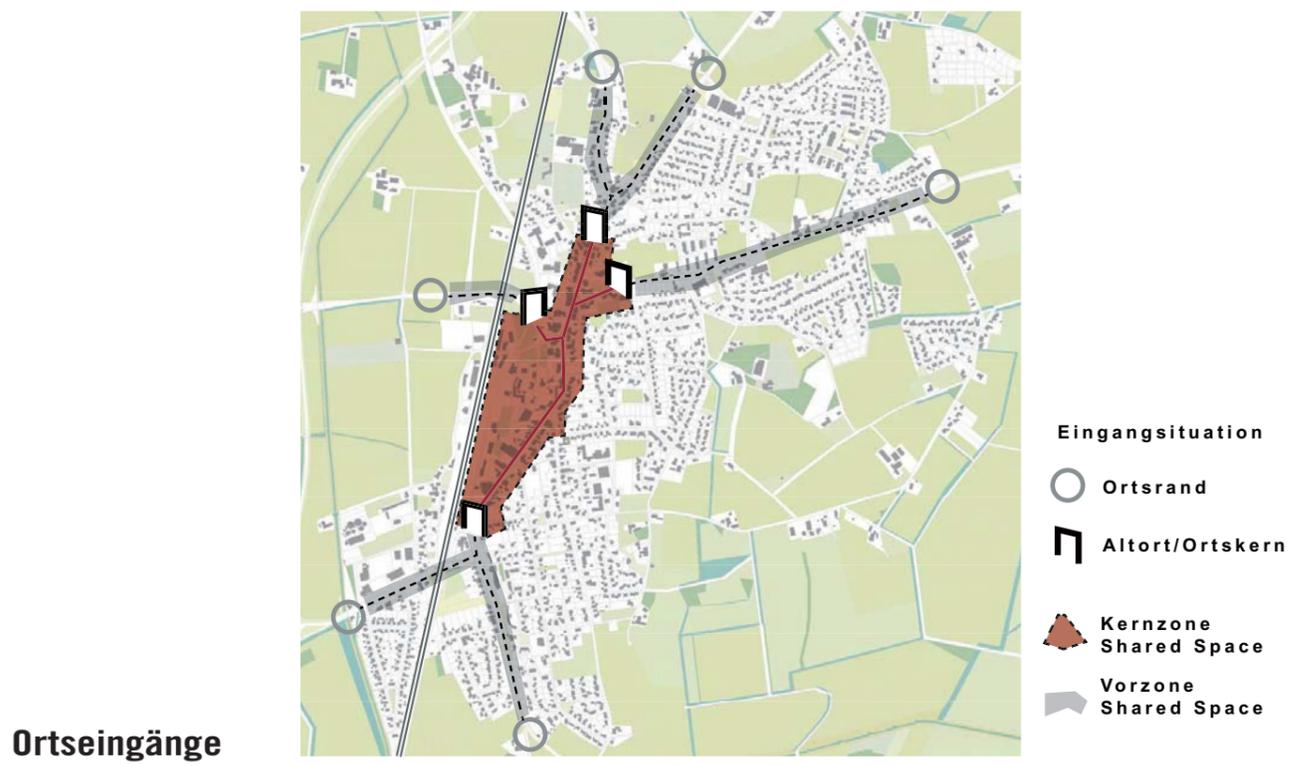
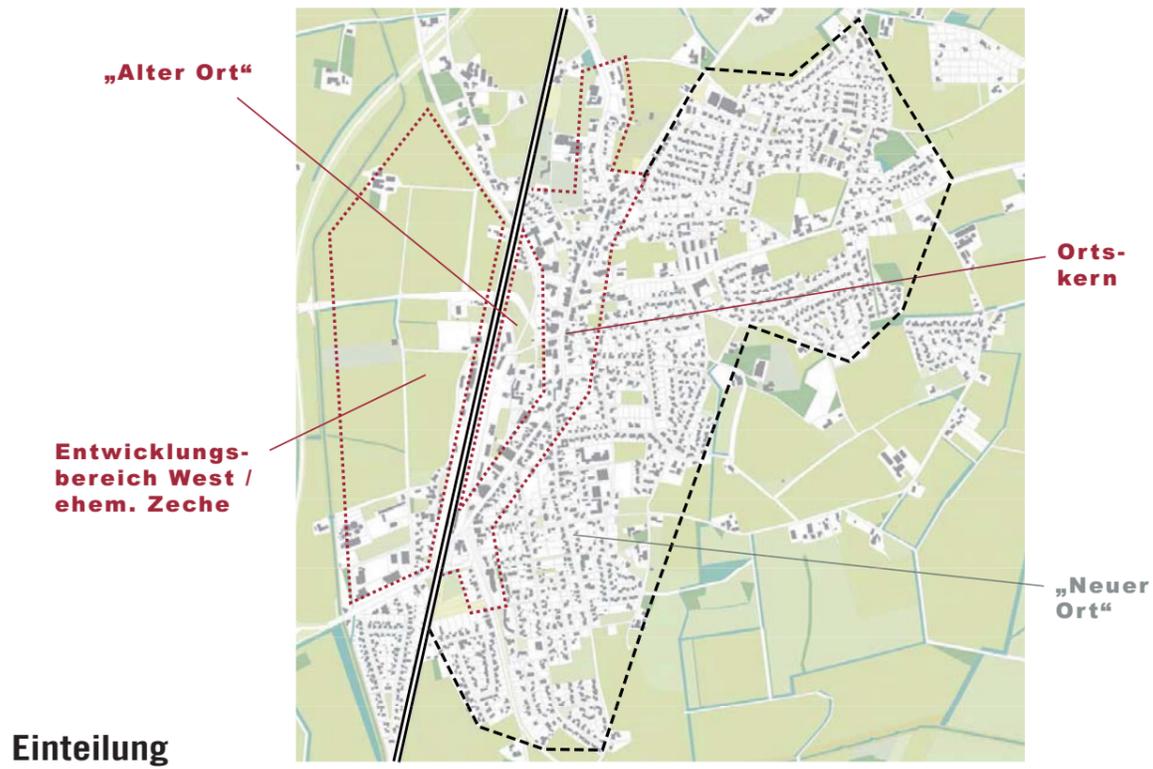
Das zentrale Thema des Projektes ist der Shared Space Gedanke sowie seine formale und gestalterische Umsetzung. In erster Linie ist der Ortskernbereich, der im Sinne des Shared Space Programms umgestaltet werden soll räumlich zu definieren. Damit werden auch die Punkte, an denen sich Eingangssituationen zum Ortskern befinden identifiziert. Diese Punkte erfordern eine besondere Gestaltung, um den Verkehrsteilnehmern einen deutlichen Hinweis zu geben, dass er hier den reinen Verkehrsraum verlässt. Er soll sich den Gegebenheiten des öffentlichen Raums anpassen und erkennen, dass der Schwächere vor dem Stärkeren Vorrang besitzt. Zwischen dem eigentlichen Ortseingangsbereich und der Einfahrt in den Ortskern liegt eine Vorzone, die den Autofahrer mit dem Einsatz weniger gestalterischer Mittel auf die Kernzone des Shared Space vorbereiten kann. Im Süden findet der Ortskern mit dem Platz an Bahnhof und Rathaus seinen Anfang. Im Norden werden das Umfeld des Denkmals und der evangelische Kirche in besonderer Weise gestaltet, um den Eintritt in die Kernzone zu

verdeutlichen. Die Einfahrtsbereiche im Westen und Osten liegen hinter den jeweiligen wichtigen Kreuzungen auf der Leverner Straße und Am Schwaken Hofe.

Im selben Maß, wie die reine Verkehrsfunktion abnimmt, muss auch die zugelassene Höchstgeschwindigkeit reduziert werden. Optimal wäre es, wenn die vielfältige Nutzung des Straßenraums eine hohe Geschwindigkeit nicht zulässt. Im Ortskernbereich wird von einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgegangen was sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken wird.

Die Bremer Straße soll sich zur „guten“ Stube Bohmtes entwickeln und eine lebendige Einkaufsstraße werden. An der Bremer Straße befinden sich besondere Bereiche, deren Planung große Sorgfalt erfordern.

- Am südlichen Anfang des Ortskerns befinden sich wichtige öffentliche Gebäude, wie der Bahnhof, das Rathaus und ein großes Restaurant. Sie orientieren sich auf eine Platzfläche, die in Ihrem Zusammenhang gestalterisch stärker hervorgehoben werden muss.
- Das Gebiet an den Kreuzungen zur Strasse „Am Schwaken Hofe“ und Leverner Straße ist das eigentliche Zentrum im Ort. Durch die angrenzenden Gebäude wie die beiden Kirchen, das historische Bauernhofensemble, das Forum mit öffentlicher Grünfläche, das Hotel-Restaurant, die Schule und der Kindergarten kommen hier viele Ansprüche an den öffentlichen Raum zusammen.
- Die evangelische Kirche und das Kriegerdenkmal sind zusammen in der Lage, eine räumliche Einheit zu formen, die sich über die Bremerstraße hinweg manifestiert.
- Am Bistro Ayan kann durch den Abriss der Kegelbahn eine neue Platzsituation entstehen, die eine große Bereicherung für den Ort darstellt.





Evang. Kirche / Kriegerdenkmal

Zentraler Platz

Am Bistro Ayan

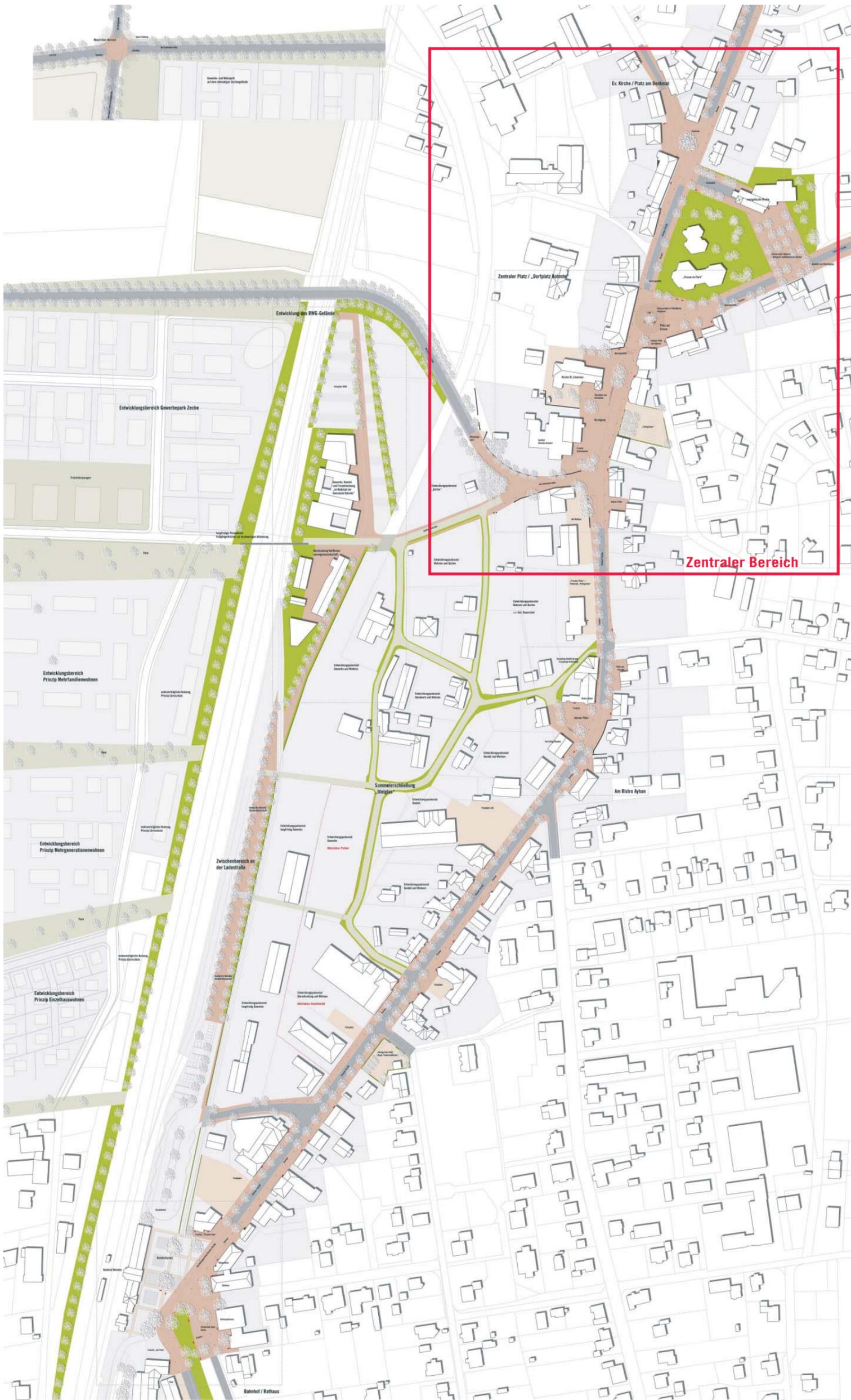
Bahnhof / Rathaus



Teilgebiete an der Bremer Straße



Zentraler Bereich

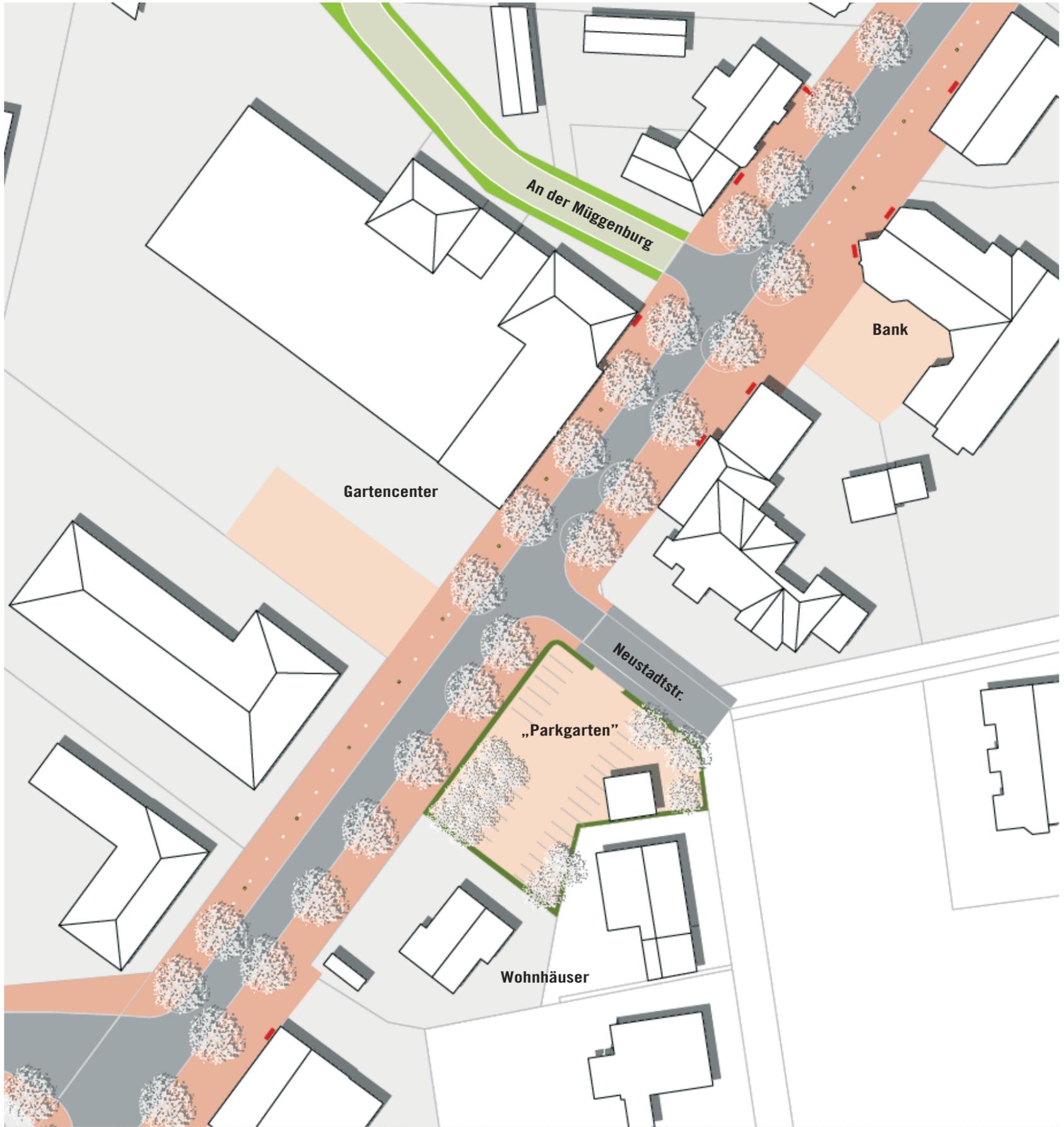


Gesamtplan



03 ERLÄUTERUNG

03.01	Bremerstraße	Seite 30
03.02	Vorplatz Bahnhof / Rathaus	Seite 42
03.03	Kreuzungsbereiche Am Schwaken Hofe/Bremer Str./Leverner Str.	Seite 44
03.04	Mittelanbindung	Seite 54
03.05	Alter Ort	Seite 58
03.06	Gelände der Raiffeisenwarengenossenschaft	Seite 64
03.07	Westlich der Schienen / ehemalige Zeche	Seite 68



Bremer Straße - Ausschnitt

Anpassung des Profils der Bremerstraße

Die Bremerstraße ist die Lebensader Bohmtes und wird auch in Zukunft von besonderer Wichtigkeit für das Wohlergehen des Ortes sein. Eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Bremer Straße ist lediglich hinsichtlich des hohen Anteils Lkws wünschenswert. Durch die Bereitstellung der neuen Mittelanbindung ist zu erwarten, dass sich der Verkehr umverteilen wird. Der Großteil des motorisierten Verkehrs soll weiterhin der Route über die Bremerstraße den Vorzug zu geben. Es wird angestrebt, möglichst viele Kunden zum Anhalten und Einkaufen in Bohmte zu ermuntern.

Mit einer Umgestaltung der Bremer Straße, wobei der Raum für die verschiedenen Verkehrsfunktionen neu eingeteilt wird, entstehen Chancen, den öffentlichen Raum zu optimieren. Im Sinne des Shared Space Gedankens soll mehr sozialer Raum für den Menschen und eine sicherere Situation für Radfahrer und Fußgänger entstehen. Der Kraftwagenverkehr wird durch die Umgestaltung in seinen Verhaltensweisen beeinflusst, so dass sich eine langsamere aber reibungslose Verkehrsabwicklung einstellt.

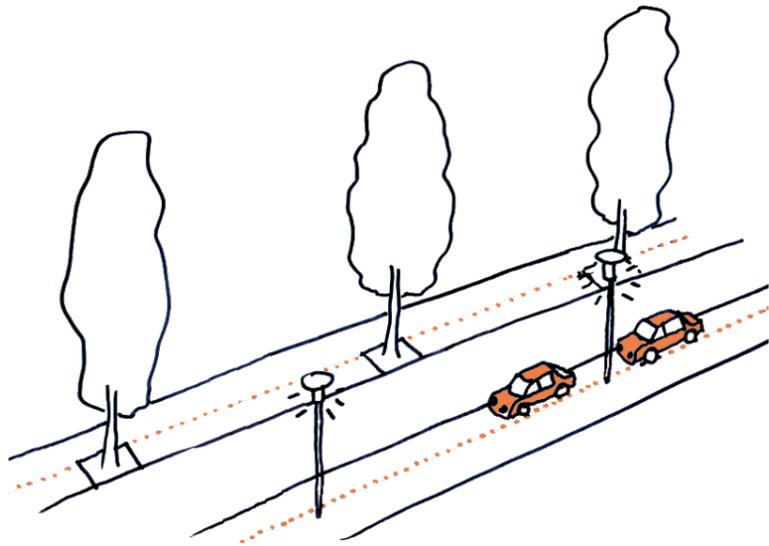
Die Planung der Bremer Straße orientiert sich an der klassischen Einteilung eines historischen Verkehrsweges in Fahrbahn und Fußweg, der an einigen Stellen von Platzsituationen überspannt wird. Die Bremer Straße weist in ihrem Standardprofil einen möglichst breiten, mit Klinkern gepflasterten Gehsteig auf, wo genug Platz für verschiedenste Aktivitäten entsteht, der auch von den Gewerbetreibenden genutzt werden kann. Die Fahrbahn selbst besteht aus Asphalt, ihre Breite wird überall auf 5,50 m reduziert. Dieses Maß macht eine vorsichtiger Fahrweise erforderlich. Da auch die Radfahrer die Fahrbahn nutzen, wird sich der Durchgangsverkehr an die langsameren Verkehrsteilnehmer anpassen müssen. Hiermit steht auch Raum für die Herstellung der ursprünglichen Baumpflanzungen als einseitige Baumreihe aus ortstypischen Linden zur Verfügung. Diese stellen ein wichtiges Element zur Herstellung des gestalterischen Zusammenhangs im Dorf dar, betonen die dörfliche Atmosphäre und lassen Intimität entstehen. Um an der Bremer Straße die gesamtörtliche Grünstruktur zu betonen sind an den Kreuzungsbereichen auf beiden Seiten der Straße Bäume vorgesehen. An diesen Punkten findet ein Wechsel der baumbestandenen Straßenseite statt.

Entlang der Straße werden auf beiden Seiten, also auch zwischen den Bäumen, 2 m breite Streifen für Längsparker ausgewiesen. Der gepflasterte Parkstreifen ist gestalterischer Teil des Gehweges und wird lediglich von eingelassenen punktförmigen Elementen im Pflaster gekennzeichnet. Wenn die Parkplätze ungenutzt sind, ist die Fläche räumlich dem Gehweg zugehörig.

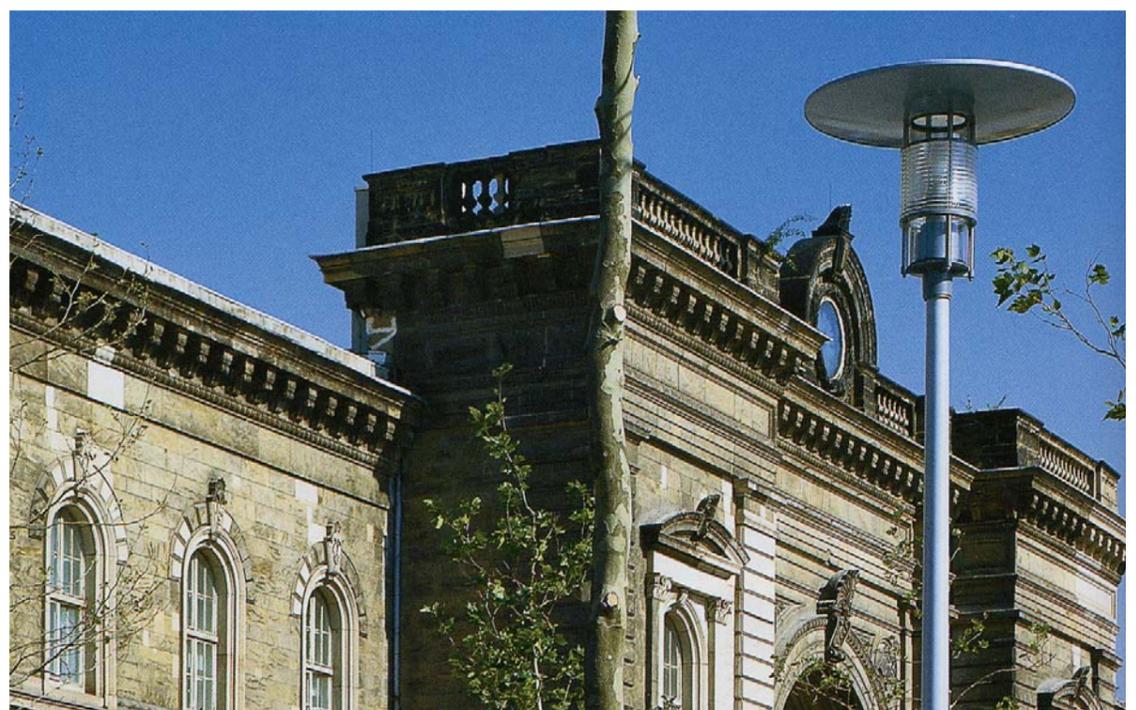
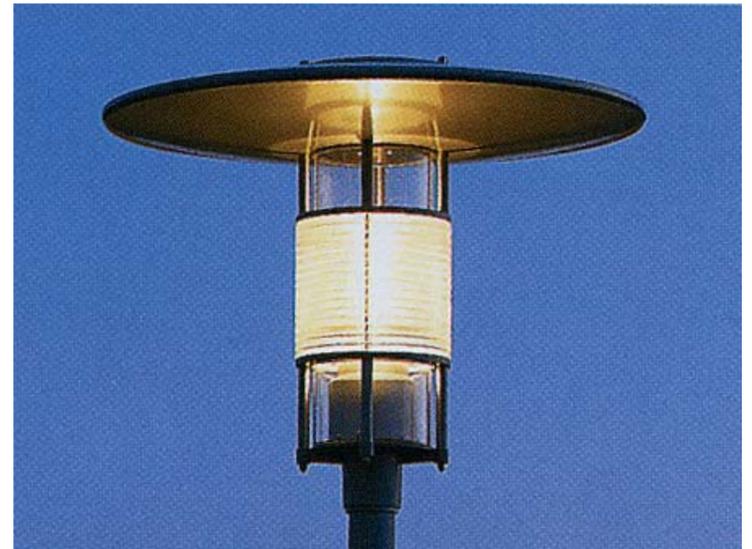
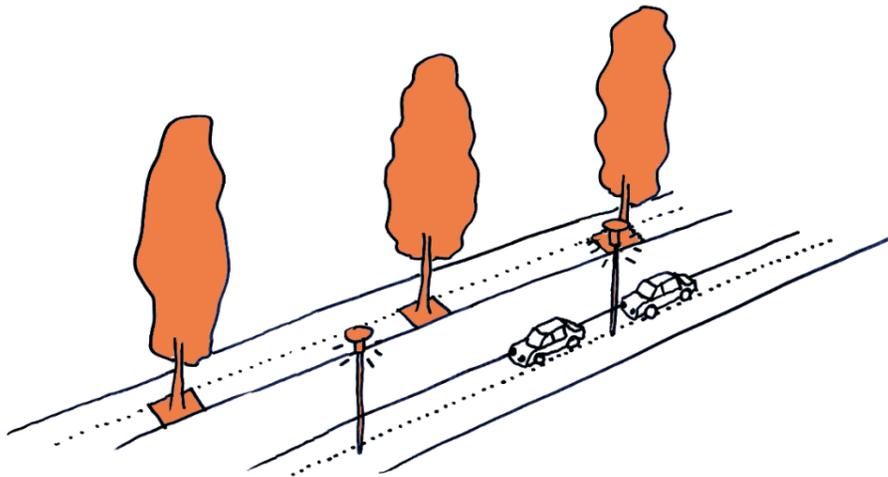
Die Beleuchtung entlang der Bremer Straße soll sich dem dörflichen Maßstab anpassen und kann viel zur angenehmen Atmosphäre beitragen. Die vorgeschlagenen Leuchtentypen besitzen ein modernes Design, das Merkmale einer historischen Leuchte aufweist, wie die Allseitigkeit der runden Form und die Proportionen von Mast und Leuchtaufsatz. Der Standort der Beleuchtungselemente ist auf der jeweils gegenüberliegenden Seite der Baumreihe geplant, muss allerdings von einem Lichtplaner näher definiert werden.

Es ist das erklärte Ziel der Gemeinde Bohmte, die Anzahl der Parkmöglichkeiten entlang der Bremerstraße zu erhöhen. Zur Bereitstellung ergänzender Parkflächen hat die Gemeinde Bohmte eine Bestandsaufnahme der Flächen erstellt, die möglicherweise als Parkplätze umgenutzt werden könnten. Da viele der angegebenen Bereiche momentan als Gärten genutzt werden, wurde das Konzept des „Parkgartens“ entwickelt. Hierbei ist der Parkplatz von einer Heckenpflanzung umsäumt, die einen deutlichen Einfahrtsbereich definiert. Auf diese Weise werden weitere, räumlich ungünstige Aufweitungen vermieden. Die charakteristische grüne Ausstrahlung wird durch eine Baumgruppe aus Zierobst hinter der Einfriedung erreicht. Das Ortsbild würde davon profitieren, wenn das beschriebene Prinzip auch auf bestehende Parkplätze angewendet würde.

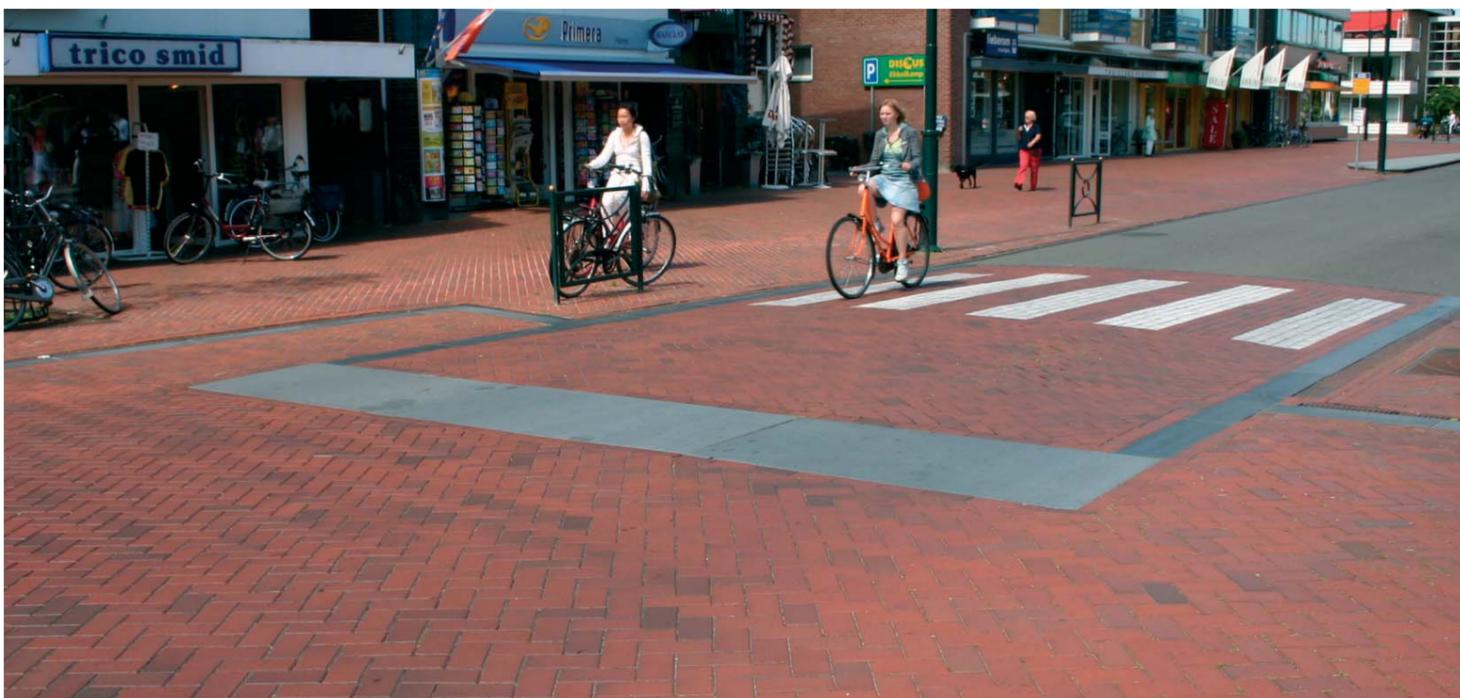
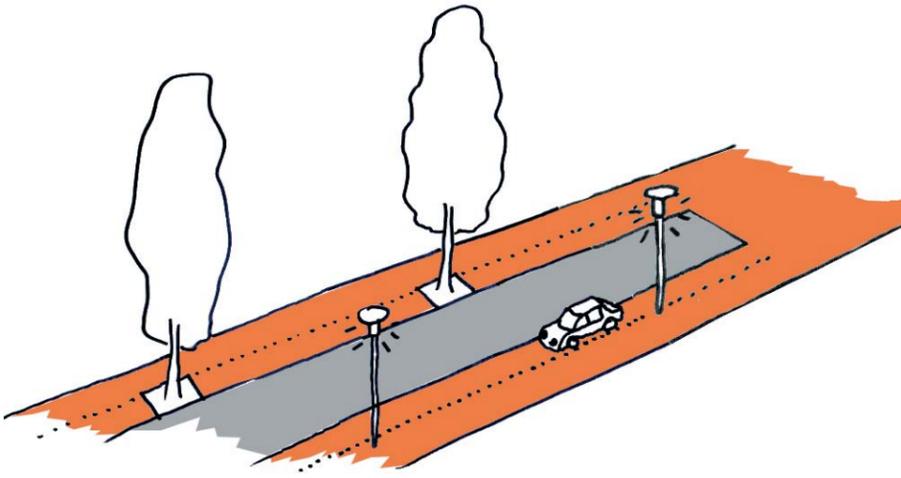
Ein besonders wichtiges Thema an der Bremer Straße ist der Umgang mit angrenzenden privaten Flächen. Zwischen Gebäudefassade und Hintergrenze des Gehweges liegen oft sehr schmale Streifen der privaten Grundstücke. An Ladengeschäften und Gebäuden mit Publikumsverkehr ist eine einheitliche Gestaltung der Gehwegoberfläche (Durchpflasterung) zur Herstellung eines einheitlichen räumlichen Zusammenhangs von großer Bedeutung. Wo sich platzartige Bereiche an der Bremerstraße auftun, wie beispielsweise im Vorbereich der Oldenburgischen Landesbank können auch abweichende Gestaltungsideen umgesetzt werden.



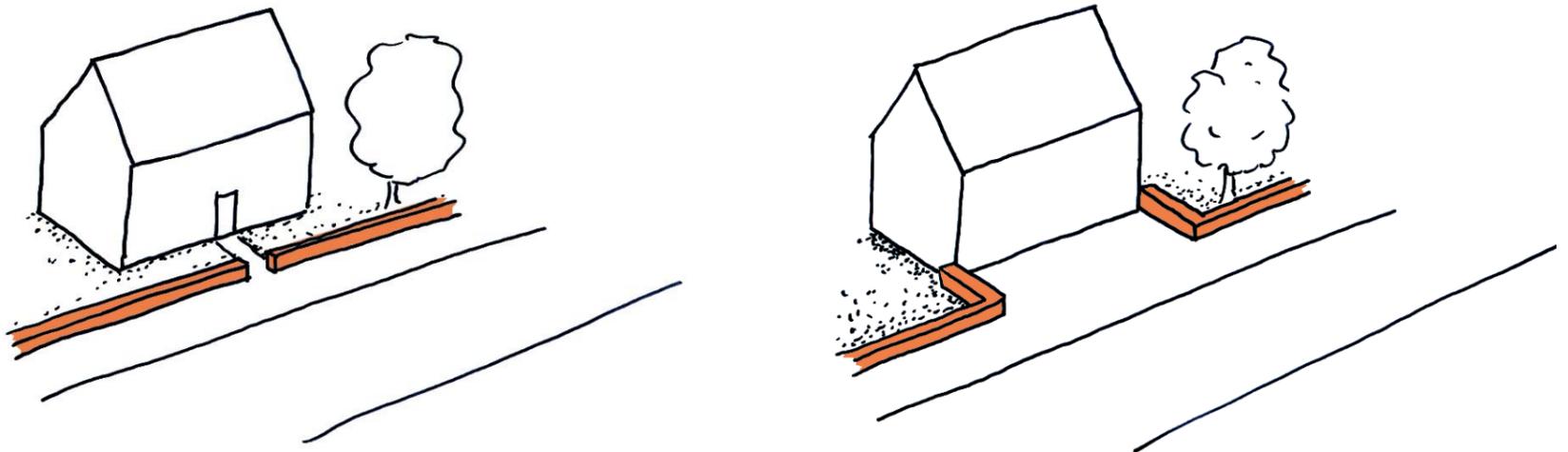
Abgrenzungselement Parkplätze



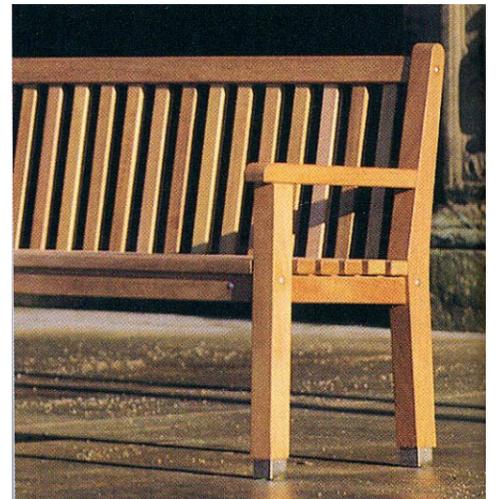
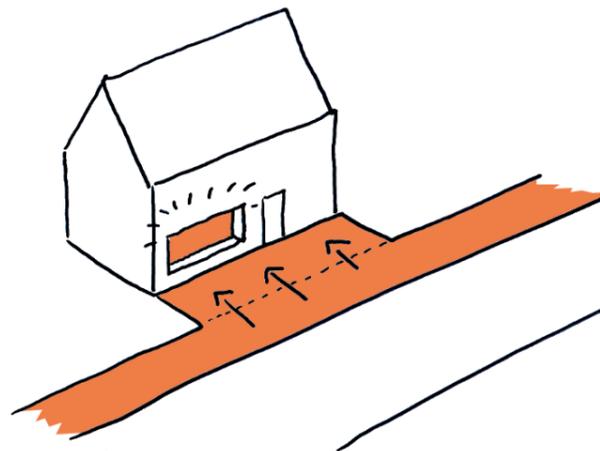
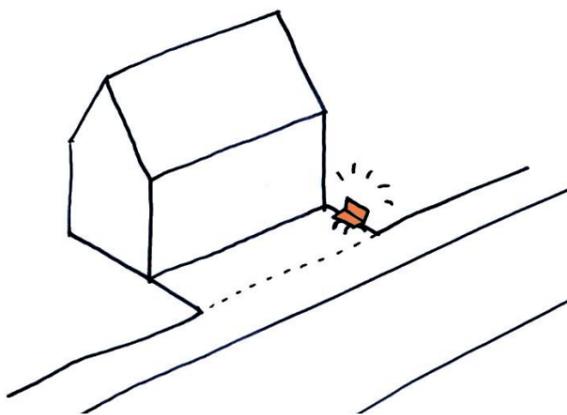
Beleuchtung



Einteilung des Straßenraums



Einfriedung der Grundstücke



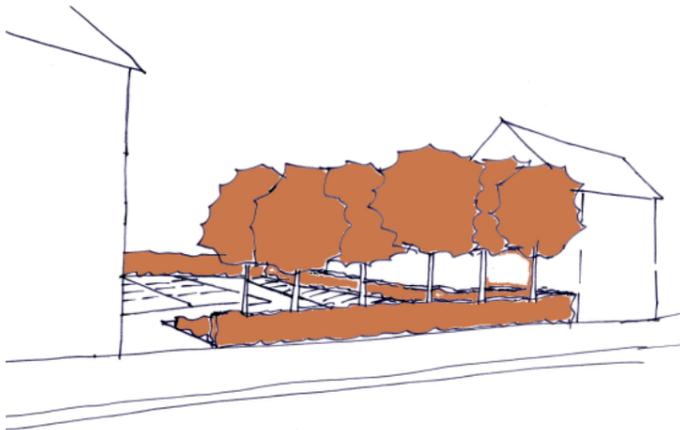
Bänke / Vorbereiche der Geschäfte

An Wohnhäusern befinden sich angrenzend an die Bremer Straße häufig Vorgärten oder größere Gärten. Der Raum der Bremerstraße profitiert von gliedernden Elementen die klare Kanten definieren. Geschnittene Hecken und niedrige Natursteinmauern sind ortstypische Einfriedungen, die an das Bild des historischen Bohmte erinnern. Auf alten Fotos ist ein weiteres charakteristisches Element zu entdecken: die Pflanzung kleiner Bäume vor der Fassade der Wohngebäude.

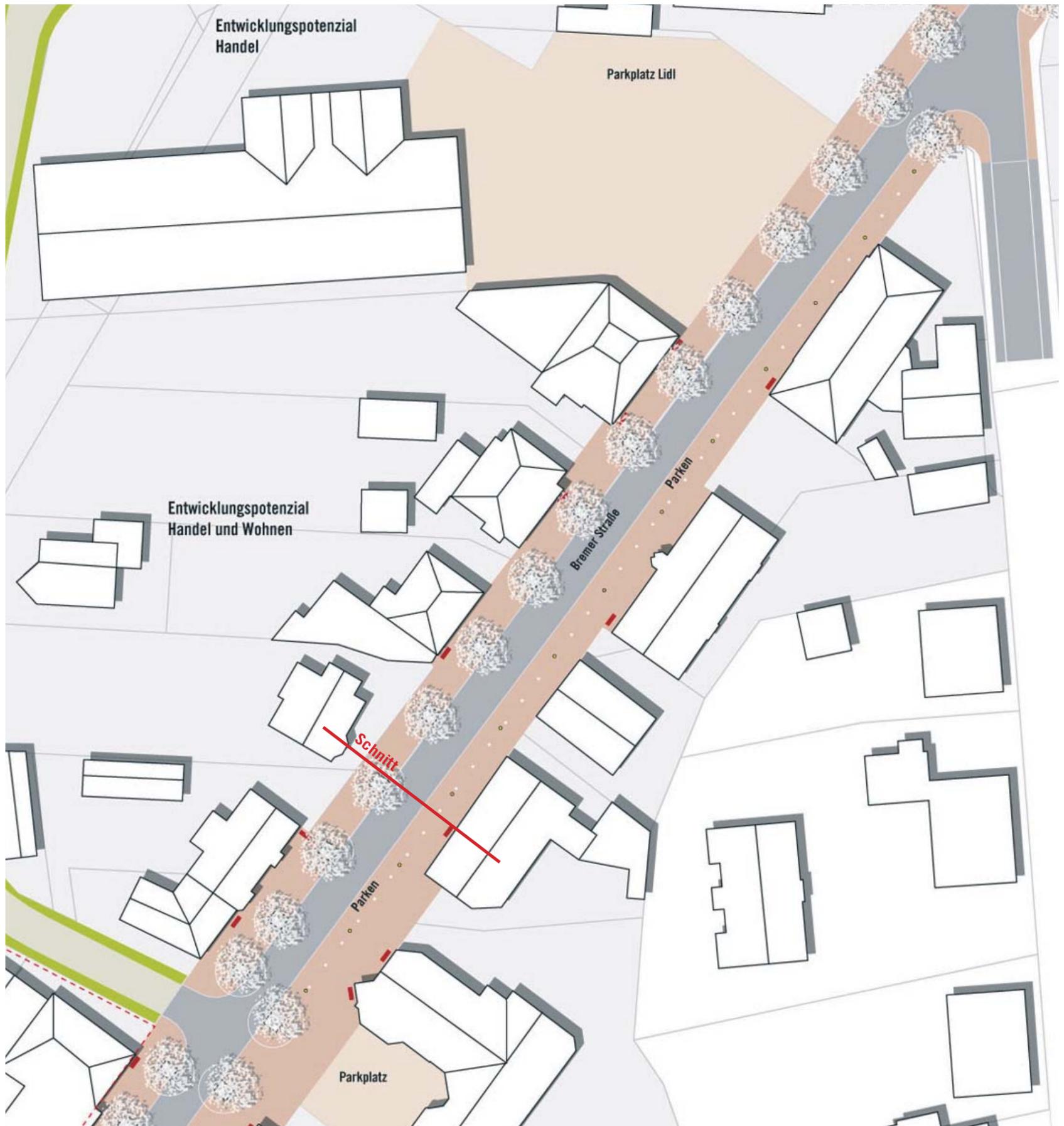
Ebenfalls historisch belegt sind private Bänke an der Bremer Straße, die der Vorzone der Gebäude zugeordnet sind. Es wird vorgeschlagen, für Bohmte einen bestimmten Banktyp zu wählen, der dann von Gemeinde und Privatpersonen zusammen angeschafft werden könnte und dessen Unterhalt privat geschieht. Die Standorte der Bänke können individuell bestimmt werden, allerdings dürfen keine Hindernisse im öffentlichen Raum entstehen. Auch für Geschäftsleute ist es interessant im Vorbereich ihrer Läden solche Bänke aufzustellen.

Der Bereich am Kriegerdenkmal bildet mit dem Vorplatz der evangelische Kirche eine räumliche Einheit, die sich an der Südseite der Kirche bis zur Leverner Straße fortsetzt. Der gesamte Parkraum an der evangelischen Kirche wird neu organisiert und auf einem großen Parkplatz mit Baumraster aus Zierobstbäumen zusammengefasst, der sich hinter der Kirche an der Leverner Straße befindet. Dieser Bereich formuliert den östlichen Ortseingang an der Leverner Straße. Der motorisierte Verkehr durchfährt den neu entstehenden Platz, der sich in Pflaster und Gestaltungselementen vom weiteren Verlauf der Leverner Str, unterscheidet.

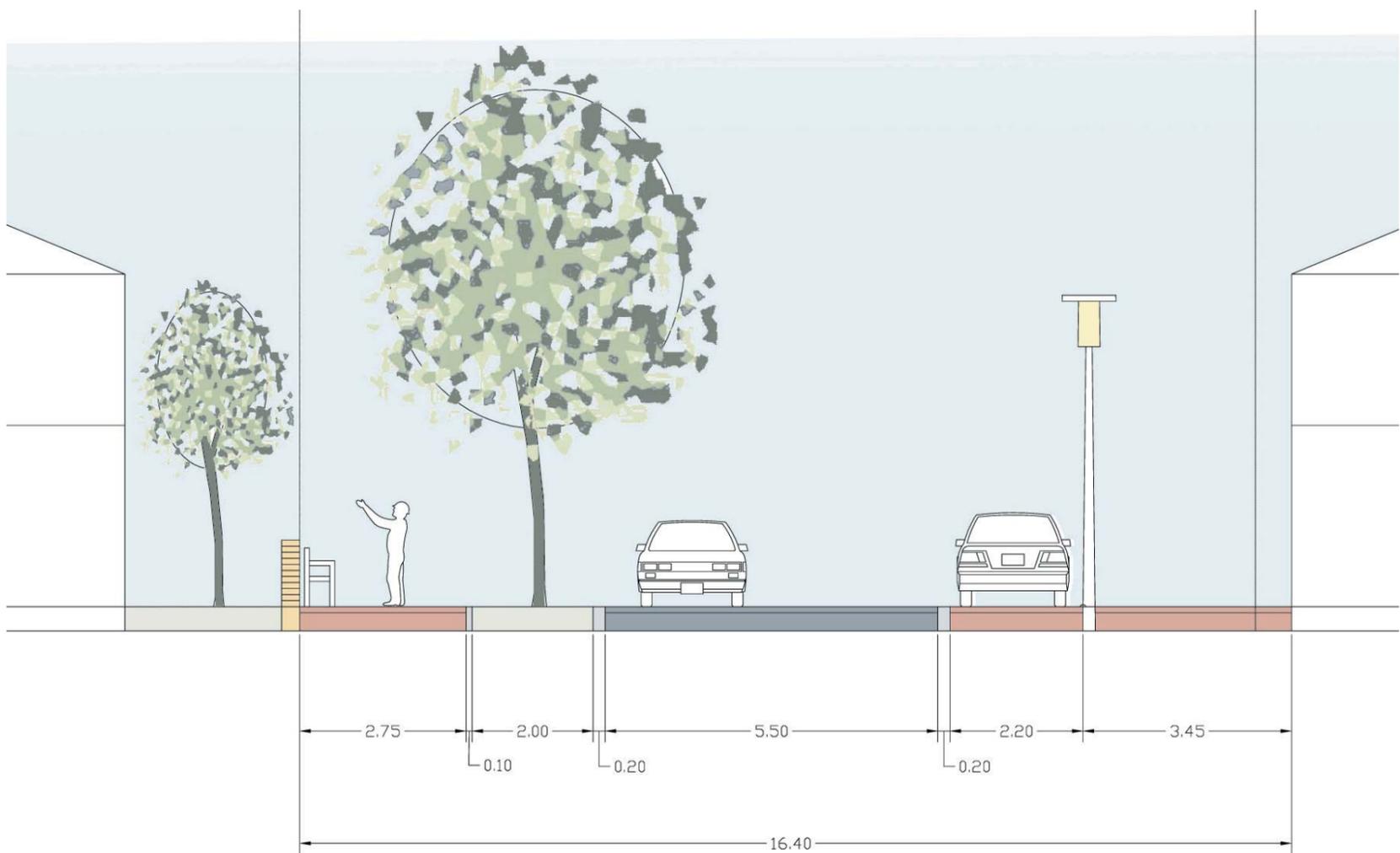
Eine große Bereicherung des öffentlichen Raums an der Bremer Straße kann die Schaffung eines neuen Platzes im Vorbereich des Bistro Ayan bedeuten. Durch den möglichen Abriss der Kegelbahn entsteht ein Platz der auch den angrenzenden Bereich des alten Ortes logisch mit der Bremer Straße verbindet. Der Platz besitzt das Potential, sich zu einem beliebten Punkt im Ortszentrum zu entwickeln und bietet interessante Nutzungsmöglichkeiten für die angrenzende Gastronomie.



„Parkgärten“



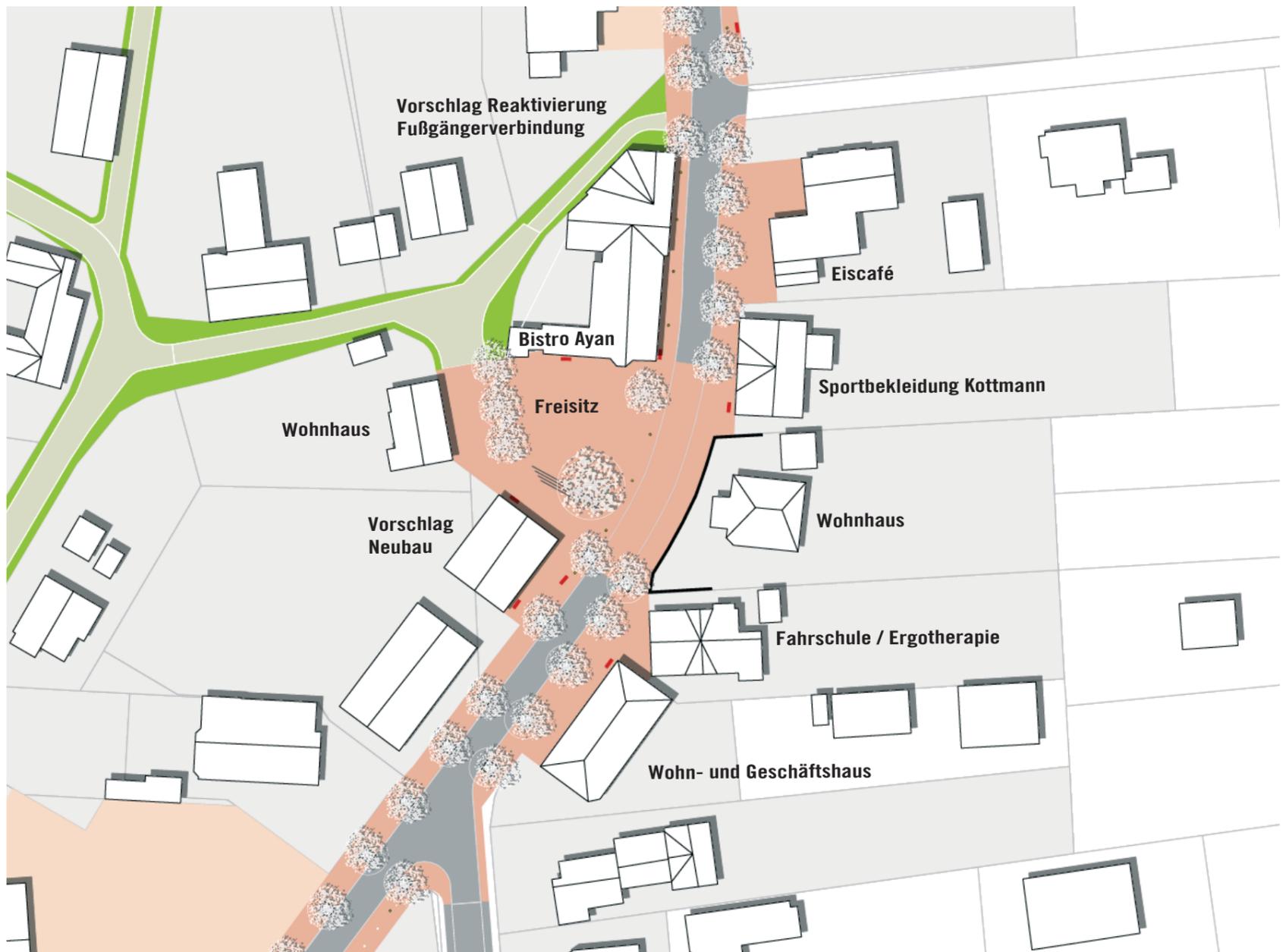
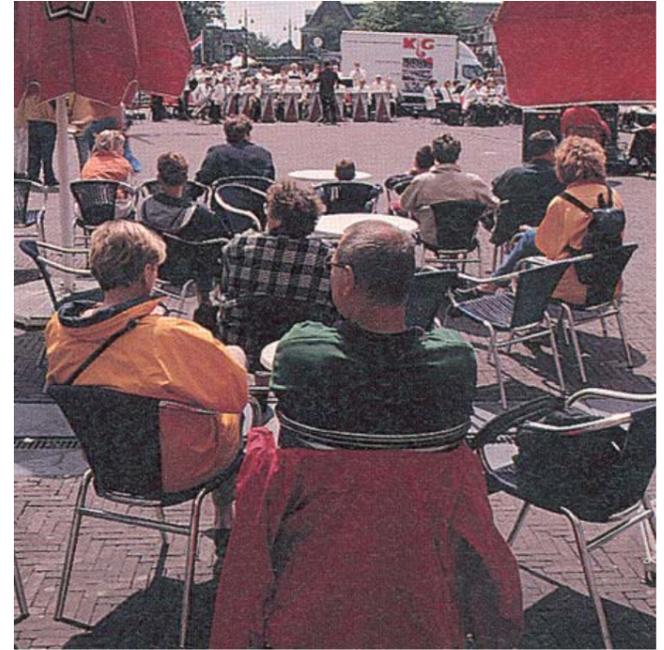
Lageplan des Schnittes



- privater Vorgarten
- Mauer
- Bank
- Gehweg / Straßenklinker
- runde Einlassungen
- Linde
- Bordstein
- Fahrbahn / Asphalt
- Bordstein
- Parken
- runde Einlassungen
- Gehweg / Straßenklinker
- Geschäftshaus



Schnitt Bremer Strasse



Platzbereich am Bistro Ayan



Übersicht potenzieller Parkflächen (Angaben der Gemeinde Bohmte)



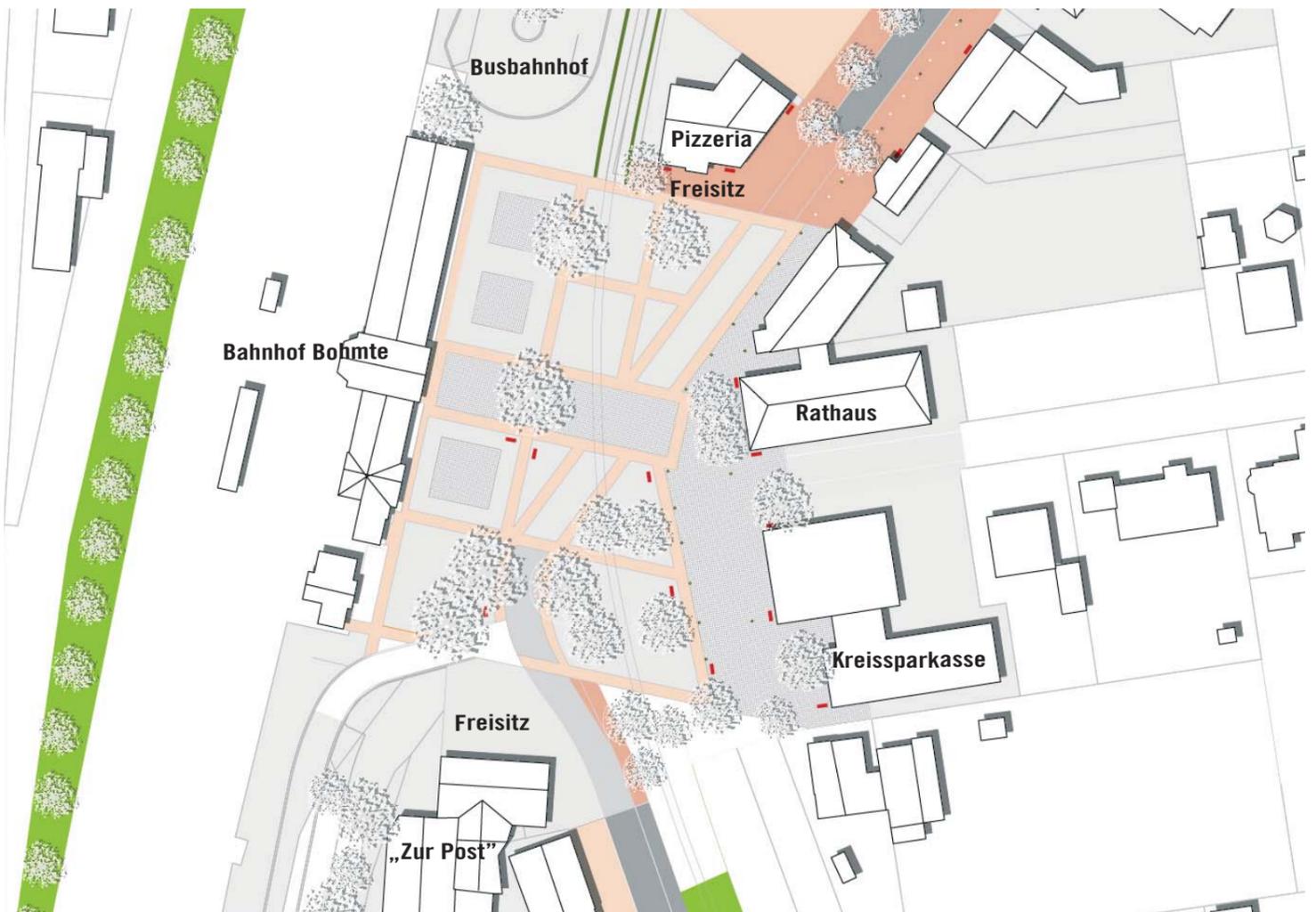
Lageplan der Fotomontage



Fotomontage Bremer Straße



Variante 1



Variante 2

VORPLATZ BAHNHOF UND RATHAUS

Zwischen Bahnhof und Rathaus liegt eine große Platzfläche, die räumlich nicht an allen Rändern klar gefasst ist, sondern in benachbarte Bereiche übergeht.

Der Bahnhofsvorplatz wurde zusammen mit dem Busbahnhof und verschiedenen Park&Ride Parkplätzen vor wenigen Jahren neu angelegt. Die Gestaltung des Platzbereiches ist auf das Bahnhofsgebäude ausgerichtet. Das dargestellte Raster nimmt die Richtung der Fassade und die Proportionen des Gebäudes auf. Alte Linden stehen als raumwirksame Elemente auf dem Platz. Die Gleise der Privatbahn, die mit Hecken eingefasst ist, zerschneidet den Platz in zwei Teile. Die Platzfläche endet momentan an der Bremer Straße. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich das Rathaus, das außer einem Bürgersteig keinen spezifischen Vorplatz besitzt und eine eher unauffällige Position am Platz einnimmt.

Ziel der Planung ist es eine räumlich eigenständige Einheit zu schaffen, wobei die Gebäude über den Platz miteinander in Beziehung gesetzt werden und das Rathaus mehr Bedeutung erhält. Es wird die Schaffung eines lebendigen Platzes angestrebt, der zum Verweilen einlädt und den angrenzenden gastronomischen Betriebe im Sommer eine Bestuhlung ermöglicht. Es werden zwei verschiedene Entwurfsvarianten vorgeschlagen, die sich in der Umgangsweise mit dem vorhandenen Gestaltungsprinzip des Bahnhofsvorplatzes unterscheiden.

Variante 1

Die erste Variante verändert die bestehende Form des Platzes nicht. Die einzige Anpassung wird im mittleren Bereich vorgenommen, wo ein durchgängig gepflasterte Fläche entstehen soll. Auf der Straße und im gesamten Vorbe-

reich des Rathauses setzt sich die Gestaltung der Bremerstraße mit durchgängigem Klinkerpflaster fort. Die beschriebenen Gestaltungselemente der Bremerstraße finden sich in dieser Variante wieder. Die Pflasterung verläuft bis zum Vorbereich der Kreissparkasse. Angrenzend trennt der bestehende grüne Streifen diesen Bereich vom Vorbereich des Restaurants und funktioniert somit als gliederndes Element. Das Prinzip der Bremerstraße mit gepflasterter Fahrbahn kommt bei allen weiteren besonderen Platzsituationen im Ort vor und soll auch an dieser wichtigen Eingangssituation zum Ortszentrum nicht negiert werden. Überdies wird die Platzfläche in dieser Variante besser gegliedert, was der Größe des Platzes entgegenkommt, die dem dörflichen Maßstab Bohmtes auf diese Weise besser gerecht wird.

Variante 2

In der zweiten Variante wird das Gestaltungsprinzip des Bahnhofsvorplatzes weiterentwickelt und über die Bremer Straße hinaus fortgesetzt. Teil der Struktur ist ein mittiger durchgängiger Streifen, der sich wie ein Teppich vor dem Haupteingang des Bahnhofs ausbreitet und in die Richtung des Rathauses weist. Das gepflasterte Raster endet mit einem Abstand von ca. 4m vor dem Rathaus, das damit seinen eigenen Vorbereich erhält. Der südliche Rand des Platzes schließt an den Vorbereich der Kreissparkasse an, der in seiner Gesamtheit der Platzfläche zugeordnet wird. Das Gestaltungsprinzip wird auch in südliche Richtung erweitert und hält ebenfalls Abstand zur Fassade der Kreissparkasse. Das Material der neu entstehenden Pflasterflächen soll auf die vorhandenen Elemente abgestimmt werden.



Übersichtsplan Kreuzungsbereich

KREUZUNGSBEREICH

AM SCHWAKEN HOFE / BREMER STRASSE / LEVERNER STRASSE

Bei diesem Bereich handelt es sich um das Kernstück des Shared Space Projektes, das innerhalb des nächsten Jahres realisiert werden soll. Momentan dominiert die Verkehrsfunktion den gesamten Bereich, der Verkehr wird teilweise mit Ampeln geregelt. Im Zuge der Neugestaltung soll im Sinne des Shared Space Gedankens auf die Ampelanlage verzichtet werden.

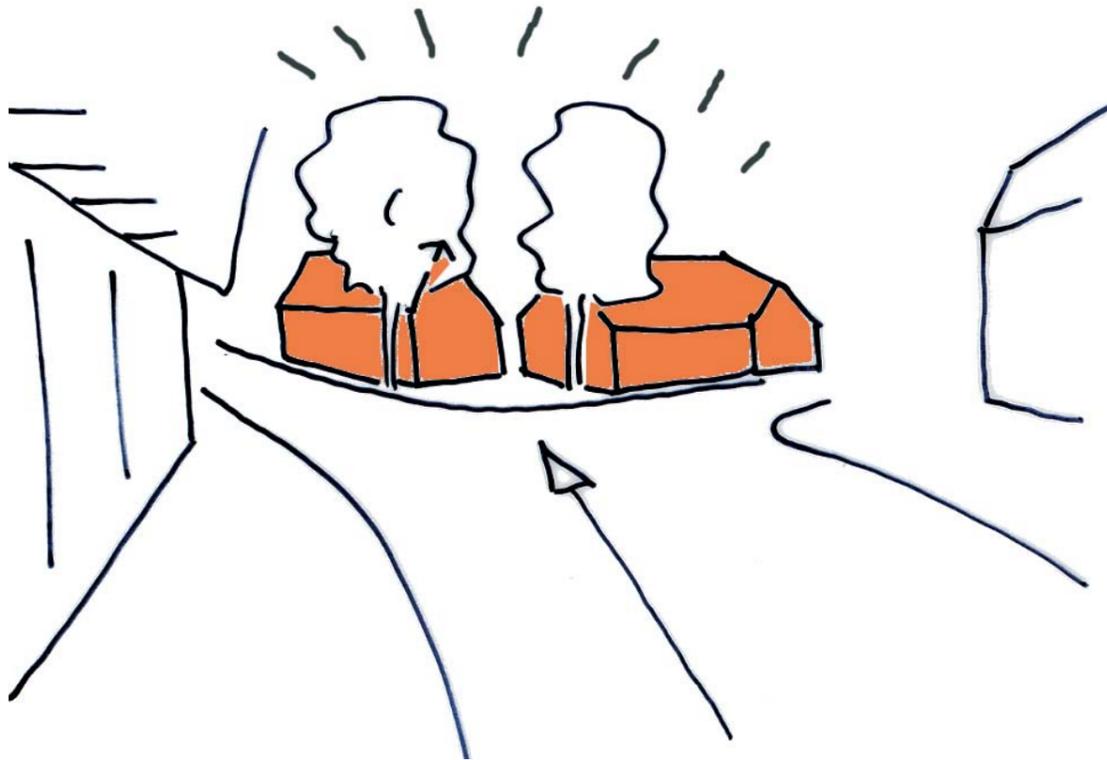
Dieser Bereich beinhaltet zwei Kreuzungen, die sich in ihrer Verkehrsbelastung grundlegend voneinander unterscheiden. Die Kreuzung Bremer Straße / Leverner Straße stellt mit täglich 12.000 Fahrzeugen die am stärksten frequentierte Kreuzung Bohmtes dar. Hingegen ist die Abzweigung zur Straße Am Schwaken Hofe schon durch die räumlich beengte Situation in ihrer Leistungsfähigkeit begrenzt. Der Bereich an und zwischen den beiden Kreuzungen ist das Herz Bohmtes und muss mit den angrenzenden Vorzonen des Restaurants Asshorn/Gieseke, der Kirche, des Forums und der weiteren angrenzenden Bebauung als Einheit betrachtet werden. Es ist beabsichtigt, einen durchgängigen Platz zu entwickeln der auch die privaten Bereiche mit einbezieht. Wichtiger gestalterischer Ausgangspunkt ist die Freihaltung der Sichtachsen zu ortsbildprägenden Gebäuden. Bei der Gestaltung dieses verkehrstechnisch problematischen Bereiches hat das Planungsteam in Zusammenarbeit mit Hans Monderman und der Projektsteuerungsgruppe verschiedene Planvarianten entwickelt, die sich in der Organisation des Verkehrs und dem Umgang mit der angrenzenden Bebauung unterscheiden.

Variante 1: Vorzugsvariante mit Kreisverkehr
Nach einem ausführlichen Abstimmungsprozess mit allen am Planungsprozess beteiligten Personen und Hans Monderman wird ein klein dimensionierter einspuriger Kreisverkehr in die Platzfläche des Kreuzungsbereichs Bremer Straße / Leverner Straße integriert. Der motorisierte Verkehr fährt von der Asphaltstraße über eine deutlich sichtbare Grenzmarkierung auf den Platz, wo auf einem kurzen Stück keine Fahrbahnmarkierung vorhanden ist. Er steuert auf den Kreisverkehr zu, der den Verkehr regelt. Auf der mittleren Fläche des Kreises wird eine Baumgruppe angepflanzt. Diese referiert an die weiteren wichtigen Bereiche im Ort, die ebenfalls von Baumpflanzungen besonders hervorgehoben werden.

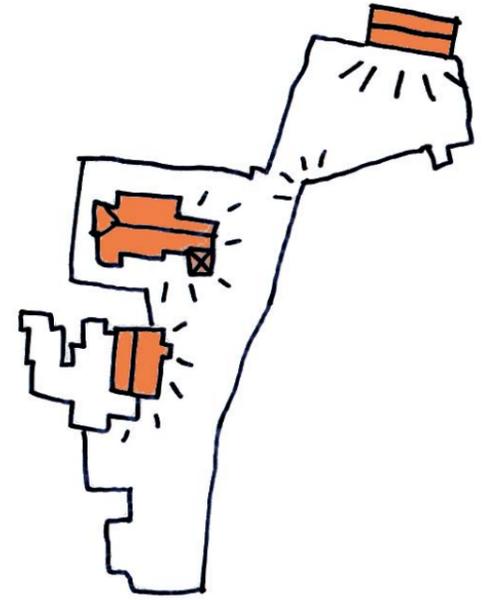
Um den schwächsten Verkehrsteilnehmern, wie Kindern und Behinderten, die Überquerung der Fahrbahn zu erleichtern, werden an Übergangsbereichen zum Platz Zebrastreifen vorgesehen. Die genaue Lage dieser Verkehrsüberwege wird im weiteren Planungsprozess mit den Vertretern der jeweiligen Gruppen abgestimmt. Die höhenleich eingebauten Bordsteine dienen der Orientierung.

Shared Space hat es sich zum Ziel gesetzt, den zukunftsgerichteten Umgang mit Verkehrsaufgaben zu stimulieren und damit die bestehenden Regeln, wo es sinnvoll ist, zu hinterfragen. Es sollen neue Wege begangen werden, um die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum zu erhöhen. Aus etablierter verkehrstechnischer Sicht muss darauf hingewiesen werden, dass die konventionellen Rechenmodelle den Bedarf eines teilweise zweispurigen Kreisverkehrs angeben. Ein einspuriger Kreisverkehr hat demnach zu Hauptverkehrszeiten lange Wartezeiten zur Folge. Die zweispurige Variante würde hingegen räumlich keine Verbesserung der jetzigen Situation bedeuten und stellt deshalb keine Alternative dar. Der im Sinne des Shared Space Gedankens ausgeführte Kreisverkehr in Drachten kann als Vergleichsprojekt angeführt werden. Dieser einwandfrei funktionierende Kreisverkehr besitzt nur eine Spur, auf der täglich ca. 22.000 Fahrzeuge unterwegs sind. Dies lässt den Rückschluss zu, dass an der Kreuzung Bremer Straße / Leverner Straße mit ca. 12.000 Fahrzeugen pro Tag, ebenfalls ein einspuriger Kreisverkehr zur reibungslosen Verkehrsabwicklung ausreicht. Überdies denkt die Gemeinde Bohmte in Zukunft über eine Ortsumgehungsstraße nach, die schon vor dem Ortseingang einen Teil des Durchgangsverkehrs umleitet. Dies würde zu weniger Verkehrslast auf der Bremer Straße führen.

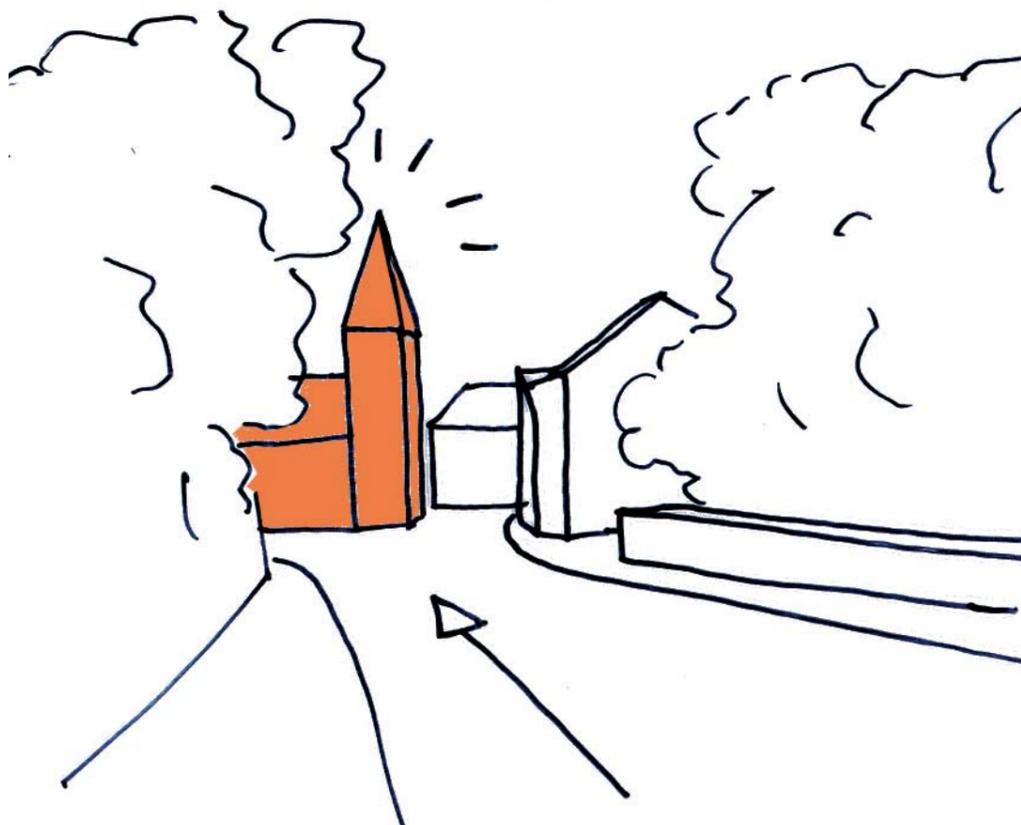
Variante 1 bietet sowohl verkehrstechnisch als auch räumlich die meisten Chancen, die es im weiteren Planungsprozess weiterzuentwickeln gilt. Obwohl dieser Entwurf nicht den Normen der Verkehrsplanung entspricht, wird eine gute Basis zur weiteren Ausarbeitung und Abstimmung der Inhalte gelegt. Das `Städtebauliche Planungsverfahren Ortskern Bohmte` ist ein Modellprojekt, das Alternativen zur gängigen Verkehrsplanung aufzeigt und einen Beitrag zum neuen Umgang mit öffentlichem Raum leisten will.



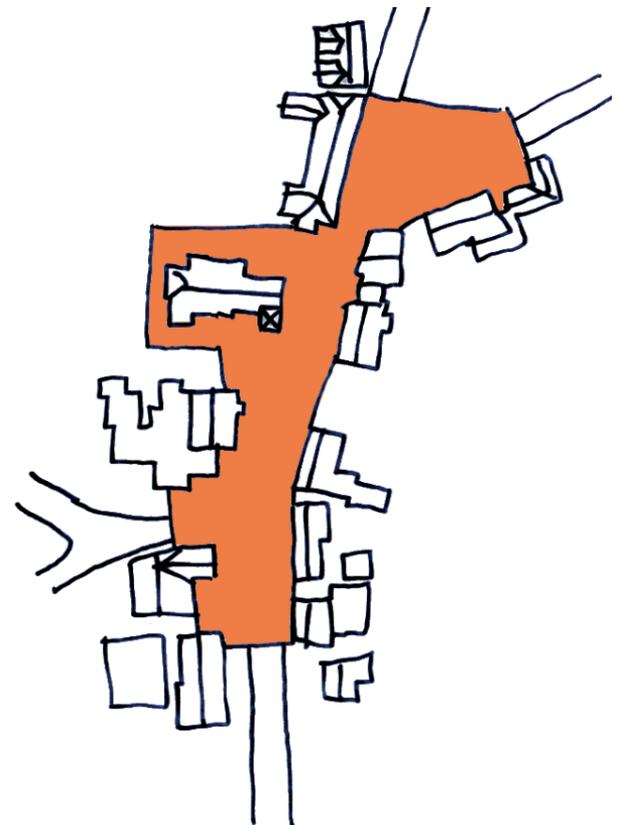
Freihalten von Sichtachsen zu ortsbildprägenden Gebäuden



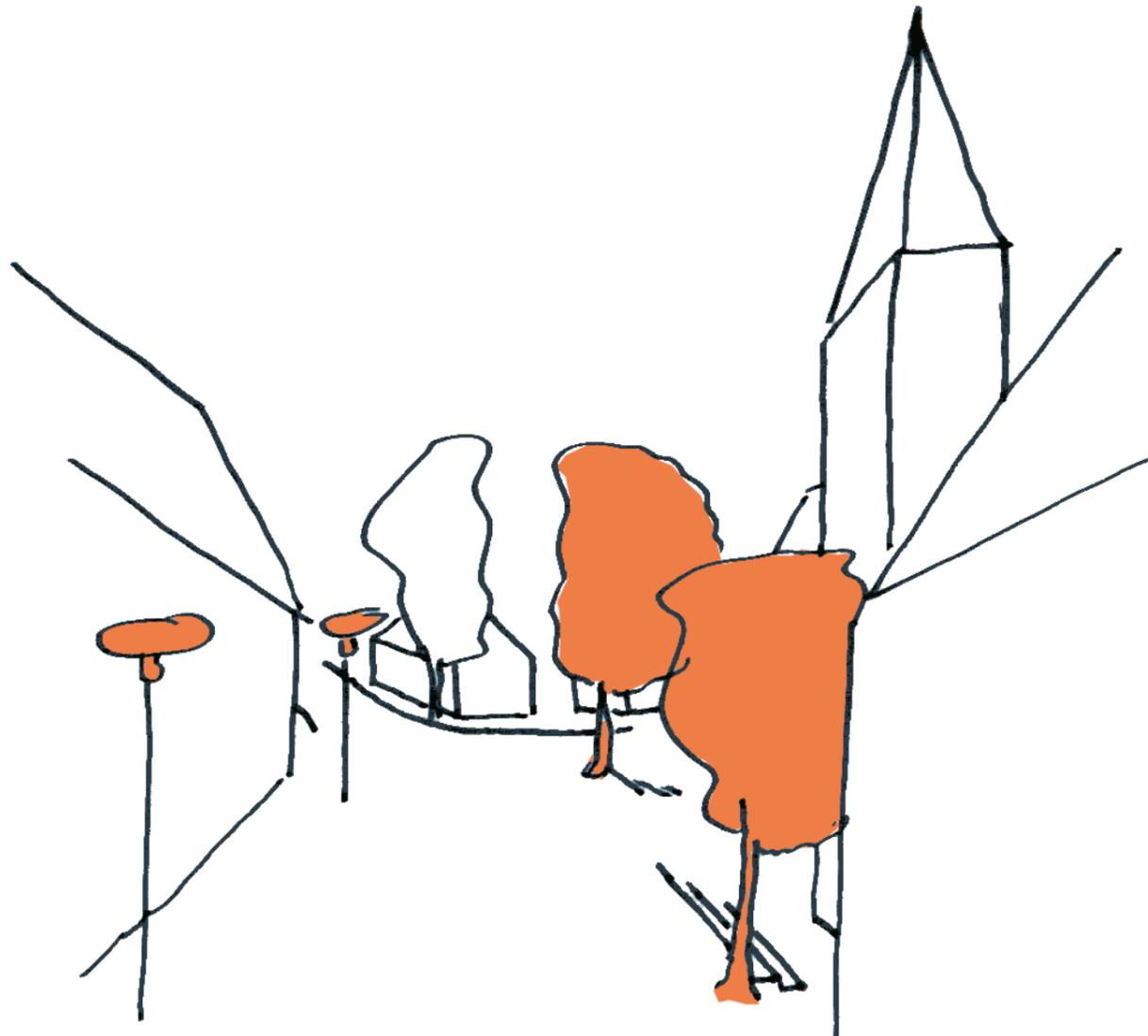
Gebäude mit Vorzone



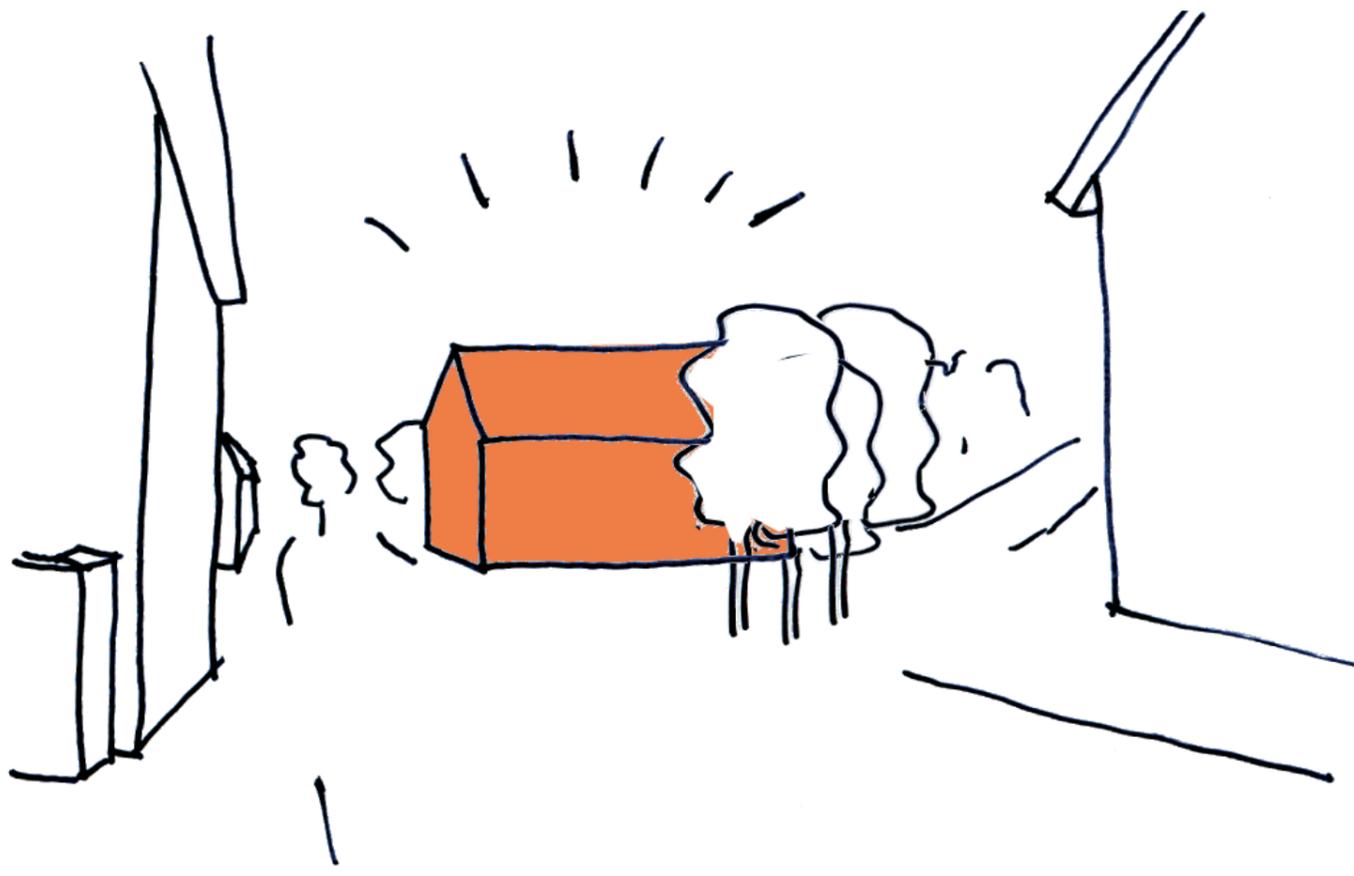
Freihalten von Sichtachse zur katholischen Kirche



Ein durchgängiger Platz



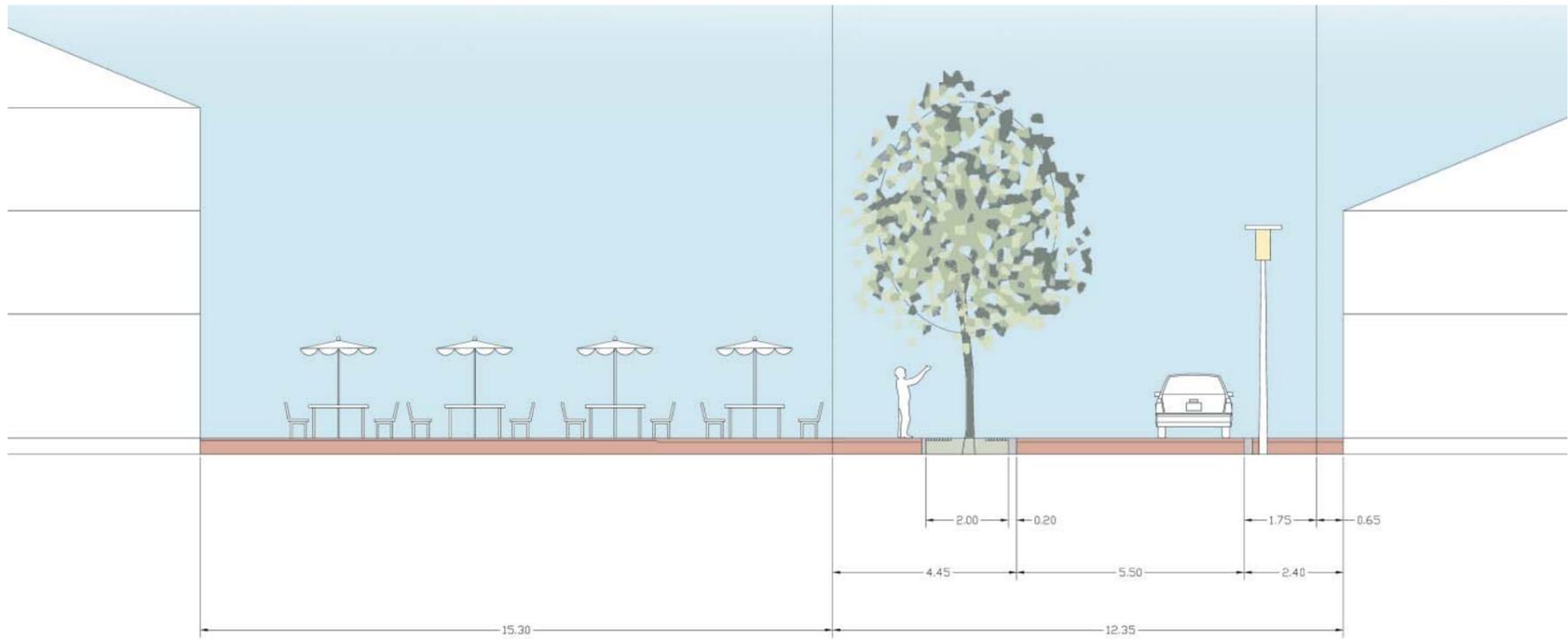
Wiederkehrende räumliche Elemente bieten Orientierung



Option der Platzierung eines neuen Baukörpers anstelle des Forums



Lageplan des Schnittes Bremer Straße am Hotel - Restaurant Gieseke Asshorn



Vorplatz
Gasthof Gieseke Asshorn
mit Freisitz

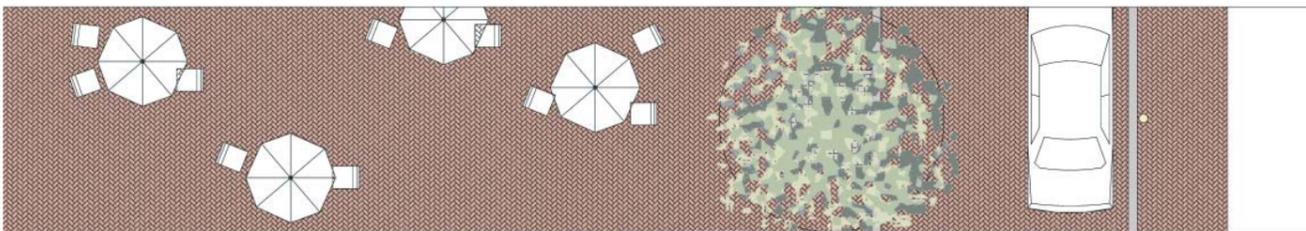
Linde

Bordstein

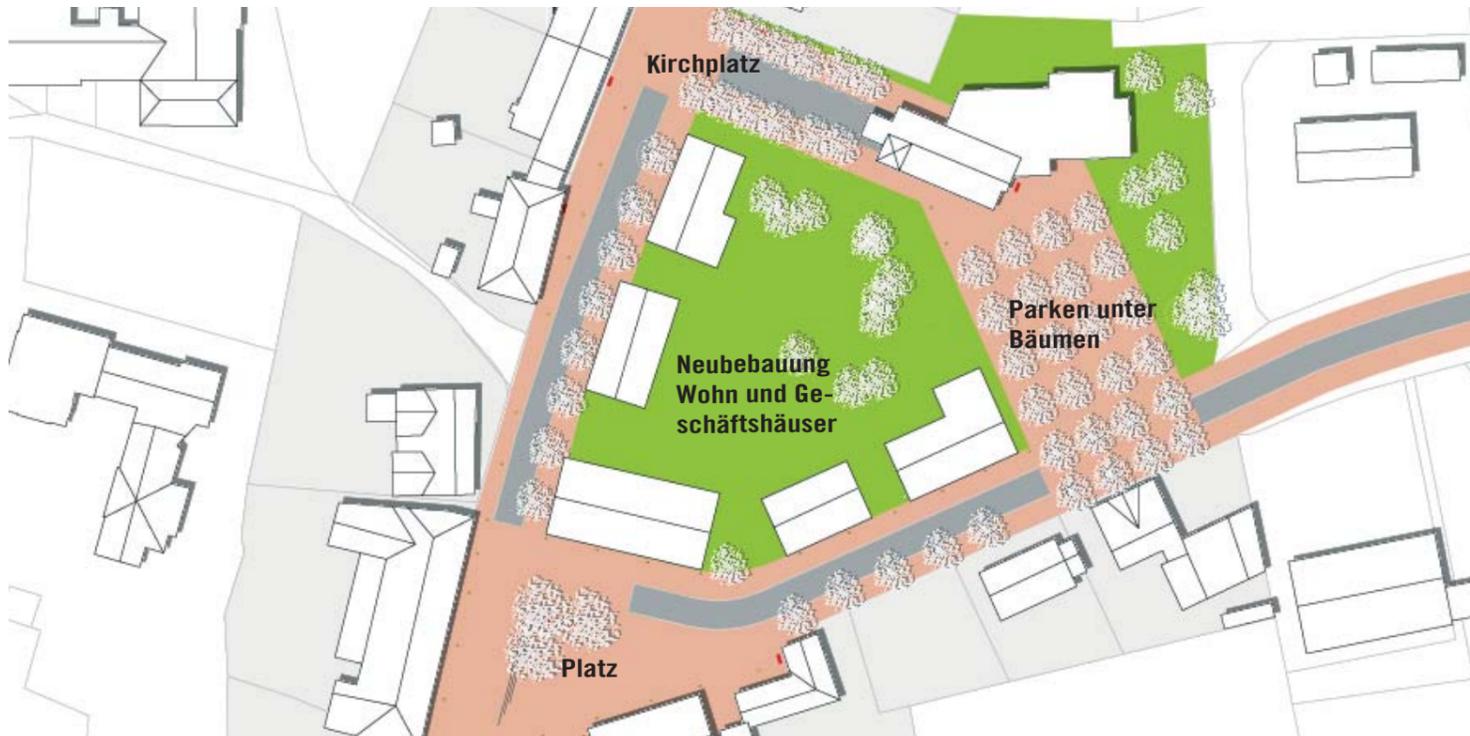
Fahrbahn

Bordstein
Beleuchtung
Gehweg

Geschäftshaus



Schnitt der Bremer Straße am Gasthof Gieseke Asshorn



Variante 3: Neubau anstelle des Forums



Variante 4: Verlegung der Leverner Straße

Variante 2: Platzgestaltung

In erster Linie soll im gesamten Bereich zwischen den beiden Kreuzungen ein Platz entwickelt werden, der so wenig wie möglich von trennenden Linien wie Bordsteinen durchzogen wird. Wie alle besonderen Bereiche an der Bremer Straße weist auch der Platz eine durchlaufende Klinkerpflasterung auf, der die Fahrbahn überspannt. Einfache wiederkehrende Elemente wie die Bäume und die Beleuchtung bieten Orientierung ohne die Fahrbahn direkt zu markieren. Hierbei können leichte Wechsel im Pflasterbelag, die eventuell in Verbindung mit der Platzentwässerung stehen, die Führung verstärken. Im Kreuzungsbereich Bremer Straße / Leverner Straße ist der Platzbereich in nördlicher Richtung erweitert worden. Die Leverner Straße biegt auf dem letzten Stück parallel zur Platzkante nach Norden, wodurch ein rechter Winkel mit der Bremer Str entsteht. Der Verkehr wird in dieser Variante nach dem rechts vor links System geregelt. Die Höhenunterschiede im gesamten Platzbereich werden mit eingelassenen Treppen überbrückt. Es entsteht neben dem Freisitz am Restaurant ein attraktiver Kirchplatz an der katholischen Kirche und ein großer Platz am Forum in dessen Mitte sich eine Baumgruppe befindet. Hinsichtlich der gestalterischen Qualität und der Nutzbarkeit des Raums für die Einwohner Bohmtes stellt dieser Entwurf die überzeugendste Lösung dar. Leider ist das Verkehrsaufkommen an der Kreuzung zu hoch, um die störungsfreie Verkehrsabwicklung zu gewährleisten.

Variante 3: Platzgestaltung mit Neubebauung
Der Gebäudekomplex des „Forums“ wird sich nach der Umgestaltung des Kreuzungsbereiches an einer der prominentesten Stelle im Ort befinden. Da das Forum nicht auf den angrenzenden öffentlichen Raum orientiert ist und auch kein Potenzial besitzt, der Zentrumsfunktion des Bereiches gerecht zu werden, ist der Abriss der Gebäude erstrebenswert. Eine ortsgerechte attraktive Neubebauung würde den gesamten Kreuzungsbereich aufwerten. Hier kann eine Geschäftsnutzung optimal mit Wohnen und eventuellen öffentlichen Einrichtungen kombiniert werden.

Variante 4:

In dieser Variante wird die Leverner Straße nach Norden verlegt, so dass eine rechtwinklige Lage zur Bremer Straße entsteht. Der Eingriff erfordert den Abriss des Forums. Eine Neubebauung bietet sich an der neu entstehenden Südseite der Leverner Straße an. Die Gebäude schieben sich dort zwischen neue Straße und alte Bebauung. Zwischen den bestehenden und den neuen Gebäuden kann ein kleiner öffentlich zugänglicher Platz entstehen. Aus planerischer Sicht ergeben sich aus dem relativ großen und kostspieligen Eingriff, den die Verlegung der Straße bedeutet, nur wenige städtebauliche und freiraumplanerische Vorteile.



Variante 2: „Dorfplatz Bohmte“



Fotomontage zu Variante 2



Ortseingangssituation an der Mittelanbindung

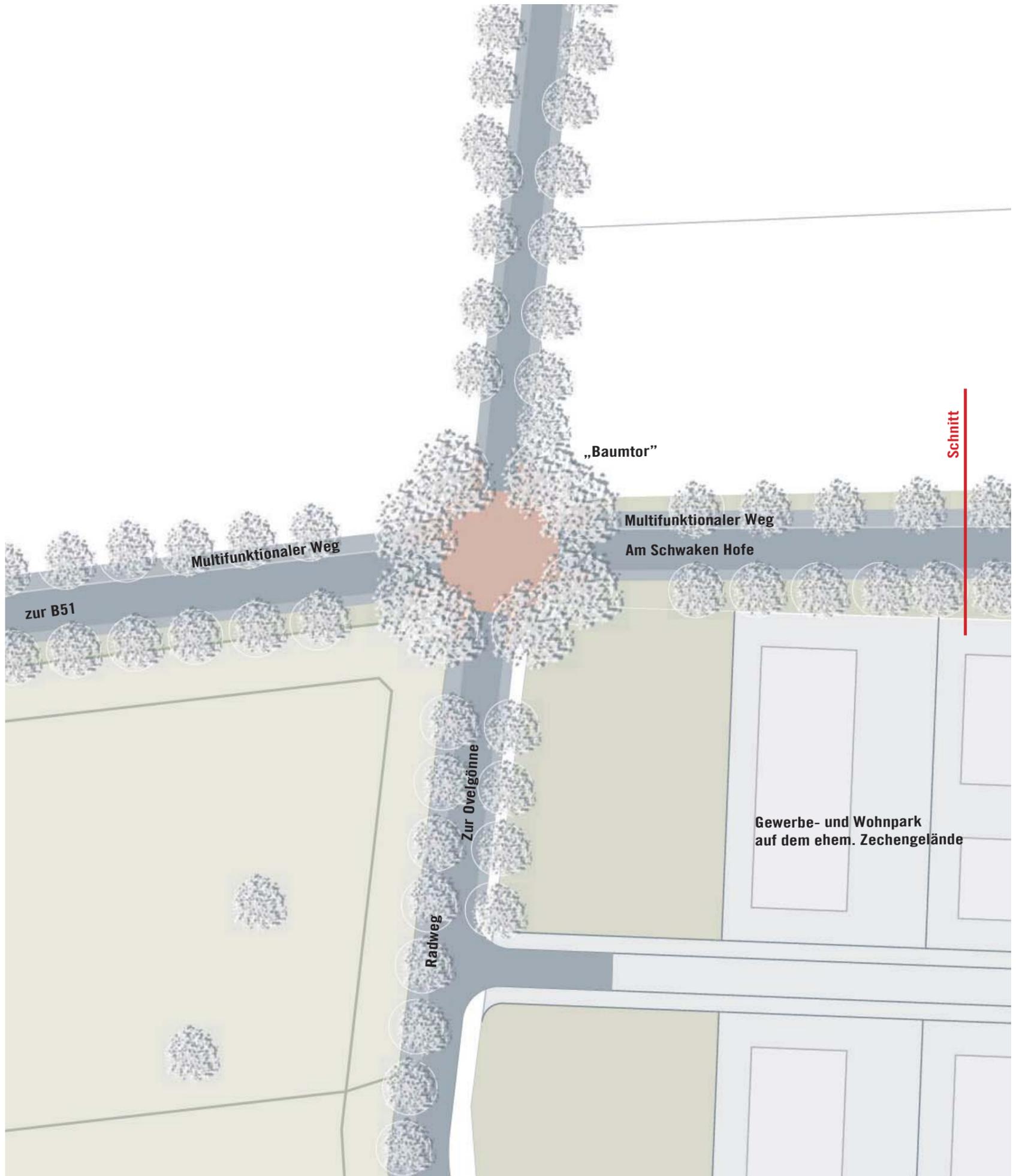
Über die bestehende Strasse Am Schwaken Hofe wird der Ortskern direkt mit der neuen Auffahrt zur Bundesstrasse verbunden. Hierdurch wird sich der Verkehr im Ort in Zukunft anders verteilen. Die Gemeinde Bohmte hat bewusst entschieden, dass die Mittelanbindung nicht für große Verkehrslasten ausgebaut werden soll, sondern die Bremerstraße die Hauptdurchgangsstrasse bleibt. Aus diesem Grunde bleibt die Straßenführung unverändert, was für LKWs das Abbiegen von der Bremer Strasse aus in die Mittelanbindung nur mit geringer Geschwindigkeit zulässt.

Dieser Kreuzungsbereich liegt an der südlichen Grenze des zentralen Dorfplatzes in Bohmte und bildet den Vorbereich des historischen Bauernhofensembles „Hof Wellner“. Hier lässt sich erahnen, wie es in früheren Zeiten in Bohmte ausgesehen haben muss. Um der Bedeutung dieses Bereiches Rechnung zu tragen, wird die Fahrbahn gepflastert. Auf diese Weise reicht die Platzsituation bis in die Mittelanbindung hinein und übernimmt zwei weitere wichtige Funktionen. Zum einen koppelt diese Gestaltung die Raiffeisenstrasse und damit die neue Entwicklungen am Gelände der Raiffeisenwarengenossenschaft an das Dorfzentrum und zum anderen wird der westliche Ortseingang gekennzeichnet. Dem Kraftwagenfahrer wird an dieser Stelle verdeutlicht, dass er sich in den Ortskern begibt, wo die Belange des Verkehrs sich unterordnen müssen und es erforderlich ist, dem Leben auf der Straße mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Der Straßenbelag wechselt hier von einer gewöhnlichen Asphaltstrasse in eine die besondere Klinkerpflasterung, die sich an allen besonderen Bereichen

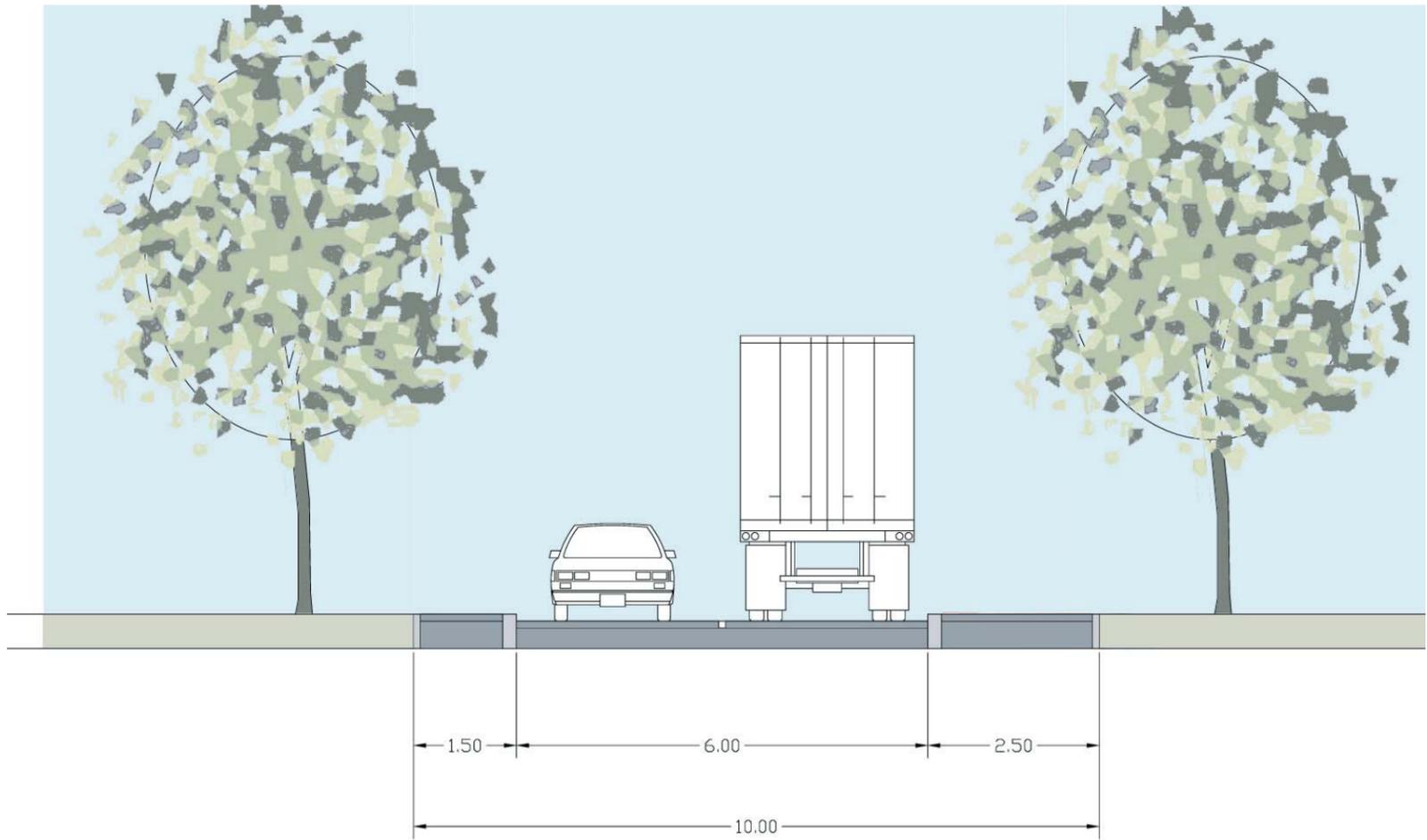
in Bohmte wiederholt. Die Pflanzung von Obstbäumen rechts und links der Strasse durchbrechen das Prinzip der Alleen im Außenbereich.

Die Mittelanbindung spielt auch für das langsame Verkehrsnetz Bohmtes eine große Rolle. Sie ist die Erschließung zwischen Ortskern und Sportplatz. Der Regelquerschnitt der Mittelanbindung sieht neben einer asphaltierten Strasse von 6,00 m Breite an beiden Seiten Wege für den langsamen Verkehr vor. Südlich befindet sich ein Fußweg von 1,50 m. An der Nordseite der Mittelanbindung wird ein 2,50 m breiter Multifunktionsweg angelegt, der auch von Radfahrern genutzt werden kann. Das gesamte Profil wird von einer Allee aus Eschen (*Fraxinus excelsior*) begleitet.

Um zum Sportplatz zu gelangen, müssen die Nutzer des Multifunktionsweges die Kreuzung zur Strasse Zur Ovelgönne queren. Dieser Punkt bietet Gefahrenpotenzial und kann mit der Einrichtung einer „Mixed-User-Zone“ verkehrssicher gestaltet werden. Auch hier wird dem motorisierten Verkehr durch eine besondere Gestaltung signalisiert besonders aufmerksam zu sein. In dem Bereich der „Mixed-User-Zone“ werden alle Grenzen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern aufgehoben, so dass eine durchlaufende Fläche entsteht. Diese erhält eine abweichende Pflasterung, deren Struktur sich deutlich vom Asphalt unterscheidet. Um den Übergang zur Mixed-User-Zone zu verdeutlichen ragen die Asphaltstrassen mehrere Meter in die Pflasterung hinein. Räumlich kennzeichnet ein Baumtor aus hohen Eichen die „Mixed-User-Zone“, zu dem die angrenzenden Alleen ca. 30 m Abstand halten.



Mixed-User-Zone / Lage des Schnittes



Alleebaum (Esche)

Gehweg

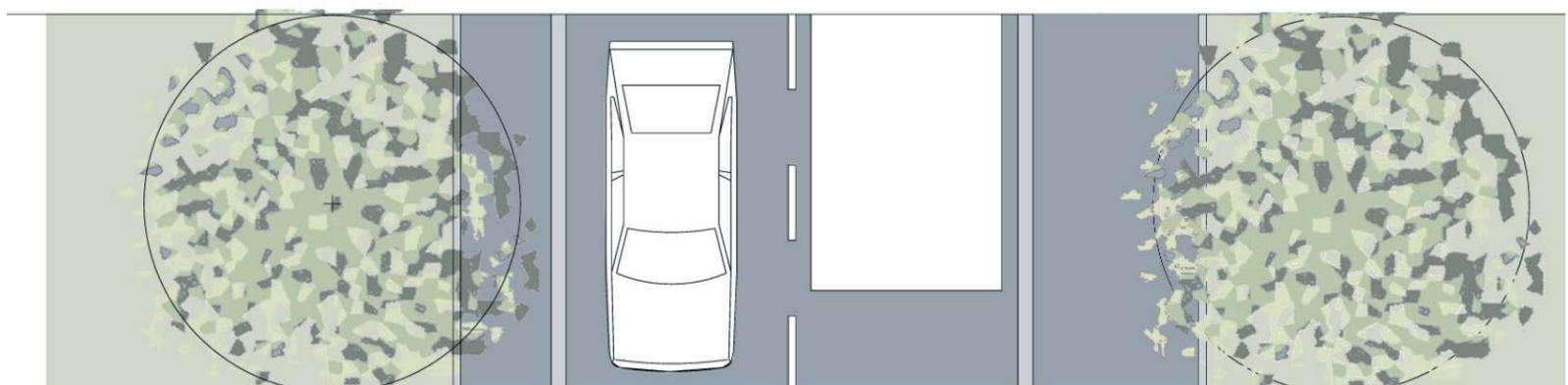
Hochbord

Fahrbahn

Hochbord

Multifunktionaler
Geh- und Radweg

Alleebaum (Esche)



Schnitt der Mittelanbindung mit multifunktionalem Weg

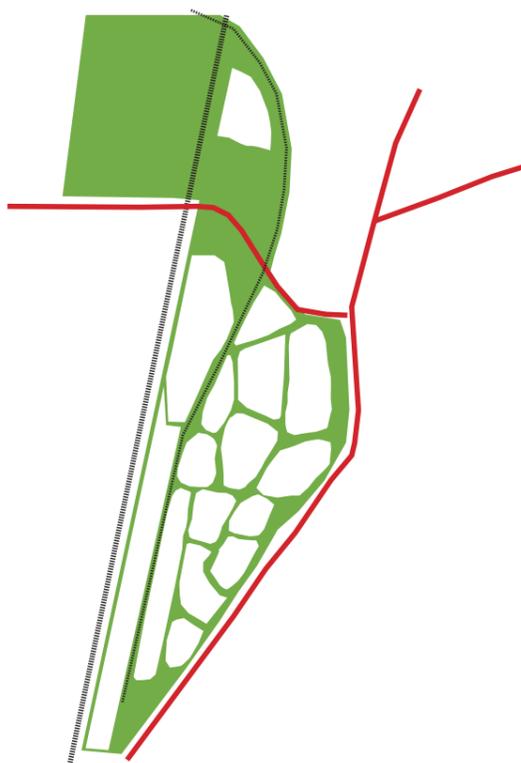
Alter Ort

Das Gebiet zwischen Bremer Straße und dem Schienenbereich wird als alter Ortskern bezeichnet. Die bestehenden Strukturen sind hier organisch gewachsen. Von alten Bauernhofgebäuden mit Scheunen und angrenzenden Wiesen, über moderne Wohnhäuser und Handwerksbetriebe kommen bis hin zu größeren Einzelhandelsmärkten alle in Bohmte vorhandenen städtebaulichen Korngrößen vor. Die verschiedenartigen Nutzungsformen wirken sich auch auf die Grünstruktur aus. Dieses Gebiet besitzt ein großes Entwicklungspotential und kann in Zukunft als Erweiterung des gemischt genutzten Ortskerns entlang der Bremer Straße dienen.

Die Vielzahl der Nutzungsformen und Gebäudetypologien soll durch eine gut entwickelte Erschließungsstruktur umrahmt und miteinander verbunden werden. Hier findet das „Blei-Glas-Prinzip“ Anwendung, wobei das „Blei“ durch die Sträßchen mit angrenzenden grünen

Seitenstreifen und der Einfriedung aus Mauern und Hecken gebildet wird. Das „Glas“ besitzt sehr verschiedene Inhalte und Nutzungsformen, die man als unterschiedliche Glasfarben interpretieren kann. Auch die Größe der Glasfelder variiert. Im Rahmen der Planung werden für die einzelnen Felder verschiedene Nutzungsmöglichkeiten vorgeschlagen, die sich an dem heutigen Nutzungsmix orientieren. Hiermit sollen Entwicklungsrichtungen für die Zukunft angegeben werden. Wichtig ist, dass dieser Teil Bohmtes seine eigene Struktur und Korngröße beibehält.

Die Integration von informellen Querverbindungen zwischen Schienenbereich und Bremer Straße sind bedeutsam für die langsame Erschließungsstruktur des Ortes und die Belebung der Freifläche an den Schienen. An zwei Punkten sind neue Wegeverbindungen vorgesehen, die sich logisch in das Gebiet des alten Ortskerns fügen.



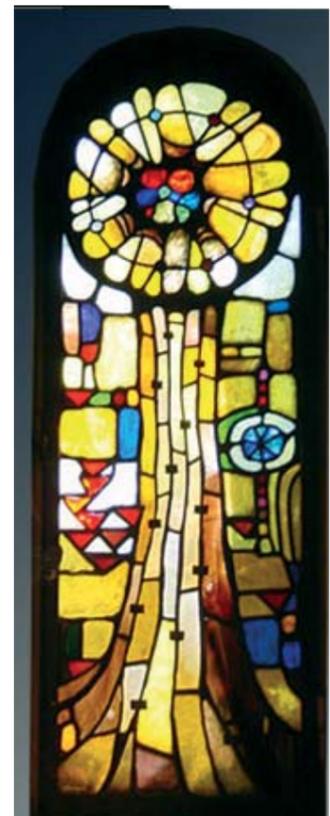
„Blei“

- Straßen und angrenzende Grünräume
- > einheitliches Gestaltungsprinzip

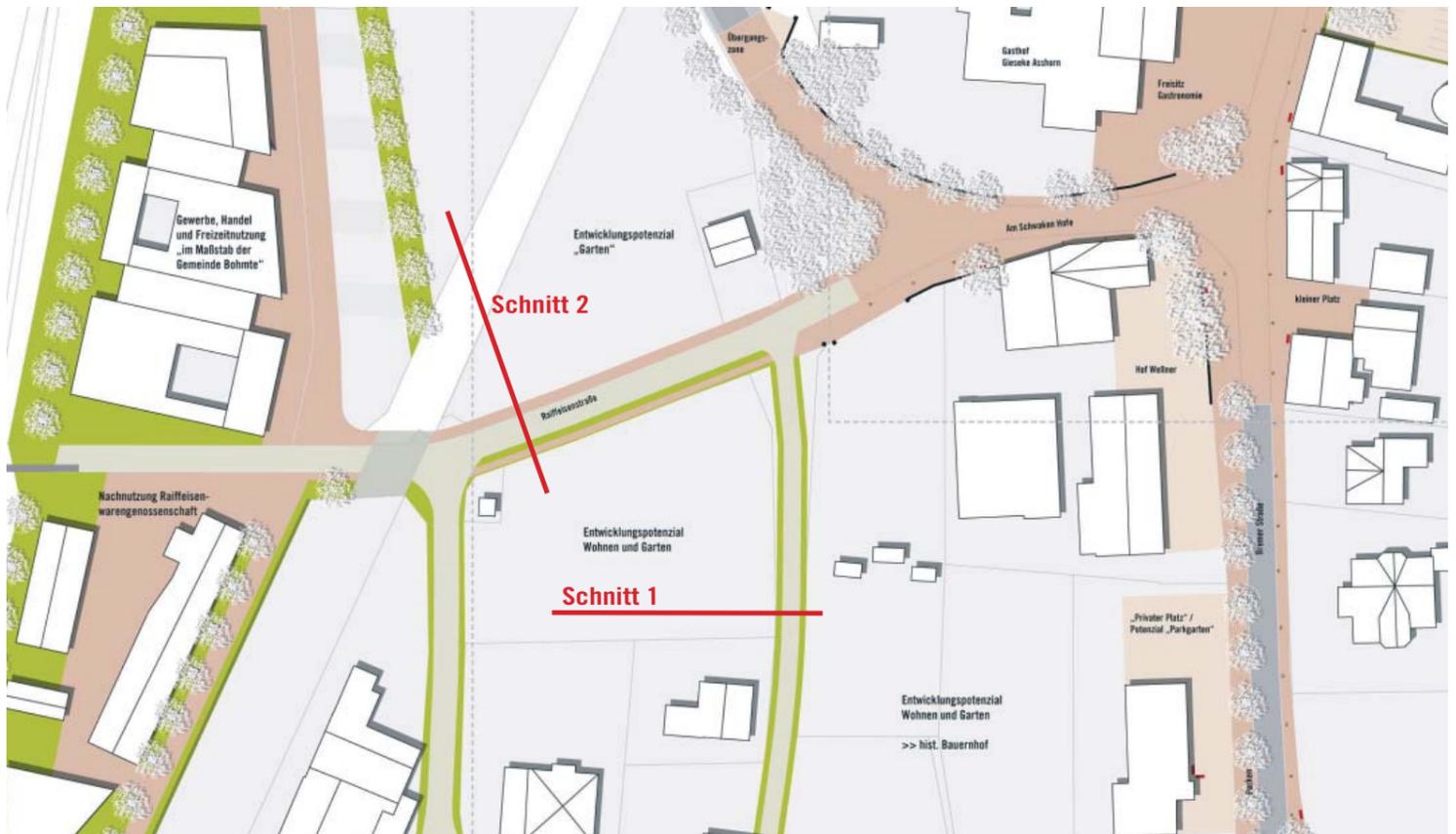


„Glas“

- Baufelder mit unterschiedlichen Charakteren
- > individuelle Entwicklungsparameter



Prinzipialskizzen „Blei-Glas“



Lage der Schnitte



Einfriedung Naturstein

Privatgrundstück

grünes „Bankett“

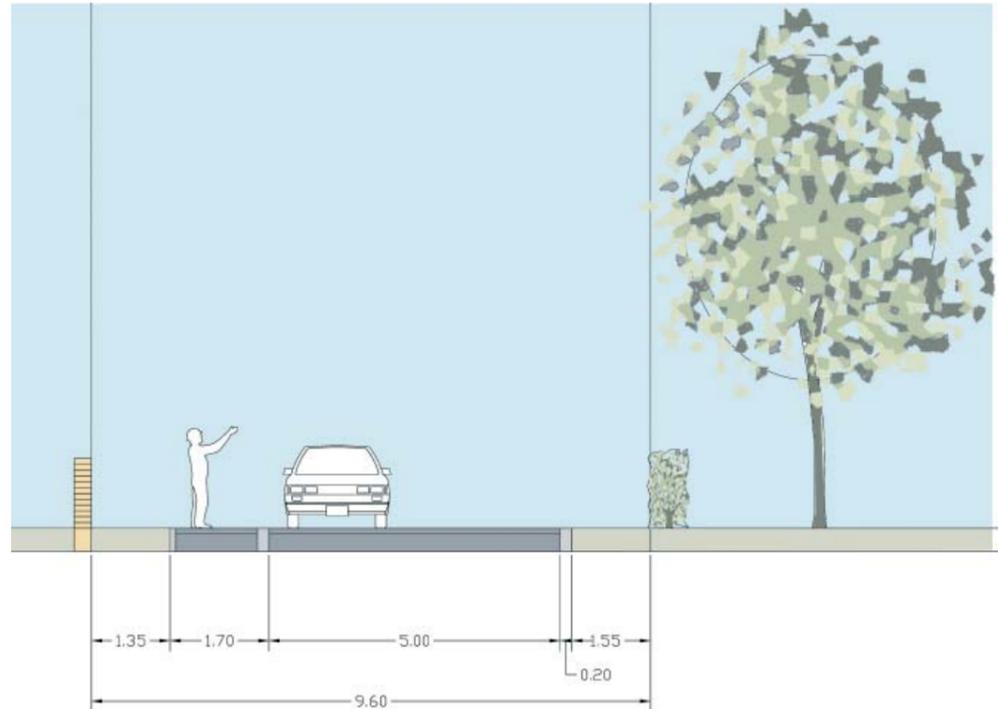
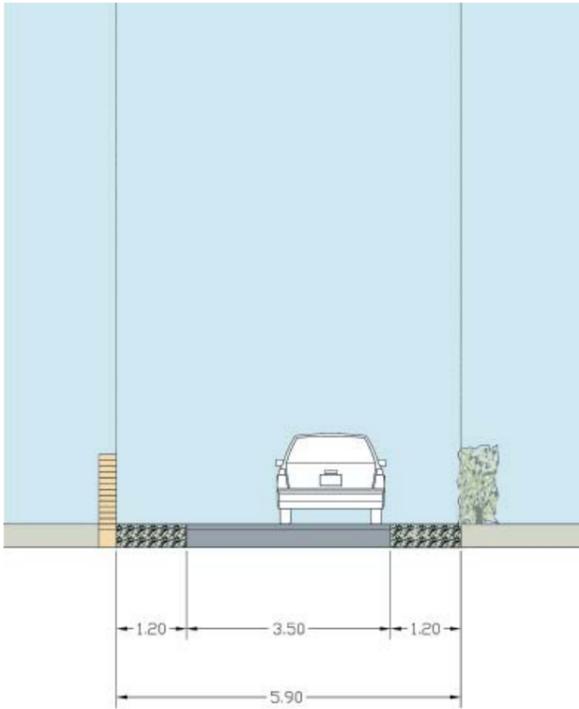
Weg, Straße

grünes „Bankett“

Einfriedung Holzzaun

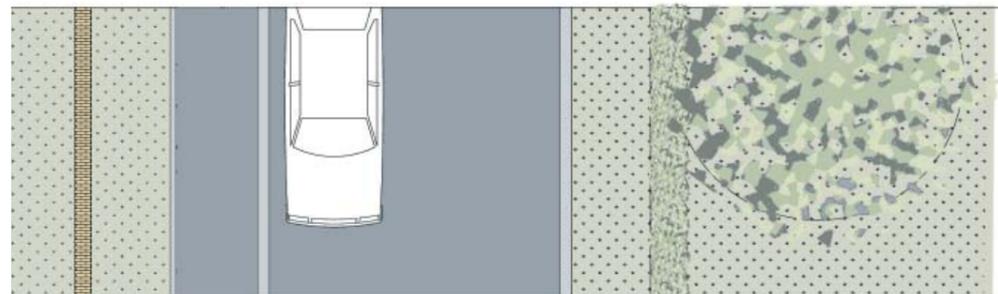
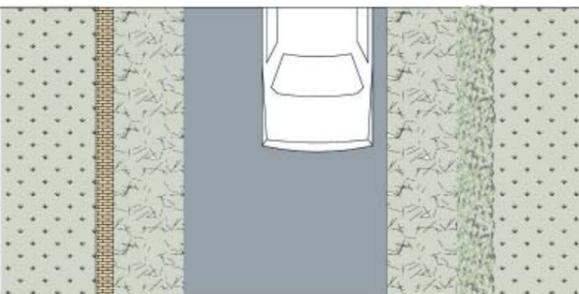
Privatgrundstück

Bestehende Straße



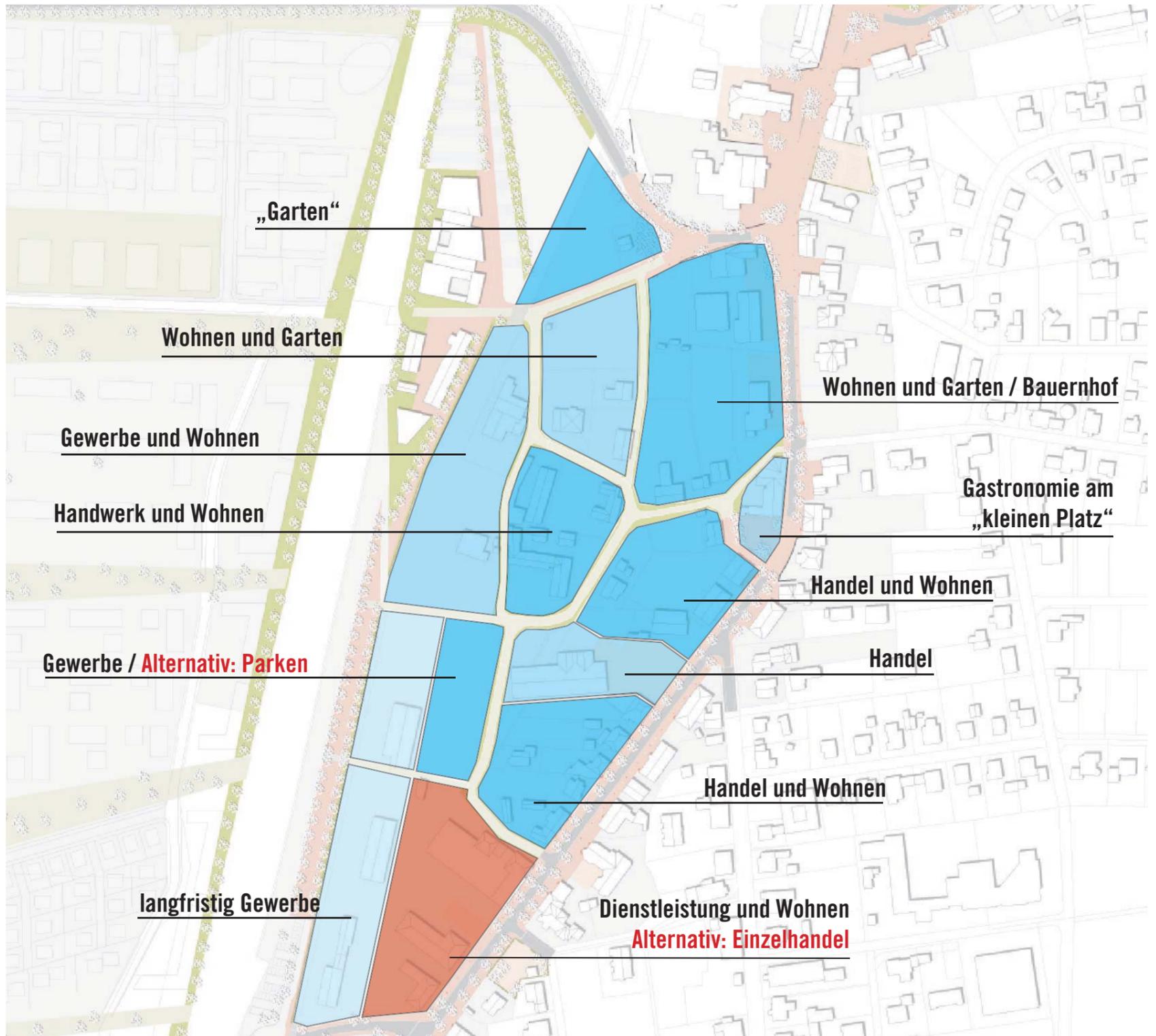
Privatgrundstück
 Mauer
 grüner Seitenstreifen / Schotterrasen
 Weg
 grüner Seitenstreifen / Schotterrasen
 geschnittene Hecke
 Privatgrundstück

Privatgrundstück
 Mauer
 grüner Seitenstreifen / Rasen
 Gehweg
 Bordstein
 Fahrbahn
 Fahrbahn
 grüner Seitenstreifen / Rasen
 geschnittene Hecke
 Privatgrundstück



Schnitt 1: Straße der „Bleistruktur“

Schnitt 1: Zufahrt zum RWG - Gelände



Nutzungszuweisungen



Potenzielle Standflächen „Bohmer Markt“



Teilgebiet Gelände der Raiffeisenwarengenossenschaft / Referenzfotos

Die Gebäude der Raiffeisenwarengenossenschaft gehören zum Schienenbereich und liegen auf dem Übergang von Ort und Landschaft. Der charakteristische Gebäudekomplex erzählt mit seiner abweichenden Typologie von der agrarischen Vergangenheit Bohmtes. Teilweise bestehen die Bauwerke aus einfachen Trägerkonstruktionen, die von einer dünnen Haut überspannt sind. Die zukünftige Nutzung dieses Bereiches wird auch durch seine Zugehörigkeit bestimmt. In erster Linie gehört das Gelände zum Schienenbereich, ist darüber hinaus auch Teil des Ortes und das verbindende Glied zur Landschaft an der gegenüberliegenden Seite der Bahnlinie. Die drei vorgeschlagenen Varianten basieren auf dieser Interpretation der Zugehörigkeit und berücksichtigen den in Zukunft möglichen Bedarf an gewerblichen und privaten Flächen. Es wurde untersucht welche Gebäude für den Bereich besonders charakteristisch sind und erhalten bleiben sollen und auf welche Art und Weise ein Kombination mit Neubauten möglich ist.

Variante 1

Sieht man das RWG-Gelände als Teil des Dorfes, treten Funktionen wie Wohnen und kleinmaßstäbliche Gewerbenutzungen in den Vordergrund. Die erhaltenswerten Strukturen und die Bebauungsdichte bleiben weitestgehend erhalten und werden von neuen Gebäuden behutsam ergänzt. Die Bebauung ist um eine kleine Platzfolge mit grünem Charakter gruppiert, die auch als Parkplatz genutzt werden kann. Das Gelände wird von einer ausgeprägten Grünstruktur versehen, die den Gebäudekomplex aufwertet.

Die folgenden Nutzungsmöglichkeiten werden vorgeschlagen:

- Jugendhotel im zentralen Wohnhaus
- kleinmaßstäbliche Gewerbenutzungen wie beispielsweise:
 - Verkauf von Outdoor Produkten, Antiquitäten, Fahrrädern, Weinladen
 - Verkauf und Wartung von Oldtimern
- Proberäume für Musiker
- Kegelbahn

Variante 2

Lässt man den Maßstab (die Korngröße) des Schienenbereiches zu, entsteht die Möglichkeit Nutzungen mit größerem Raumanspruch unterzubringen. Hierbei werden die wesentlichen Strukturen des Gebäudekomplexes vorwiegend im südlichen Bereich gesichert. Nördlich des ehemaligen Bahnübergangs soll Gewerbe im ortsüblichen Maßstab angesiedelt werden. Es

handelt sich um ca. 3 größere Gebäudeeinheiten. Die Hapterschließung und die Unterbringung einer Vielzahl von Parkmöglichkeiten geschieht an der Außenseite des Geländes.

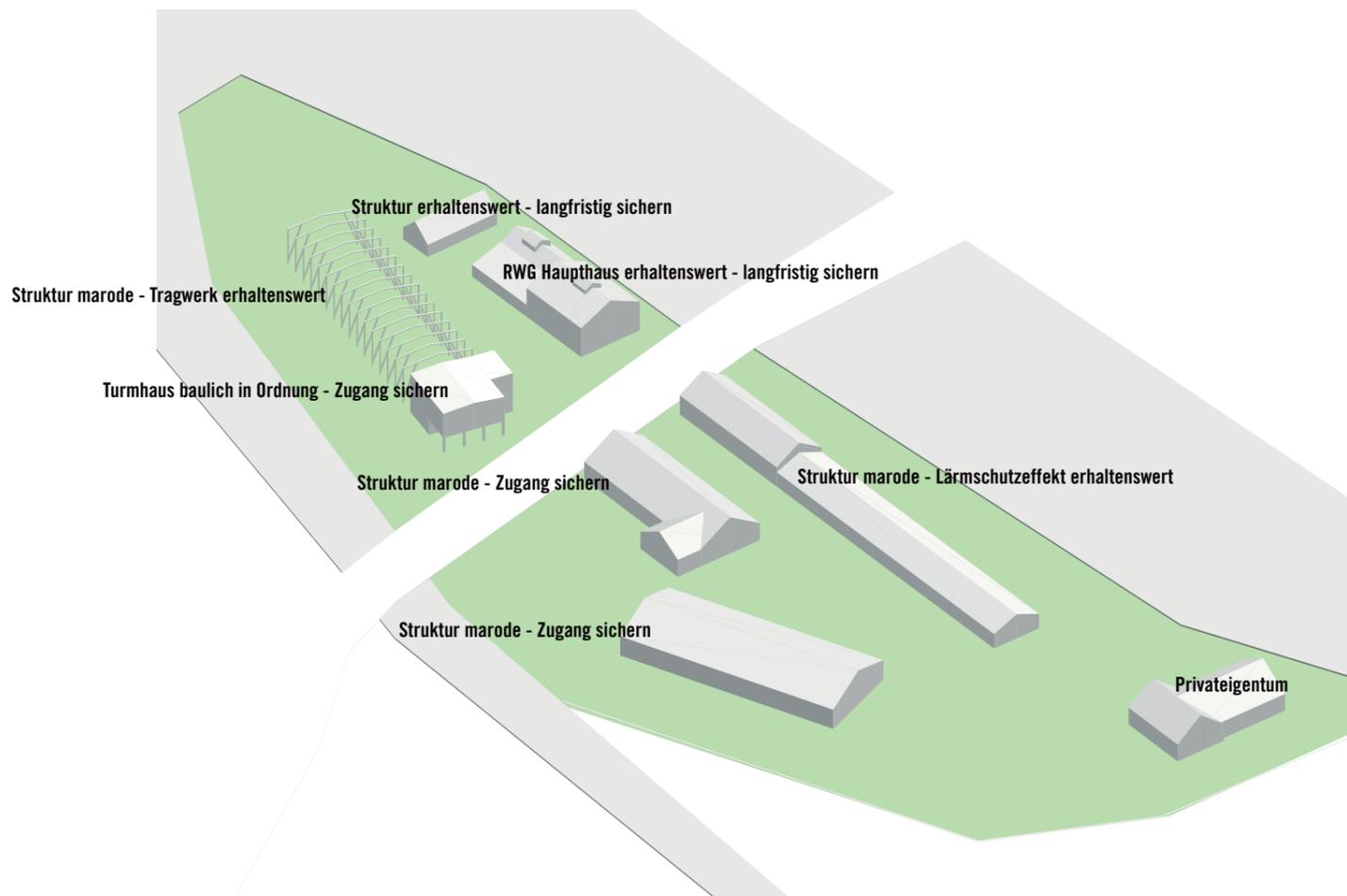
Die folgenden Nutzungsmöglichkeiten passen zur Konzeption:

- Fitnesscenter mit Wellness Bereich, Sportangebot wie z.B. Kletterhalle
- mittelgroßer Lebensmittel Discounter
- Verkauf von Antiquitäten und Weindepot im südlichen Bereich
- Diskothek
- Gastronomie

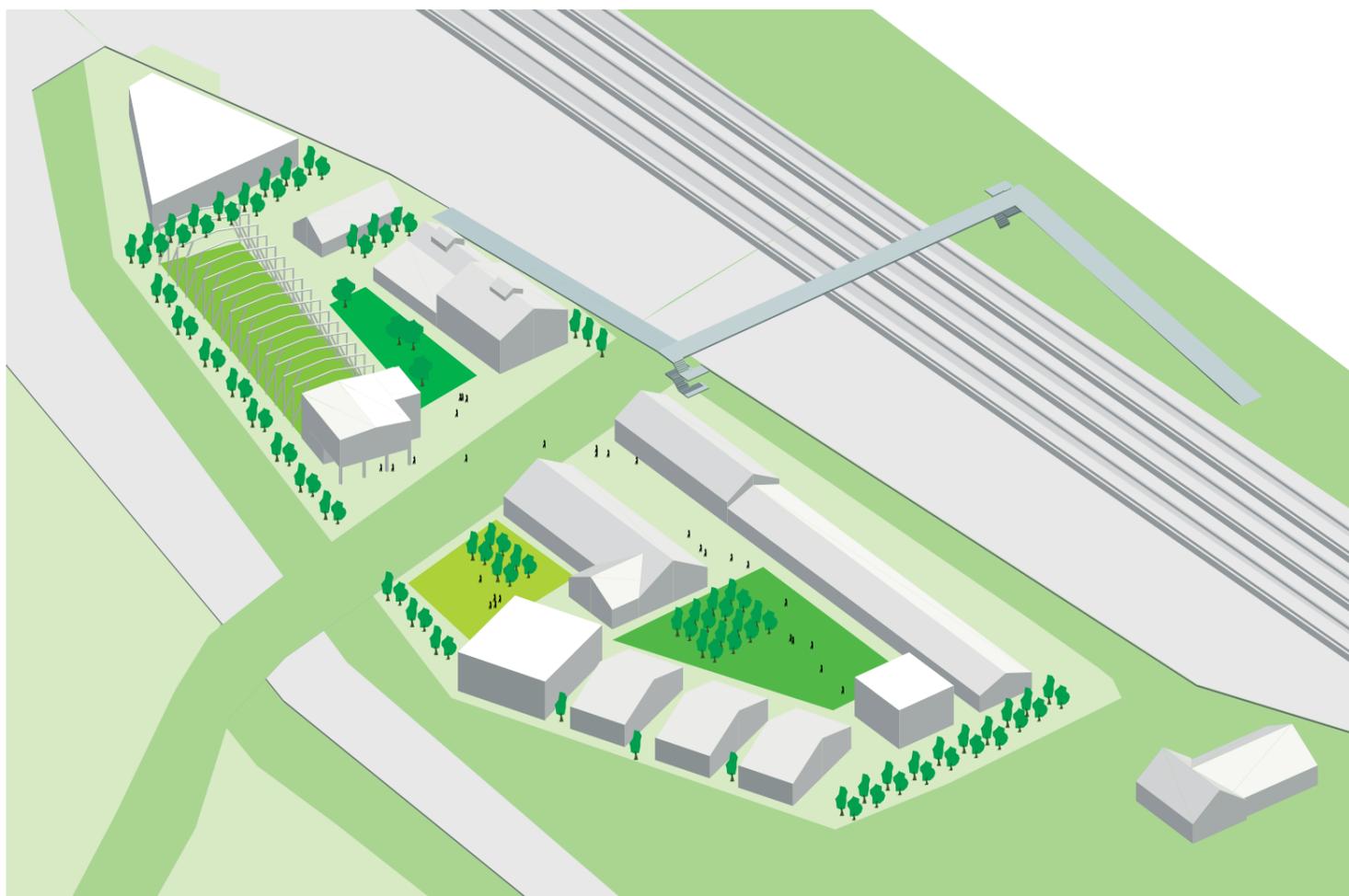
Variante 3

Die Gemeinde Bohmte hat angegeben, dass im direkten Umfeld des Ortskerns Bedarf an zukünftigen Standorten für Großmärkte mit einer Verkaufsfläche von ca. 1500-2000 m² besteht. Aufbauend auf Variante 2 kann im nördlichen Bereich ein großes Gebäude entstehen, das den Anforderungen der großen Einzelhandelsmärkte gerecht wird. Die angrenzenden bestehenden Gebäude können als ausgelagerte Shops oder Lagerfläche genutzt werden. Ein Supermarkt dieser Größe erfordert eine Anzahl Parkplätze, die nicht mehr lediglich im Umfeld des Gebäudes untergebracht werden und ein zusätzliches Angebot von Parkplätzen im Halbgaschoß unter den Gebäuden erfordern würde.

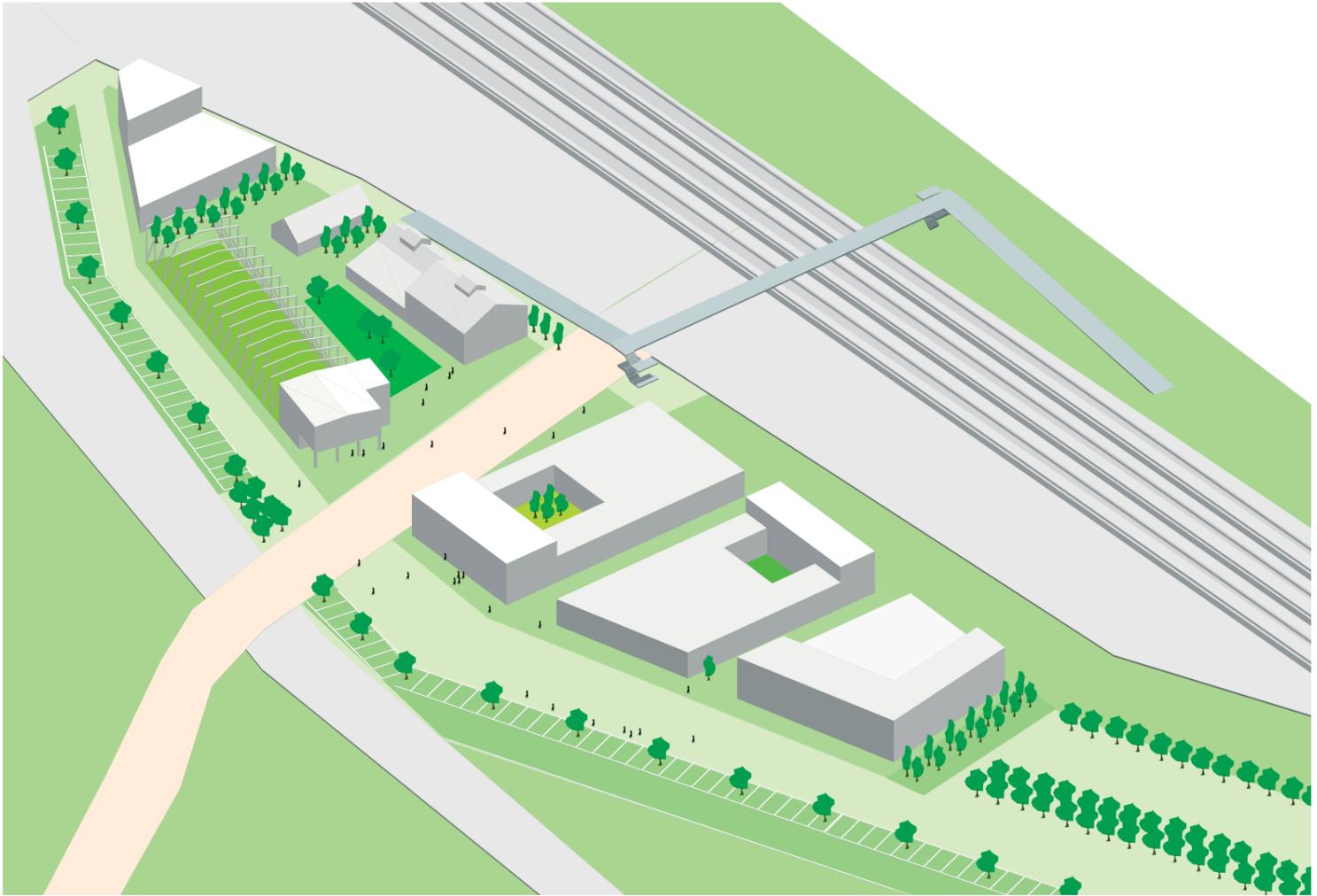
Der Schienenbereich unterscheidet sich in Größe der Gebäude und Art der sie umgebenden Freiflächen vom Rest Bohmtes, was als Bereicherung des Ortsbildes verstanden wird. Die dörfliche Atmosphäre an der Bremer Straße wird von der industriellen Ausstrahlung des Bereiches entlang der Bahnlinie ergänzt. Der lang gestreckte Bereich zwischen Bahnhof und RWG-Gelände soll in der Zukunft als lebendige Route mit Querverbindungen durch den alten Ort zur Bremer Straße entwickelt werden. Die Fläche könnte in Zukunft multifunktional genutzt werden. Beispielsweise kann der Bereich neben Standplätzen für den Bohmter Markt, zu bestimmten Anlässen auch als Parkplatz genutzt werden. Die Anpflanzung von Baumreihen tragen zur Entwicklung einer eigenen Atmosphäre und Identität bei. Die Bahnlinie wird durch einen Zaun mit angrenzender Hecke abgegrenzt. Ziel ist es, die jetzige "Rückseite des Ortes" zu einem eindeutigen Ortsbild an Bahn, Busbahnhof und RWG-gelände zu entwickeln und diese entstehende Achse stärker an den Ortskern zu koppeln.



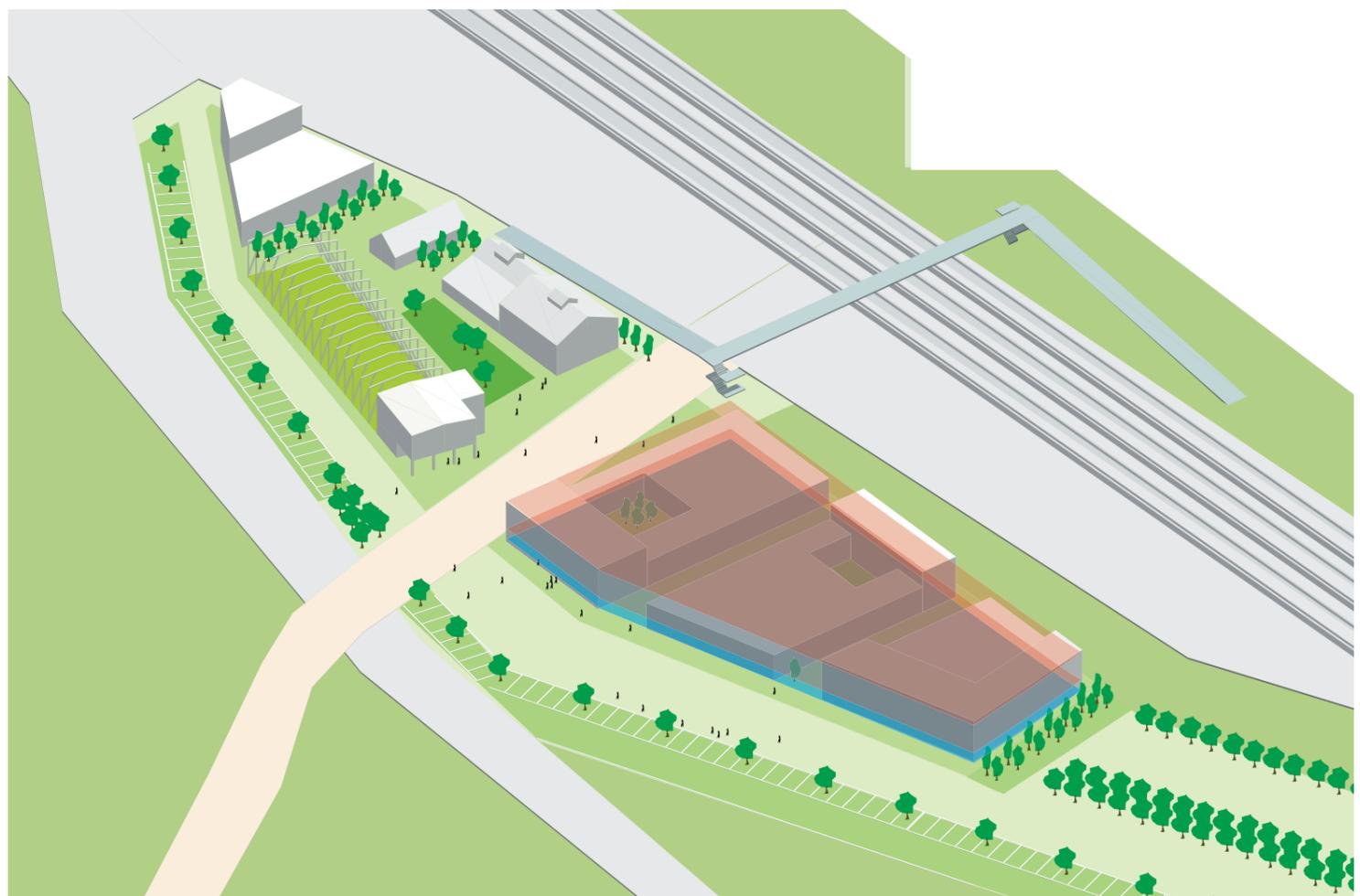
Bestehende Situation



Variante 1



Variante 2



Variante 3



Teilgebiet Westflanke / ehemalige Zeche

Mit dem Bau der neuen Auffahrt zur Bundesstraße verbessert sich die Erschließungssituation im Westen Bohmtes. Damit nimmt der Entwicklungsdruck auf diesen Bereich zu. An dieser Seite erhält Bohmte einen neuen Ortseingang, an dem ein Gewerbegebiet entstehen soll. Für denjenigen, der von Westen nach Bohmte fährt ist dieses Gebiet der erste Berührungspunkt mit Bohmte. Diese prominente Lage stellt Anforderungen an die städtebauliche Struktur und deren architektonische Gestaltung. Das Gewerbegebiet muss die Visitenkarte Bohmtes sein können.

Westlich der Bahnlinie befinden sich neben dem brachliegenden Gelände der alten Zeche auch landwirtschaftliche Flächen, die langfristig einer neuen Nutzung zugeführt werden könnten.

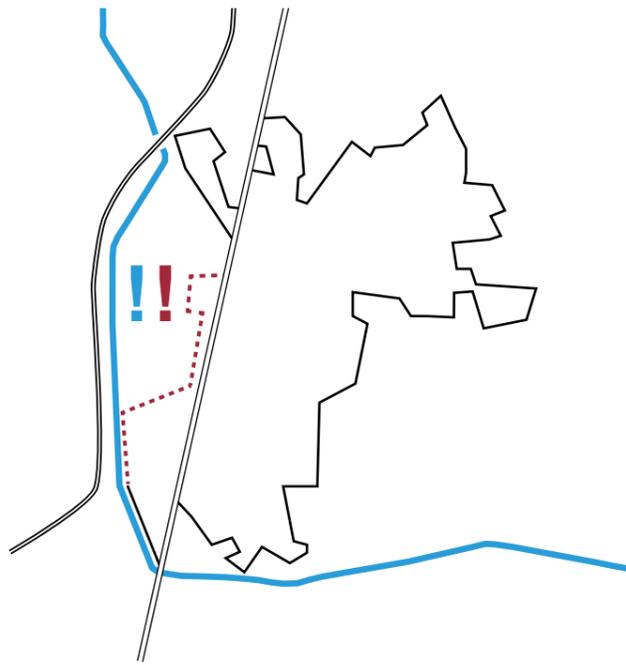
Vom Ortskern aus ist dieses Gebiet, nachdem der Bahnübergang am RWG geschlossen wurde schlecht zu erreichen. Der Hunte kommt als kanalisierte Bach nur wenig Bedeutung in der landschaftlichen Struktur zu. Im Flächennutzungsplan ist östlich der Hunte bereits eine breite Zone als "Potentialfläche Retention" reserviert, die zukünftig als hochwertiger Landschaftsraum entwickelt werden könnte.

Dieses ländliche Gebiet im Westen Bohmtes kann in zukünftig für die Naturentwicklung und die Naherholung der Einwohner Bohmtes an Bedeutung gewinnen. Die Voraussetzungen dazu sind die attraktive ökologische Umgestaltung dieses Bereiches und eine verbesserte Verbindung für Fußgänger und Radfahrer aus dem Ort. Die Erschließungssituation kann verbessert werden, wenn es gelingt eine Brücke für

Fußgänger und Radfahrer im Bereich des RWG (alter Bahnübergang) zu errichten. Durch Verbreiterung und Renaturierung der Hunte kann der gesamte Bereich landschaftlich stark aufgewertet werden. Der Sportplatz lässt sich durch eine Randbepflanzung gut in den Bereich integrieren. Durch die Ergänzung von Ost-West gerichteten Grünstrukturen, die in Zukunft auf die neue Bebauung anschließen entsteht eine neue Schicht in der Landschaft, die das Neubaugebiet in seine Umgebung einbettet.

Der Vorentwurf gibt eine Grundstruktur vor, die vier Teilgebiete unterscheidet. Diese sind von Grünkeilen getrennt, die an die Grünstruktur der angrenzenden Bereiche anschließen und Ort und Landschaft miteinander verbinden. Die Grünachse schließt beim ehemaligen Bahnübergang am RWG - Gelände an, wo in Zukunft eine Brücke für Radfahrer und Fußgänger entstehen soll. Auf diese Weise werden die Sportanlage und die Hunteaue für den langsamen Verkehr direkt mit dem Ortskern verbunden. Die Struktur der Bebauung wird von Norden nach Süden kleinmaßstäblicher und entwickelt sich von den großen Gebäudeeinheiten der gewerblichen Nutzungen über Mehrfamilienhäuser und kombinierte Gebäudekomplexe hin zum individuellen Wohnen in Einzelhäusern.

Besondere Anforderungen an den Lärmschutz bestehen am Verlauf der Bahnlinie, die den gesamten östlichen Rand des Gebietes umfasst. Hier ist eine geschlossene Bebauungsform vorgesehen, die Lärmeinwirkungen reduziert. Spezielle bauliche Maßnahmen ermöglichen ein breites Spektrum an Nutzungen und lassen neben Gewerbe in kleinem Rahmen auch Wohnen zu.



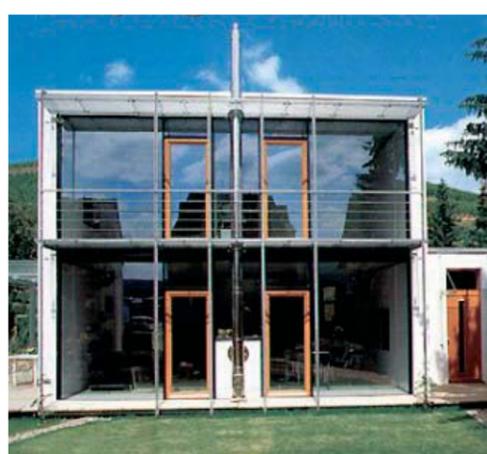
Prinzipisken zur Lage und Bedeutung des Bereiches



Referenzfotos Gewerbepark Zeche



Referenzfotos Prinzip Mehrgenerationenwohnen / Mehrfamilienwohnen



Referenzfotos Prinzip Einzelhauswohnen



Entwicklungsbereiche

SCHLUSSBEMERKUNG

Wir haben mit viel Interesse am Planungsverfahren Bohmte gearbeitet und freuen uns, einem Beitrag zur zukünftigen Entwicklung Bohmtes leisten zu können.
Die Besonderheit am städtebaulichen Planungsverfahren in Bohmte war das große Engagement der Gemeindeverwaltung und der Bürger, die mit viel Kompetenz über die Umgestaltung ihres Ortes mitgedacht haben. Wir bedanken uns für die konstruktive Kritik, die uns in unserer planerischen Arbeit unterstützt hat. Wir danken Herrn Goedejohann und Herrn Fischer für die gute Zusammenarbeit. Unser besonderer Dank gilt Hans Monderman, der uns als Shared Space Experte in schwierigen verkehrstechnischen Fragen zur Seite stand.
Wir wünschen der Gemeinde Bohmte bei der Umsetzung der geplanten Inhalte viel Erfolg.

IMPRESSUM

Titel: Städtebauliches Planungsverfahren Ortskern Bohmte
im Rahmen des EU - Projektes Shared Space
Abschlussdokumentation

Auftraggeber: Gemeinde Bohmte
Bremer Straße 4
D-49163 Bohmte
Telefon: 05471 / 808 -20
Fax: 05471 / 808 -99
Internet: www.bohmte.de

Ansprechpartner: Bürgermeister
Klaus Goedejohann

Projektmanagement: GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH
Friedrich-Mißler-Straße 42
D-28211 Bremen
Telefon: 0421 / 20 32 - 6
Fax: 0421 / 20 32 - 747
Internet: www.gfl-gmbh.de

Auftragnehmer:

Landschaftsarchitektur: Bosch Slabbers
Tuin- en Landschapsarchitecten
Zwaardstraat 16
NL-2584 TX Den Haag
Telefon: 0031 / (0)70 / 35 54 407
Fax: 0031 / (0)70 / 30 61 618
Internet: www.bosch-slabbers.nl

Städtebau: ASTOC GmbH & Co. KG
Architects & Planners
Maria-Hilf-Straße 15
D-50677 Köln
Telefon: 0221 / 27 18 060
Fax: 0221 / 31 00 833
Internet: www.astoc.de

Verkehrsplanung: Diepens en Okkema
Tanhofdreef 15
NL-2601 CW Delft
Telefon: 0031 / (0)15 / 21 47 899
Fax: 0031 / (0)15 / 21 47 902
Internet: www.diepensenokkema.nl

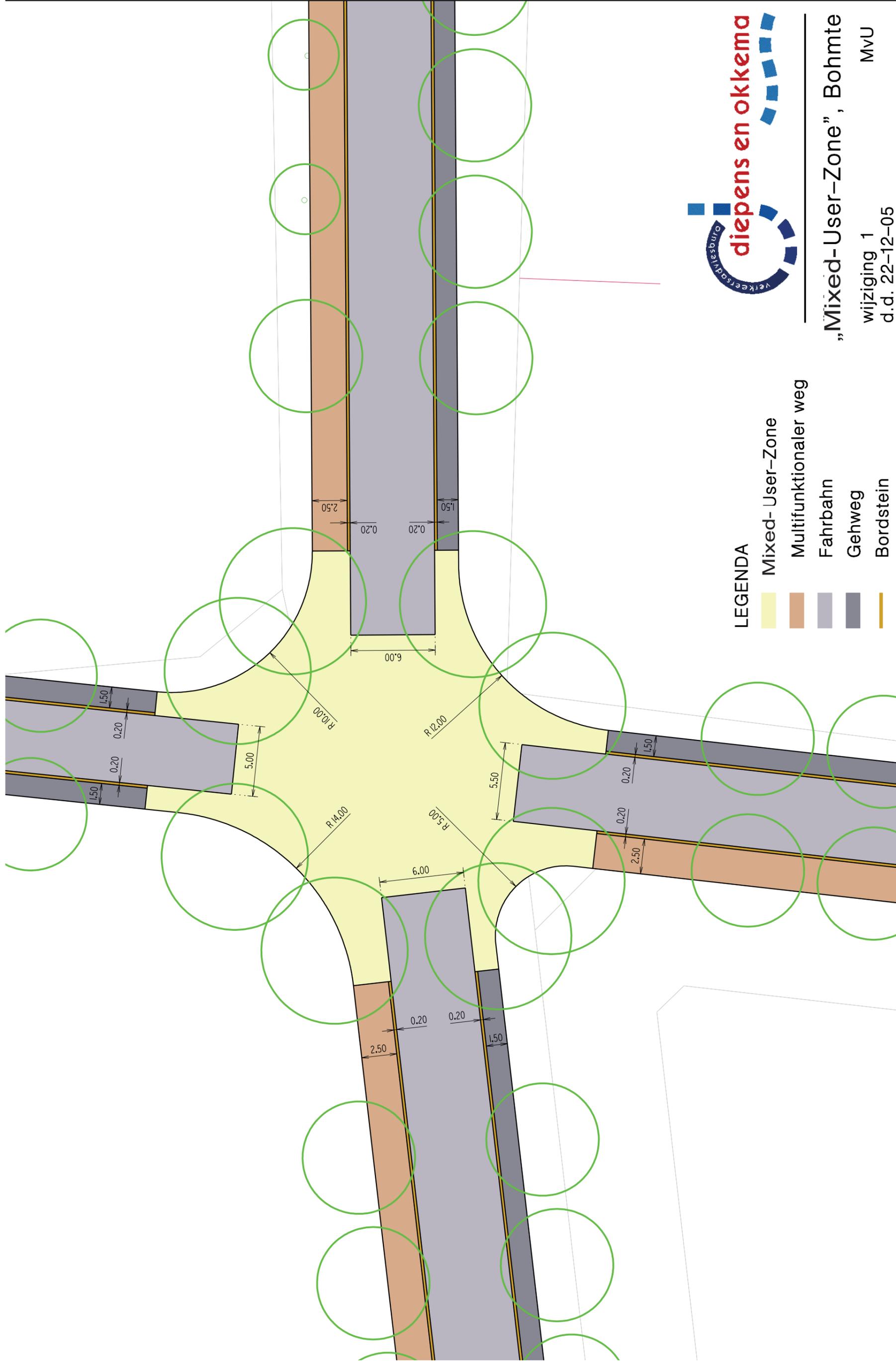
Bearbeitungszeitraum: 2005 - 2006

Datum: 17.01.2006



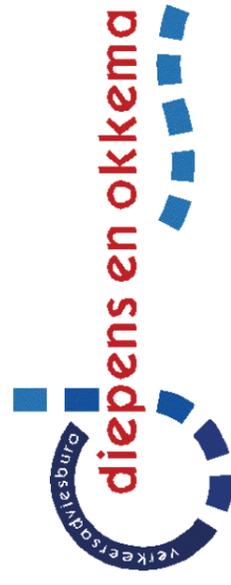
DIESES PROJEKT WIRD VON DER EUROPÄISCHEN UNION KOFINANZIERT.

Anhang Technische Zeichnungen



LEGENDA

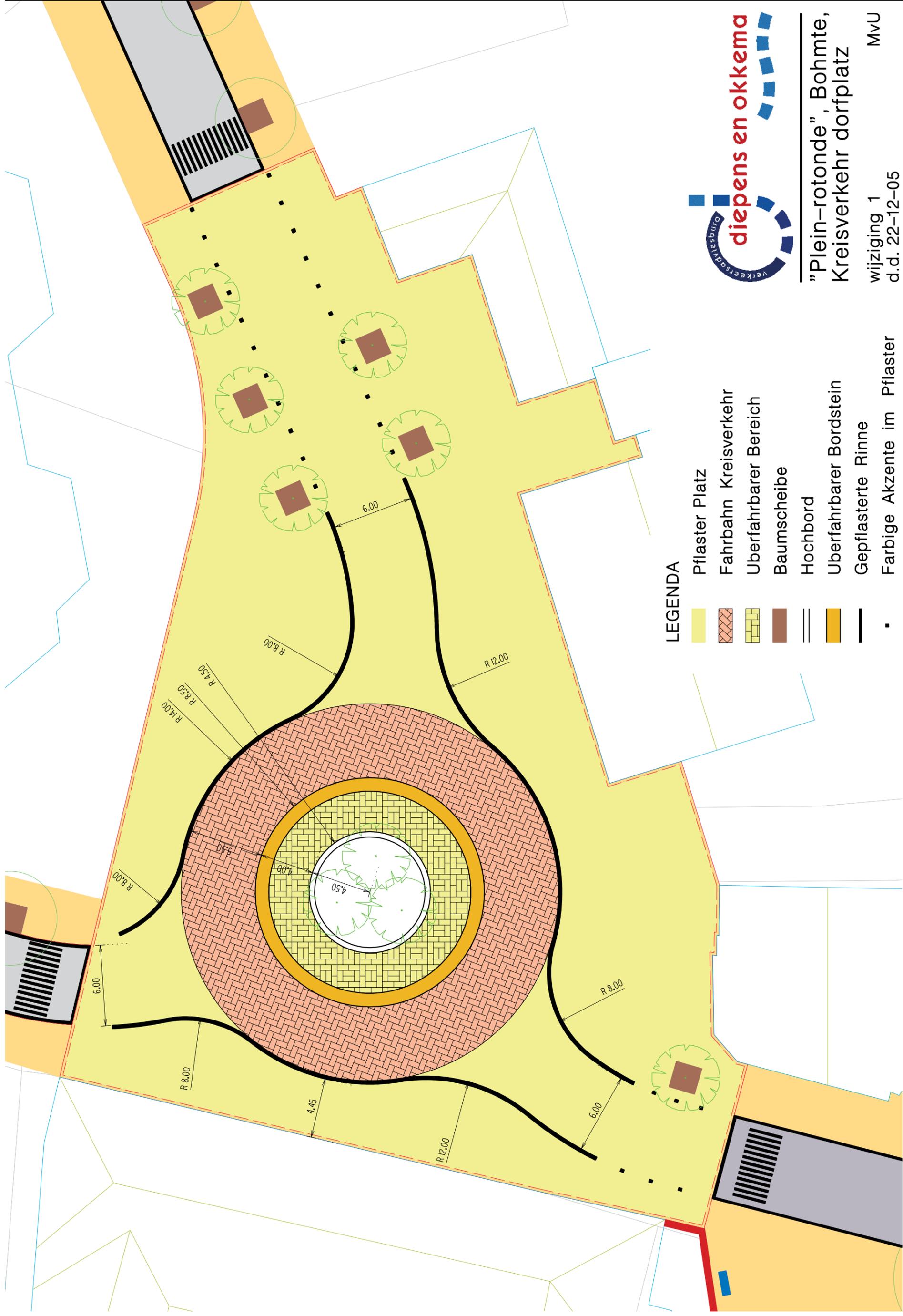
- Mixed- User-Zone
- Multifunktionaler weg
- Fahrbahn
- Gehweg
- Bordstein



„Mixed-User-Zone“, Bohmte

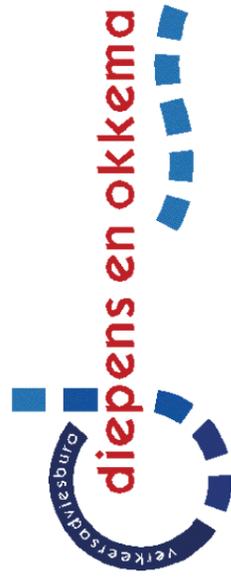
wijziging 1 MvU

d.d. 22-12-05

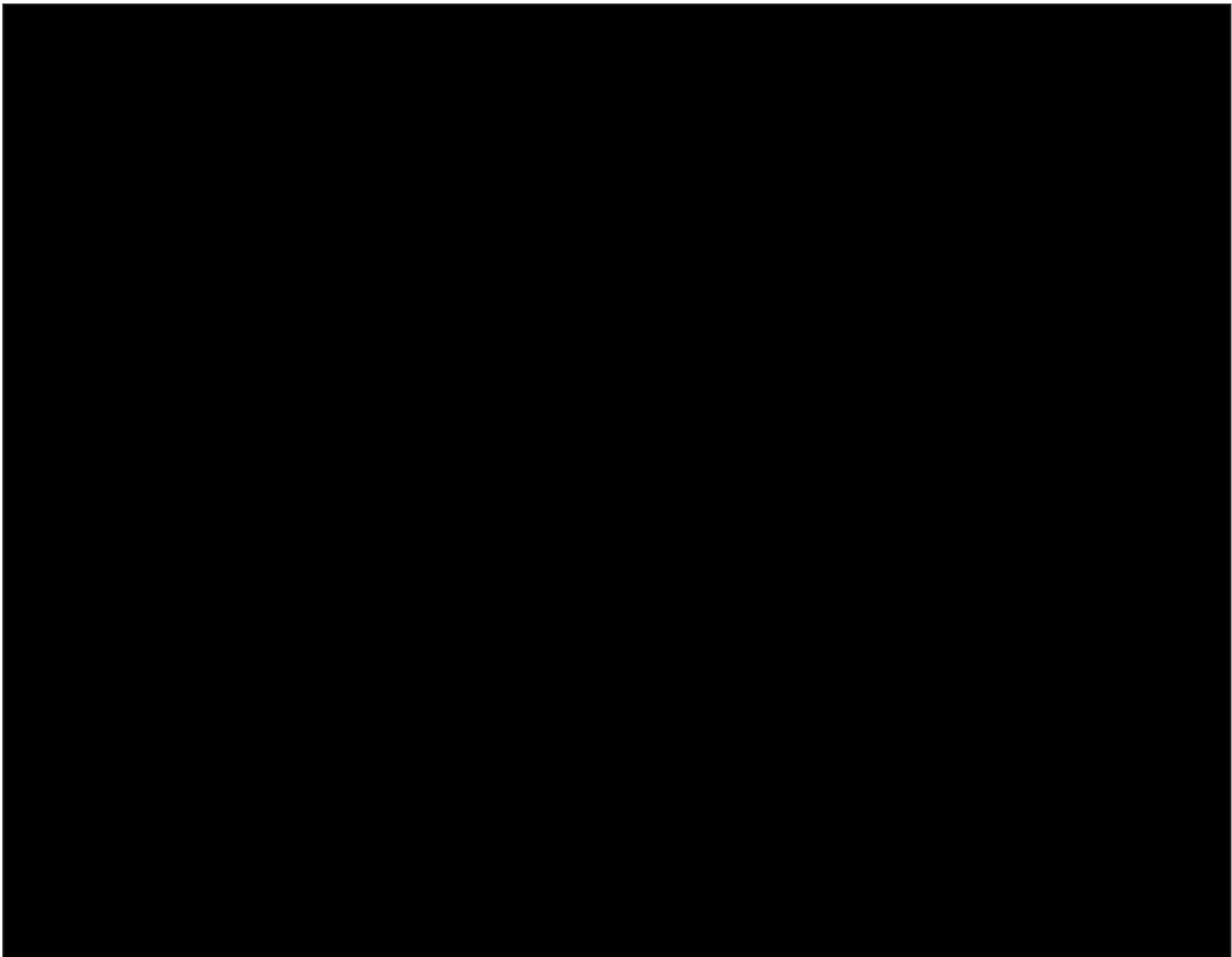


LEGENDA

-  Pflaster Platz
-  Fahrbahn Kreisverkehr
-  Überfahrbarer Bereich
-  Baumscheibe
-  Hochbord
-  Überfahrbarer Bordstein
-  Gepflasterte Rinne
-  Farbige Akzente im Pflaster



"Plein-rotonde", Bohmte,
 Kreisverkehr dorflplatz
 wijziging 1 MvU
 d.d. 22-12-05



DIESES PROJEKT WIRD VON DER EUROPÄISCHEN UNION KOFINANZIERT.