

Erläuterungen zum Gestaltungskonzept zur Verlängerung der Fußgängerzone Neuer Weg zum südlichen Stadteingang und zur Neugestaltung der Dammstraße in der Stadt Norden

Vorbemerkung

Südöstlich des Norder Tiefs wird an der Verlängerung des Neuen Weges nach Süden die Errichtung eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums „Südlicher Stadteingang“ vorbereitet. Die Fußgängerzone soll entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes über das Norder Tief bis an den Verkehrsknoten des Burggrabens mit der Bahnhofstraße verlängert werden und damit die fußläufige Anbindung des Einkaufszentrums gewährleisten. Es soll eine attraktive Verbindung für Fußgänger und Radfahrer, ausgehend von der bestehenden Fußgängerzone des Neuen Weges durch die Verlängerung der Fußgängerzone bis an den Südlichen Stadteingang geschaffen werden. Im Zusammenhang mit der angestrebten Bedeutung für Fußgänger und Radfahrer und der verkehrlichen Entlastung des bisher stark befahrenen nördlichen Teils der Bahnhofstraße entstehen hier günstige Voraussetzungen, auch die östlich gelegenen Wasserflächen des Norder Tiefs mit dem ehemaligen Torfhafen in eine attraktive Grünflächengestaltung einzubinden und diesen heute ungeordneten Bereich in ein für Bewohner und Besucher attraktives Stadtbild umzuwandeln. Insbesondere die Brückenquerung über das Norder Tief ist für eine attraktive, einladende Gestaltung der neuen Bewegungsachse von großer Bedeutung. Mit dem Ausbau des nördlichen Teils der Bahnhofstraße zur Fußgängerzone kann auch die Dammstraße von ihrer bisherigen Verkehrsfunktionen entlastet und einer Neugestaltung zugeführt werden. Die hierzu erarbeiteten drei Gestaltungskonzepte sollen in Varianten eine sinnvolle und plausible Weiterentwicklung aufzeigen und insbesondere auch die Gestaltung und Nutzung der Rand- und Übergangsbereiche sowie die Kontinuität der Gestaltungsmerkmale darstellen.

Gemeinsamkeiten aller drei Gestaltungskonzepte

Allen drei Konzepten gemeinsam sind die grundsätzliche Verteilung und Zuordnung von Nutzungsbereichen und Gestaltungsprinzipien. Als gestalterische Rahmenbedingungen und Zielsetzungen werden angenommen:

- der Gebäudegrundriss des in Realisierung befindlichen Einkaufs- und Dienstleistungszentrums Südeingang (EDS)
- die Freihaltung der Sichtachse vom Neuen Weg aus zur Deichmühle
- die Wiederherstellung des alten Torfhafens mit Anschluss an das Norder Tief mit Zugänglichkeiten für Fußgänger
 - fleetartiger Wasserzug mit einer Aufweitung im Südosten in Anlehnung an ein Hafenbecken
 - Wegführung unten am Wasser mit Treppenanschluss an die Brücke über das Norder Tief und den Vorplatz des EDS

- Erhalt der Böschung mit vorhandenem Baumbestand entlang der Verlängerung des Neuen Weges
- der Bereich „Wohnen am Wasser“ östlich des Norder Tiefs zwischen dem Alten Torfhafen, der Brückstraße und In der Gnurre. (Hier wird nur eine schematische Darstellung möglicher Baukörper zur Verdeutlichung einer städtebaulich wichtigen Straßen- und Raumkante vorgenommen)
- Darstellung eines schematischen, beispielhaften Baukörpers auf dem Gelände der ehemaligen Esso-Tankstelle zur Verdeutlichung einer raumwirksamen Gebäudekubatur und eines Platzrandes westlich der Verlängerung des Neuen Weges
- Aufhebung der abknickenden Vorfahrt aus der Bahnhofstraße in die Dammstraße und Verlängerung der Gestaltung der bestehenden Fußgängerzone des Neuen Weges über die kreuzenden Brückstraße/Dammstraße hinaus bis in den Vorplatzbereich des EDS
 - platzartige Gestaltung im Kreuzungsbereich der Brückstraße, Dammstraße, Neuer Weg und seiner Verlängerung in Ergänzung des vorhandenen Natursteinpflasters
 - Ausbildung eines 3,50 m breiten, mittigen Fahrbereiches aus dem gleichen Material wie der Neue Weg mit beidseitiger Klinkerrinne
 - Fassung des Fahrbereiches durch breite Granitborde mit knapper, 2 cm hoher Rundfase bzw. Baumbeeten mit Klinkerformsteineinfassung
 - Seitenbereiche in der gleichen Gestaltung wie im Neuen Weg mit flach und hochkant verlegten Klinkern sowie Distanzstreifen aus Granitkleinpflaster an den Gebäuden
- Neugestaltung der Brücke über das Norder Tief (Oberfläche und Geländer) im Zuge der erforderlichen Brückensanierung im Auftrage der NLStBV
- übergreifend gestalteter Vorplatzbereich des EDS und des Beginns der neuen Fußgängerzone ohne explizite Differenzierung von privaten und öffentlichen Flächen
- Gestaltung der Dammstraße analog zur Brückstraße zur Verdeutlichung der funktionalen und stadtgestalterischen Kontinuität sowie als Ausdruck der abgestuften Verkehrsfunktion nach Veränderung der Verkehrsbeziehungen im Burggraben und der Hering-Uffen-Straße
 - straßenhafter Ausbau mit 5,50 m breitem Fahrbereich, der durch Granithochborde begrenzt wird
 - in der Fahrbahn beidseitige 1,25 m breite Klinkerhochkantstreifen (einschließlich Klinkerrinne) und ein 3,00 m breiter mittiger Natursteingroßpflasterstreifen
 - beidseitige Gehwegbereiche mit flach verlegten Klinkern und Distanzstreifen aus Granitkleinpflaster zu den Gebäuden
 - Betonung der jeweiligen Übergangssituationen zu den angrenzenden Straßen durch Baumbeete am Fahrbahnrand

Varianten

Im Folgenden werden die 3 Varianten beschrieben, jedoch nur in ihren unterschiedlichen Gestaltungsansätzen.

Gestaltungskonzept Variante 1

Der Beginn der neuen Verlängerung des Neuen Weges (FGZ) nach Süden wird durch ein Baumtor aus 4 Großbäumen betont. Auf der östlichen Seite des Fahrbereiches - außerhalb der Sichtbeziehung zur Deichmühle - wird das Baumkarree durch 3 weitere Bäume zur Reihe ergänzt.

Der in einem durchgängigen, hochwertigen Material befestigte Vorplatz vor den EDS wird über die Parzelle der Bahnhofstraße nach Westen bis zu einem neuen Baukörper auf dem Gelände der ehemaligen Esso-Tankstelle ausgedehnt, der hier die Platzkante bildet. Hierdurch entsteht ein großzügiger, breiter und offener Platzraum, der von Gebäude zu Gebäude reicht. Die Blickachse zur Deichmühle verläuft über den Platzraum. Auf der Südseite setzt eine Baumreihe die Linienführung des gedachten Gebäudes bis an das EDS fort. Da die Baumreihe überwiegend durch die Baumkronen ihre räumliche Wirkung entfaltet und in der Fußgängerebene transparent ist, entsteht eine deutlich wahrnehmbare Raumgliederung, vergleichbar mit „grünen Marktschirmen“ die dennoch alle Blickbeziehungen - auf die beiden Mühlen, den Platz, den Torfhafen, die Verlängerung des Neuen Weges – zulässt.

Zum Hafenbecken des Alten Torfhafens führen von Süden Treppen und breite Sitzstufen hinunter. Auf der Ostseite wird eine senkrechte 2,00 m hohe Stützwand mit Geländer am umlaufenden Weg am Wasser vorgesehen. Am nördlichen Ende bindet eine Treppe den Hafensbereich an die Platzfläche vor dem EDS an.

Diese Variante zeigt die aus städtebaulicher Sicht großzügigste Platzlösung, die auch eine plausible Geschäftsnutzung auf der westlichen Platzseite erwarten lässt; sie benötigt allerdings Flächen des ehemaligen Esso-Tankstellengeländes, die nicht in Besitz der Stadt Norden liegen. Um diese stadtgestalterisch wünschenswerte Situation zu erhalten, ist eine verbindliche Zusage erforderlich, dass diese Gebäudekante auch gebaut wird, denn sonst verbleibt eine offene Flanke ohne Platzgrenze.

Gestaltungskonzept Variante 2

Der Beginn der neuen Verlängerung des Neuen Weges nach Süden wird durch ein Baumtor aus 6 Großbäumen betont. Auf der östlichen Seite des Fahrbereiches - außerhalb der Sichtbeziehung zur Deichmühle - wird mit einem Abstand zur Baumkarree eine Kurzreihe aus 3 weiteren Bäumen gebildet. Hierzu wird im Norden der Fahrbereich der Verlängerung des Neuen Weges leicht nach Westen verschoben, um eine größere Breite der Nebenanlagen zu gewährleisten und auch auf der Brücke über das Norder Tief breitere Aufenthaltsflächen auf der Ostseite zu ermöglichen.

Die Gestaltung der Verlängerung des Neuen Weges nach Süden südlich der Brücke über das Norder Tief folgt streng der Verkehrsparzelle der Bahnhofstraße und reicht fast bis an den Burggraben heran. Eine prägende Raumkante des Platzes wird auf der Westseite durch eine Baumreihe geschaffen, die den in klinkerhochkant befestigten Fahrraum begleitet. Diese Baumreihe grenzt auf der Westseite den privat zu nutzenden Grundstücksteil des Esso-Geländes wie auch einen in Besitz der Stadt Norden befindlichen Grundstückstreifen ab. Es verbleibt auf diese Weise zwar ein größeres Grundstück im Bereich der ehemaligen Esso-Tankstelle, eine raumbildende Bebauung kann jedoch nur westlich der Sichtachse zur

Deichmühle erfolgen, wenn diese Freihaltung der Sichtachse beibehalten werden soll. Die verbleibende Grundstücksfläche in und östlich der Sichtachse bis zur Verkehrsparzelle der Bahnhofstraße kann nur durch Freiflächennutzungen belegt werden. Erfahrungsgemäß kann davon ausgegangen werden, dass dies - wie in der Variante 2 dargestellt - dann Parkplätze und Lagerflächen sind, die durch Hecken oder Mauern begrenzt sind. Die Sichtachse zur Deichmühle verläuft außerhalb des Platzbereiches über die Nebenanlagen des neuen Gebäudes auf dem ehemaligen Esso-Gelände zwischen dem Gebäude und der platzbegrenzenden Baumreihe.

Der in einem durchgehenden Material befestigte Vorplatz vor dem EDS beschränkt sich auf die Ostseite der Verlängerung des Neuen Weges. Da die begrenzen Baureihe zum Burggraben hin abknickt und hier endet, öffnet sich die Vorfläche nach Süden.

Zum Hafenbecken des Alten Torfhafens führen von Osten Treppen und breite Sitzstufen hinunter. Auf der Südseite wird eine senkrechte 2,00 m hohe Stützwand mit Geländer am Rand des Hafenbeckens vorgesehen. An der westlichen Seite bindet eine Treppe die Platzfläche an den am Wasser liegenden Weg zur Brücke an.

Diese Variante, die sich streng an die Parzelle der Bahnhofstraße hält und keine zusätzlichen Flächen benötigt, zeigt eine aus städtebaulicher Sicht ungünstige Eingangslösung, da sie nur einen eingeeengten Platz mit kleiner Öffnung zum Burggraben beinhaltet und zudem auch nur eine stadtgestalterisch unzureichende Grundstücksnutzung auf der Westseite des Platzes zulassen wird.

Gestaltungskonzept Variante 3

Die Variante 3 stellt eine Zusammenführung der städtebaulich positiven Gestaltungsmerkmale aus den Varianten 1 und 2 dar. Unter Ausnutzung eines im Besitz der Stadt Norden befindlichen Grundstücks zwischen der ehemaligen Esso-Tankstelle und der Verkehrsparzelle der Bahnhofstraße wird ein großzügiger, offener Platz geschaffen, der an seiner südwestlichen Seite eine deutlich wahrnehmbare Raumgliederung durch eine lang gezogene Baumreihe erhält. Der Platzbereich zieht sich unter der Baumreihe - unter den „grünen Marktschirmen“ - durch vom EDS bis zum westlich des Platzes vorgesehenen neuen Gebäude, das hier die gebaute Platzkante bildet. Durch die lange Baureihe wird ein räumliches Gestaltungselement eingesetzt, das den Platz langfristig gliedert und gleichzeitig auf eine absehbare Zeitspanne auch begrenzt, solange noch kein Gebäude auf dem Esso-Gelände entsteht. Die noch nicht bebaute westliche Grundstücksfläche kann auf provisorische Weise attraktiv gestaltet werden, ohne die Gestaltung der gesamten Eingangssituation abzuwerten und unnötig einzuengen.

Der nördliche Teil - Verlängerung des Neuen Weges nach Süden - wird, wie in Variante 2 vorgesehen, leicht nach Westen verschoben, um eine ausreichend Breite der Nebenanlagen zu gewährleisten und auch auf der Brücke über das Norder Tief breitere Aufenthaltsflächen auf der Ostseite zu ermöglichen.

Zum Hafenbecken des Alten Torfhafens wird auch der Ansatz der Variante 2 verfolgt, breite Sitzstufen mit Treppen führen von Osten hinunter, damit das Sitzen in der Nachmittagssonne am Wasser möglich ist. Der Stufenbereich im Osten ist mit dem Weg am Wasser zur Brücke über das Norder Tief verbunden. Auf der Südseite wird eine senkrechte 2,00 m hohe Stützwand mit Geländer am Rand des Weges vorgesehen.

Die Variante 3 zeigt zusätzlich die Gestaltung der Straßenräume nördlich des Platzbereichs vor dem EDS. Für die langfristig auch zu erneuernde östliche Brückstraße werden die funktionale Aufteilung und die Gestaltung wie für die Dammstraße vorgesehen. Für die Straße In der Gnurre, die überwiegend Fußgängern und Radfahrern zur Erreichung des EDS dient, wird eine niveaugleiche Mischfläche aus Fahr- und Lauffläche mit gebäudebezogener Bepflanzung mit Bäumen vorgeschlagen.

NWP Planungsgesellschaft mbH

Oldenburg, 11.01.2011