

**Neugestaltung  
der Ortsdurchfahrt  
in Horstmar-Leer  
– Planungskonzept –**

**LWL**

Für die Menschen.

Für Westfalen-Lippe.

# **LWL-Amt für Landschafts- und Baukultur in Westfalen**

## **Stadt Horstmar**

**Neugestaltung der Ortsdurchfahrt in**

## **Horstmar-Leer**

### **– Planungskonzept –**

Erläuterungsbericht

Verfasser:           Landschaftsverband Westfalen-Lippe  
  
                          LWL-Amt für Landschafts- und Baukultur  
                          in Westfalen  
  
                          48133 Münster

Leiter des  
Projektreferates:   Dipl.-Ing. Udo Woltering

Bearbeiter:         Dipl.-Ing. Jürgen Reuter (Projektleiter)  
                          Josef Budde (Grafik)

Datum:              März 2009

### Anlass

Der Anlass ein Planungskonzept für eine Neugestaltung der Ortsdurchfahrt in Horstmar-Leer zu erarbeiten, ist die vorhandene, optimierbare städtebauliche Situation. In der Vergangenheit wurden nur punktuell gestalterische Veränderungen des öffentlichen Straßenraumes und der angrenzenden Randbereiche vorgenommen, so dass das Erscheinungsbild der Ortsdurchfahrt nicht mehr den heutigen Gestaltungsanforderungen entspricht.

Das Planungskonzept greift die vorhandenen baulichen und räumlichen Potentiale des Ortes auf und versucht in einer ganzheitlichen Betrachtungsweise diese in den Gestaltungsvorschlägen unter dem Thema Dorf zusammenzuführen. Vorrangig sollen Möglichkeiten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität für die Bewohner und Besucher des Dorfes aufgezeigt und gleichzeitig die Sicherheit, insbesondere der Fußgänger und Radfahrer, erhöht werden. Bei allen Maßnahmen sind die, für den ländlichen Raum typischen, besonderen verkehrlichen Belange der Landwirtschaft zu berücksichtigen.

### Ortslage – Bestand – Situation

Die Gemeinde Horstmar liegt im Südwesten des Kreises Steinfurt und grenzt im Westen an die Gemeinde Schöppingen (Kreis Borken), südwestlich an die Gemeinde Rosendahl (Kreis Coesfeld) und im Nordosten an die Kreisstadt Steinfurt sowie im Nordenwesten an die Stadt Metelen und im Südosten an die Gemeinde Laer (beide Kreis Steinfurt). Nach Westen wird das Gemeindegebiet durch die Ausläufer der Baumberge mit dem Schöppinger Berg, dem nördlichsten Ausläufer der höchsten Erhebung des Westmünsterlands, begrenzt. Zu Horstmar gehört der nördlich gelegene Ortsteil Leer (Westfalen) mit den Bauerschaften Haltern, Ostendorf und Alst.

Die verkehrliche Erschließung des Ortsteils Leer erfolgt von der L 580 (Horstmar – Steinfurt) in der Bauerschaft Alst über die Landesstraße L 570, die mitten durch den Ort führt und im östlichen Bereich als „Dorfstraße“ und in der westlichen Fortführung als „Halterner Straße“ (Bauerschaft Haltern) bezeichnet ist. Westlich der Ortsmitte zweigt die K 76, „Burgsteinfurter Straße“, direkt in nördlicher Richtung nach Burgsteinfurt ab.

Leer wird geschichtlich im Zusammenhang mit dem einstigen Herrenhaus „Haus Grollenburg“ und einer kleinen Gruppe von Bauernhöfen als Keimzelle des Dorfes erwähnt und war bis 1969 selbstständige Ortschaft. Die Siedlungsentwicklung Leers ist ursprünglich auf ein typisches Straßendorf zurückzuführen, das nach Süden zwischen der „Grollenburg“ und dem „Leerbach“, um eine sehr weit in die Landschaft reichende Wohnsiedlung mit einem Kindergarten und einer Grundschule sowie einer umfangreichen Sportanlage erweitert wurde. Die nördliche Ausdehnung der Ortschaft ist ebenfalls der Mitte des 20. Jhs. zuzuordnen und wird zwischen „Burgsteinfurter Straße“ und dem „Leerbach“ nach Norden durch den Friedhof und intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen begrenzt.

Innerhalb des Ortsteils Leer haben sich die dorfbauliche Situation sowie das baulich räumliche Umfeld der Hauptstraßen „Burgsteinfurter Straße“, „Halterner Straße“, „Dorfstraße“ außerdem die Bereiche „Kirchplatz“ und „Geschwister-Buller-Straße“ in den vergangenen Jahrzehnten in den jeweiligen baulichen Ausformungen, Raumbildern und Architekturstilen erheblich verändert. Ebenso waren in der Vergangenheit die verkehrstechnischen Ansprüche an derartige „Dorf“-Straßen zu Gunsten der „Leichtigkeit des Verkehrs“ bedeutend gestiegen und haben das Erscheinungsbild des Ortes maßgeblich mitbestimmt. Infolgedessen stellt sich heute die dörfliche Hauptstraße als ein „Verkehrsband“ dar, das vorwiegend dem zügigen Durchgangsverkehr gewidmet ist und zwischenzeitlich das nach Norden und Süden erweiterte Siedlungsgefüge zerschneidet. Innerörtlich besitzt die Straße den Charakter einer Hauptverkehrsstraße, die auch eine flächenerschließende Funktion für die zum Ort gehörenden Siedlungsgebiete erfüllt.

## Stadt Horstmar – Ortsteil Leer

Neugestaltung der Ortsdurchfahrt - Planungskonzept -

---

Eine Auswertung und Gegenüberstellung historischer und aktueller Fotos belegt, dass die Straßenführung der Ortsdurchfahrt auf Grund der historischen städtebaulichen Anordnung weitgehend erhalten geblieben ist. Einige Häuser entlang der Dorfstraße zeigen heute noch ablesbar die Struktur ehemaliger „Ackerbürgerhäuser“, die allerdings ab den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts so stark umgebaut wurden, dass das ursprüngliche Erscheinungsbild kaum mehr zu erkennen ist.



*Die „Dorfstraße“ im Bereich der Straßeneinmündung „Zum Esch“ mit Blick in südöstlicher Richtung.*



*Die Situation der Straßeneinmündung „Schorlemer Straße“ in die „Dorfstraße“ aus südlicher Richtung.*

Zur Wahrung der erhaltenswerten Eigenart der Dorfstraße im Ortsteil Leer wurde bereits die Wichtigkeit der städtebaulichen Situation von der Einmündung der „Schorlemer Straße“ bis zur Einmündung „Burgsteinfurter Straße“ durch einen Satzungsbeschluss der Stadt Horstmar im Jahre 1979 sichergestellt. Danach können im Geltungsbereich der Satzung, abweichend von den Vorschriften der Landesbauordnung, die dort vorgeschriebenen Maße für Bauwiche und Abstandsflächen unterschritten werden.

Bildnachweis der historischen Fotos:

Janßen, Anton; Pesch, Arnold, Horstmar und Leer. Kulturringen von Horstmar und Leer (Hrsg. ). Schöppingen um 1980.

### Bestand und Planungskonzepte der Ortseinfahrten

Die jeweiligen Ortseinfahrten sind zurzeit weder durch eine Ortsrandbebauung noch in der Ortseinfahrtsituation besonders ausgebildet und im Übergang zwischen Landschaft und Dorf recht fließend. Besonders markante, dichte oder räumlich wirksame Bebauung ist nicht vorhanden, vielmehr legen sich einseitig am Straßenrand unauffällige, vereinzelt Gebäude vor die Ortsränder.



*Südliche Ortseinfahrt „Dorfstraße“*



*Nördliche Ortseinfahrt „Burgsteinfurter Straße“*

Die südliche Ortseinfahrt über die „Dorfstraße“ verläuft geradlinig und eben entlang der westlichen recht hohen Abpflanzung des Sportgeländes und quert anschließend den kaum wahrnehmbaren Bachlauf des „Leerbach“. In der weiteren Fortführung zur Ortsmitte wird der Straßenraum bis zum „Naher Weg“ und dem „Kalvarienberg“ östlich von einer Fläche mit hochstämmigem Baumbestand des ehemaligen Gräftenhofes „Schulze Schleithoff“ und westlich von einer ca. 2,50 m hohen, dichten Schmitthecke gesäumt. Die Fahrbahnbreite in diesem Bereich liegt im Mittel bei ca. 7,50 m und bietet zusätzlich auf der Ostseite einen ca. 2,00 m breiten Mehrzweckstreifen. Der Fußweg auf der Westseite ist mit ca. 3,00 m verhältnismäßig breit angelegt. Innerhalb der Fahrbahn teilt eine aufgesetzte mit Warn- und Verkehrszeichen versehene Querungshilfe die Fahrspur.



*Äußerst geradlinig führt die südliche Ortseinfahrt über die „Dorfstraße“ in das Dorf und wird in der Fahrbahn nur durch die mittlere Querungshilfe unterbrochen.*



*Am Ortseingang quert die „Dorfstraße“ (L 570) den Bachlauf „Leerbach“, der durch ungeordneten, fast verwilderten Bewuchs kaum erkennbar ist. Etwas abseits dahinter befindet sich ein steinernes Standbild des Hl. Johannes Nepomuk, das unzugänglich zwischen Straße und Bachlauf kaum wahrnehmbar ist.*

## Stadt Horstmar – Ortsteil Leer

Neugestaltung der Ortsdurchfahrt - Planungskonzept -

---

Das Planungskonzept sieht für die drei Ortseingänge an der „Dorfstraße“, „Halterner Straße“ und „Burgsteinfurter Straße“ eine einheitlich ausgestaltete Zufahrtssituation vor. Die Fahrbahn wird ab den Ortseingangsschildern beidseitig durch eine niedrige bis halbhohe Heckenpflanzung eingefasst und der Asphalt-Fahrbahnbelag seitlich jeweils mit einer sehr breit ausgeprägten Pflasterrinne abgesetzt. Diese Pflasterrinnen werden innerhalb der Ortslage als durchgängiges Gliederungs- und Gestaltungselement weitergeführt und bewirken eine optische Verengung der Fahrbahnbreite.



*Seitliche Hecken und deutlich ausgebildete Pflasterrinnen führen optisch zu einer verengten Fahrbahn und kennzeichnen den Auftakt für die Ortsdurchfahrt.*

*Zusätzlich sollten beidseitig auch Einzelbäume angeordnet werden.*



*Hecken können in ihrer Ausformung im Schnitt oder durch einzelne Büsche und Sträucher gegliedert werden und bilden letztlich auch einzelne Abschnitte.*

Einhergehend mit den vorgelagerten Gestaltungselementen wie Einzelbäume, Hecken und Rinnen folgen sodann beidseitige Fahrbahnverengungen, die mit Bäumen markiert sind und die auf Grund der örtlichen städtebaulichen Situationen und Wegebeziehungen, Fahrbahnquerungen für Radfahrer und Fußgänger zulassen. Zugleich stellen diese ausgestalteten Anlagen eine Torsituation dar, die innerhalb der Fahrbahn- und Blickachse liegt und die Ortseinfahrten markieren.



*Die beidseitige Verengung der Fahrbahn wird mittels Bäumen markiert und ermöglicht eine übersichtliche Querung für Radfahrer und Fußgänger.*

### Bestand und Planungskonzepte innerhalb der Ortslage

Das dörfliche Leben, vor allem innerhalb der Dorfstraße und im Bereich der Kirche, hat sich mit den Siedlungserweiterungen des Ortes erheblich verändert. Überwiegend dominiert der Kfz-Individualverkehr, bedingt durch die ländliche Lage Leers und die schnell zu erreichenden Einkaufsmärkte an den Ortsrändern der Städte Burgsteinfurt und Horstmar. Demzufolge werden auch der Einkauf im Lebensmittelmarkt an der „Geschwister-Buller-Straße“, den umliegenden kleineren Geschäften oder weitere Belange der Einwohner im Pfarramt und den örtlichen Zweigstellen der Geldinstitute an der „Dorfstraße“ mit dem Kfz erledigt. Die jeweiligen Einrichtungen halten entsprechend auch Parkraum für Kurzzeitparker in direkter Nähe vor.

Daneben besteht in Längs- und Querrichtung der Dorfstraße ein Aufkommen von Fußgängern und Radfahrern durch Schul- und Kindergartenkinder zu den Einrichtungen der Marienschule (Grundschule), dem Schwerpunktkindergarten Grollenburg, dem Kindergarten St. Cosmas und Damian an der Burgsteinfurter Straße sowie zu den Schulbus-Haltestellen.

Vereinzelte Neubaumaßnahmen und Gebäudesanierungen entlang der Dorfstraße sowie die vor einigen Jahren durchgeführte Neugestaltung des Parkplatzes im Bereich der Geschwister-Buller-Straße, haben zu gemischt unterschiedlichen Flächenbelägen, Materialien und Gestaltungsformen innerhalb der öffentlichen und privaten Randbereiche geführt, die zu bisher unveränderten Flächen früherer Gestaltungsvorstellungen äußerst stark in Kontrast stehen.



*Innerhalb der Ortslage sind unterschiedliche Materialien und Gestaltungsansätze bei zum Teil bereits durchgeführten Erneuerungsmaßnahmen, Neugestaltungen und an unveränderten Bereichen vorzufinden.*

Ziel des Planungskonzeptes ist es, mit wenigen Materialien und Elementen der Ortsdurchfahrt ein einheitliches Erscheinungsbild zu verleihen, das von einzelnen Plätzen, Aufweitungen und baulichen Gestaltungselementen bestimmt wird und die privaten Seitenbereiche in den Straßenraum mit einbezieht. Den Rahmen für die Neugestaltung schafft die Veränderung des Verkehrscharakters der Straße, wobei die verwendeten Materialien und die Flächenverteilung die Qualität bestimmt.

Als Grundelement für die Straßengestaltung ist eine durchgehende Verringerung der Fahrbahnbreite auf 5,50 m und in einigen Teilbereichen auf 5,00 m Breite vorgesehen, die nur durch gering erhöhte Borde zu den Seitenbereichen abgetrennt ist. Beidseitig werden die Borde durch dreizeilige Rinnenstreifen (ca. 45 cm breit; 15/15 und 15/20 Großpflaster) begleitet und besonders deutlich gestalterisch und optisch hervorgehoben. Zwei Zeilen des Rinnenstreifens nehmen dabei maßgenau die Abdeckgitter der Entwässerungsschächte auf, während die dritte Zeile durchgehend die mittige Asphaltfahrbahn einfasst. Verkehrstechnisch sind die Rinnenstreifen sowie die Flachborde in besonderen Begegnungssituationen größerer Kraftfahrzeuge und landwirtschaftlicher Maschinen überfahrbar, signalisieren jedoch durch deren Ausgestaltung die Inanspruchnahme der Seitenbereiche. Entsprechende Begegnungssituationen sind jedoch auf Grund der Verkehrsbelastung äußerst selten.

# Stadt Horstmar – Ortsteil Leer

Neugestaltung der Ortsdurchfahrt - Planungskonzept -



*Beispiele für eine einheitliche Materialwahl innerhalb der Ortslage und im Bereich der Ortseinfahrten mit mittigem Asphaltbelag. Im Bereich zwischen „Schorlemer Straße“ und „Burgsteinfurter Straße“ sollte das Hauptelement ein durchgehendes Flachbord mit einer dreizeiligen Rinne sein.*

Neben den Randstreifen sind situationsabhängig Pflanzbeete mit niedrigen Hecken angeordnet, welche die Ortsdurchfahrt begleiten. Hin und wieder gibt es Unterbrechungen, beispielsweise Einzelsträucher oder Bäume, die den Charakter des Ortes prägen sollen. Wichtige Kriterien bei der Auswahl der Baumarten, Sträucher und Hecken, z.B. Hainbuche und Eiche als Tiefwurzler, sollte die Standortverträglichkeit sowie die raum- und situationsabhängige Wirksamkeit sein.

Je nach verfügbarem Straßenraum und notwendigen Sichtachsen sind alternierend einseitig oder beidseitig einzelne Stellplätze angeordnet, um entsprechendes Kurz- oder auch Langzeitparken zu ermöglichen. Eine entsprechende Kennzeichnung im Bodenbelag erfolgt nur geringfügig angedeutet durch Ecksteine im Verlegemuster oder Nägel. Ziel sollte es sein, dass einheitliche Bodenbeläge sowie eine aufeinander abgestimmte Möblierung und Bepflanzung den neuen Straßencharakter prägen und als Gesamtensemble erkennbar machen.

## **Dorfstraße / Kirchplatz / Ehrenmal**

Der Fußgängerquerungsschwerpunkt – Zebrastreifen im Bereich „Kirchplatz“ / „Geschwister-Buller-Straße“ – ist schwer erkennbar und z.T. nicht ausreichend dimensioniert. So liegt die Zugänglichkeit nicht in der direkten Wegebeziehung und die notwendigen Aufstellflächen für Fußgänger sind daher auch äußerst beengt. Insbesondere die nur in einem kurzen Abschnitt der „Dorfstraße“ einsehbare Situation der Querungsstelle erschwert die Wahrnehmung in der Sichtbeziehung zwischen Fahrzeugführer und Fußgängern.



*Situation Dorfmitte an der Kirche*

*Der Abschluss der „Geschwister-Buller-Straße“ mit Hecken und Mauerpfeilern orientiert sich an der Linienführung der „Dorfstraße“ und bewirkt infolgedessen eine verstärkte Trennwirkung innerhalb der Dorfmitte.*

*Der vorhandene Fußgängerüberweg, mit Zebrastreifen und Leuchten, hebt die Ortsdurchfahrt verkehrstechnisch in ihrer Bedeutung hervor.*

# Stadt Horstmar – Ortsteil Leer

Neugestaltung der Ortsdurchfahrt - Planungskonzept -



Ehrenmal am Kirchplatz

*Die Ausgestaltung des Denkmalsbereiches nimmt keinen Bezug auf die Örtlichkeit und ist mittlerweile mit den durchgewachsenen Hecken und Sträuchern sehr massiv.*

*Die Zurücknahme der beanspruchten Fläche zu Gunsten einer großzügigen Platzgestaltung über die „Dorfstraße“ hinweg und deren Einbeziehung, würde die Ortsmitte hervorheben.*

Für den mittleren Bereich der „Dorfstraße“ von der „Schorlemer Straße“ bis zur „Burgsteinfurter Straße“ sieht das Planungskonzept einen einheitlichen Belag für die Fahrbahn und Gehwege sowie die Seitenbereiche vor. Die Straßenführung und eigentliche Fahrbahn wird hier, wie im gesamten Ortsdurchfahrtsbereich, weiterhin durch die Rinnenausbildung mit Flachborde angedeutet und begrenzt. Das einheitliche Ausbaumaterial hebt die räumliche sowie funktionale Einheit des Dorfmittelpunktes an der Kirche hervor und erwirkt letztlich auch besondere Aufmerksamkeit für den Durchfahrtsverkehr.

Die zentrale Mitte des Dorfes soll durch vier großkronige Bäume, die den Bereich „Dorfstraße“, „Kirchplatz“ und „Geschwister-Buller-Straße“ markieren, als „Platz“ herausstellen, in dem das Ehrenmal mit einbezogen wird.

## Straßeneinmündungen

Überwiegend sind die Einmündungsbereiche der Seitenstraßen in die Ortsdurchfahrt zu Lasten der Bürgersteigbereiche sehr überdimensioniert aufgeweitet. Gleichwohl ist zu beobachten, dass die Abbiegevorgänge aus den Seitenstraßen wegen der Sichtverhältnisse nur unter Inanspruchnahme der gesamten Fahrbahnbreite der Ortsdurchfahrt erfolgen. Auf Grund der relativ geringen Verkehrsbelastung kommt es jedoch nur vereinzelt zu Begegnungssituationen zwischen größeren Kraftfahrzeugen, Lkws oder landwirtschaftlichen Maschinen.



Kreuzungsbereich der „Dorfstraße“ mit „Naher Weg“ und der Straße „Am Bach“.



Einmündung der „Schorlemer Straße“ in die „Dorfstraße“.

## Stadt Horstmar – Ortsteil Leer

Neugestaltung der Ortsdurchfahrt - Planungskonzept -

---



*Straßeneinmündung „Zum Esch“ in die „Dorfstraße“*

*Die sehr weit ausgebildeten Straßeneinmündungen lassen die seitlichen Randbereiche zu äußerst engen Restflächen verkümmern und heben die Bedeutung der Straße hervor.*



*Straßeneinmündung „Schorlemer Straße“ in die „Dorfstraße“*

*Beidseitig des Einmündungsbereiches der „Schorlemer Straße“ sind die gestalterisch notwendigen Abstände zu den Außenanlagen sehr beengt.*

Das Planungskonzept sieht für die Einmündungsbereiche der Seitenstraßen vor, dass zum einem durch eine rechteckige Anordnung der aufeinandertreffenden Fahrbahnachsen und zum anderem durch eine bis zu den Fahrbahnachsen der Ortsdurchfahrt vorgezogene Lage der Seitenstraße eine verbesserte Einsicht in den Straßenraum ermöglicht wird. Jeweils seitlich werden abgesetzte und überfahrbare Flächen angeordnet, wobei weiterhin optisch die eigentliche Fahrbahn zwischen den Rinnen und Flachborden verläuft.

Die gestalterische Einengung der Einmündungsbereiche ermöglicht zusätzlich großzügigere Flächen an den Ecksituationen, die letztlich der Aufenthaltsqualität im Ort zugute kommt und auch Raum lässt, temporär kurzfristig andere Nutzungen, z.B. bei Aktivitäten der Dorfgemeinschaft oder der Gastronomie, zuzulassen.



*Das Beispiel zeigt den Einmündungsbereich einer Seitenstraße mit überfahrbarer Seitenfläche.*

*Sowohl Fahrbahn, öffentlicher Gehweg und private Grundstücksflächen sind in einem einheitlichen Material ausgeführt und werden nur durch unterschiedliche Verlegerichtungen differenziert.*

### Parkplatz / Kalvarienberg

Der „Kalvarienberg“ ist sehr eng mit großkronigen Bäumen umstellt und teilweise haben deren Wurzeln zu Schäden an den Einfassungen des Hügels und den Treppenaufgängen geführt. Die Zugänglichkeit erfolgt nur über unbefestigte Wege, die nicht direkt in Verbindung mit den angrenzenden öffentlichen Wege- und Platzflächen stehen.



*Zugang zur Anlage des „Kalvarienberg“ vom Parkplatz aus.*



*Seitlich der „Dorfstraße“, hinter der Bushaltestelle, liegt der Parkplatz, durch einen Grünstreifen getrennt, zu abgeschirmt und dem Straßenraum der „Dorfstraße“ nicht zugeordnet. Fehlende Standflächen für Fahrräder der Schüler sind letztlich außerhalb jeglicher sozialen Kontrolle und werden daher auch kaum angenommen. Darüber hinaus ist die Telefonzelle und deren Zugänglichkeit nur schwer wahrzunehmen.*

Der Bereich des Kalvarienberges umfasst die großflächige Parkplatzanlage auf der östlichen Seite der „Dorfstraße“ sowie die Bushaltestellen. Dieser Gesamtbereich ist unter Einbeziehung einer beidseitigen neuen Anordnung der Busbuchten mit den entsprechenden Wartehäuschen auch in der Linienführung der „Dorfstraße“ überplant.

Das Gestaltungselement der durchgehenden Rinnenführung engt in diesem Bereich die Fahrbahnfläche, die gekennzeichnet ist durch den Asphaltbelag, entschieden ein. Ein Überfahren der Busbuchten bleibt jedoch weiterhin möglich, so dass ausreichend Raum für Kfz-Begegnungsverkehr vorhanden ist.

Besonders soll in diesem Bereich auch der Giebel des Gebäudes Dorfstraße 6 ausreichend Abstand zur Verkehrsfläche erhalten und markant in den Straßenraum hinein wirken, um die dörfliche Situation hervorzuheben.

Die neu angelegte Straßenführung mit den seitlich markierten Bushaltestellen, den Wartehäuschen und Einzelbäumen sind nur Elemente zur Gestaltung des Straßenraumes, der erst auf der Ostseite mit einer dichten Eingrünung mit Bäumen und Sträuchern am Rand des Parkplatzes seinen Abschluss findet und gefasst wird.

## Stadt Horstmar – Ortsteil Leer

Neugestaltung der Ortsdurchfahrt - Planungskonzept -

---



*Auf Grund der beengten Situation durch die vorhandene Fahrbahnbreite, bietet die Bushaltestelle wenig Platz und ist durch die Gegebenheiten abseits der Busbucht angeordnet.*



*Die Einfassung der Bushaltestellen mit niedrigen Hecken hebt diese Bereiche besonders hervor und dient zugleich der Sicherheit beim Aus- und Einsteigen innerhalb der Bushaldebucht.*

Innerhalb der Ortsdurchfahrt sollten ebenso kleinere Nebenbereiche gestalterisch aufgewertet werden, um das Erscheinungsbild des Ortes aufzuwerten. Hier gilt es im Besonderen die Örtlichkeit herauszustellen und die Attraktivität der Bereiche zu stärken.



*Eine Ausgestaltung der Umgebung am „Leerbach“ mit dem Standbild des Hl. Johannes Nepomuk kann mit einer geordneten Anpflanzung und gestalteten Zugänglichkeit zum Bach zur verbesserten Wahrnehmung des Ortseingangs führen.*



*Im Bereich „Am Bach“ / „Dorfstraße“ könnte in die Gestaltung der Ortsdurchfahrt z.B. die Anlage eines „Wald-Lehrpfades“ zur Attraktivität und Aufwertung der Umgebung und des Dorfes beitragen.*

### Zusammenfassung

Die Ziele des Planungskonzeptes sind eine zusammenhängende Gestaltung des Straßenraumes, die entsprechend der dorfbaulichen Bedeutung zur Verbesserung des Ortsbildes beitragen und letztlich auch bewirkt, die Fahrgeschwindigkeit innerhalb des Ortes den Gegebenheiten anzupassen und die Aufenthaltsqualität für die Bewohner zu erhöhen. Ein Aufgreifen historischer Bezüge legt hierzu eine gestalterische Abschnittsbildung in Ortseinfahrtsbereiche und Ortsmitte nahe, die sich durch eine optische Differenzierung der angeleglichen Materialien für Fahrbahn und Seitenräume abzeichnet. Als verbindendes Element zwischen Zufahrtsstraßen und Ortsmitte ist vorgesehen die fahrbahnbegleitenden Rinnen jeweils durchgängig mit einem Material zu gestalten. Außerhalb der Ortsmitte wird die Trennung durch Verwendung deutlich unterschiedlicher Materialien für Fahrbahn und Seitenräume optisch verstärkt.

Durch die Verringerung der sehr unterschiedlich vorhandenen Fahrbahnbreiten von 6,50 m bis 8,00 m auf 5,50 m und 5,00 m und unter Einbeziehung durchgängiger Materialien der öffentlichen Verkehrsfläche und den nicht abgegrenzten privaten Grundstücksflächen, verbleiben ausreichend Bereiche für Straßenbegleitgrün sowie Parkräume für Pkws sowie Geh- und Verweilflächen für Fußgänger. Die vorgesehenen niedrigen Hecken als Straßenbegleitgrün mit vereinzelt Bäumen dienen zur gestalterischen Einbeziehung der Stellplätze in die Seitenräume sowie der räumlichen Gliederung des Straßenraumes.

Die Planung hebt die einzelnen dorfbaulich platzartigen Situationen an den Straßen- und Wegeeinmündungen sowie die angrenzenden privaten Flächen entlang der Ortsdurchfahrt hervor. Diese Bereiche sollten einvernehmlich gestalterisch aufgewertet und der Nutzung angrenzender Einrichtungen (Geschäfte, Gaststätten etc.) sowie als Aufenthaltsfläche den Anwohnern und Fußgängern vorbehalten sein.

Die Besonderheiten der dorfbaulichen Situation werden im Querschnittsaufbau des Straßenraumes und durch eine ortstypische Materialwahl und Detailgestaltung berücksichtigt. Die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der verschiedenen Einrichtungen im Ort werden bei angepasster Geschwindigkeit und Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer, ohne Verlust von Fahrkomfort, ausreichend sein und führen letztlich zu einer Verbesserung der Umfeld- und Aufenthaltsqualität im Straßenraum. Die gestalterische Einheit der Ortsdurchfahrt bewirkt somit eine Verbesserung der dorfbaulichen Situationen mit Auswirkungen auf eine verhaltene Fahrweise mit kompensatorischer Wirkung für die Anwohner und Geschäfte.

Die künftige Lebensqualität im Ort hängt davon ab, dass das Wohnen gegenüber dem Verkehr im Vordergrund steht und die Ortsdurchfahrten dieses in der gestalterischen Ausformung auch unterstützen.

Das Planungskonzept ist vor allem auf die Zustimmung und Akzeptanz der Bürger angewiesen und sollte bereits durch kleinere Maßnahmen in der Gestaltung der Vorgärten, Einfriedungen und Bepflanzungen begleitend unterstützt werden, z.B. durch Baumpatenschaften und zusätzliche Begrünung.

-  Gebäude Bestand
-  Flachdach
-  Fahrbahn
-  Natursteinpflaster
-  Hofflächen etc.
-  Baumstandorte
-  Grünfläche
-  Hecke Bestand
-  Mauer
-  Zaun / Tor
-  Parkplatz / Stellplatz
-  Zufahrt
-  Zugang



**LWL, Amt für Landschafts- und Baubilder in Westfalen**

Stadt Horstmar  
Ortsteil Leer  
Neugestaltung der Ortsdurchfahrt

Stand: Oktober 2018

Verfasser: Landschaftsarchitekt Dr. rer. oec. habil. Gert-Joachim Klarmann

LMWL



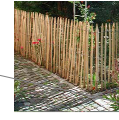
-  Gebäude gepl.
-  Fahrbahn Asphalt
-  Pflasterflächen wechsellagige Verlegetrichtung
-  Baumstandorte gepl.
-  Hecke gepl.



Engstelle Ortszufahrt



Pflasterrinne mit Hecke



Staketenzaun



Einfassung Bushaltestelle



Strasseneinmündung



Pflasterrinne mit Hecke



Unterschiedliche Verlegetrichtung



Absgränzte Pflasterhecke



Überhöhere Staketengraben



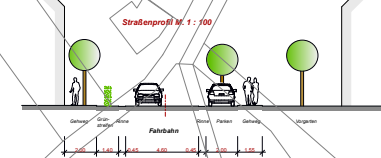
Staketenzaun



Waldpfad



Überbereich Leerbach



Übergang Farbarmbelag



Steinische Steppflur



Fahrbahnverlauf Bushaltestelle



Gestaltung Ortsfläche



Gliederung Hecke



Engstelle Ortszufahrt



**Planung**

LMWL - Institut für Landschafts- und Städtebau in Westfalen

Stadt Horstmar  
- Ortsteil Leer -  
Neugestaltung der Ortsdurchfahrt

Stand: Oktober 2018

LMWL