

GEMEINDE

WANGERLAND

**Städtebaulicher Rahmenplan
für das
Sanierungsgebiet Hohenkirchen**



JOHANN H. BONER
ARCHITEKTEN + STADTPLANER

VAREL - DANGAST
OLDENBURG i. O. / PLAU AM SEE

AUF DER GAST 36B 26316 VAREL - NORDSEEBAD DANGAST
TELEFON 04451 - 85051 TELEFAX 04451 - 4635

Inhaltsverzeichnis

- 1. Vorbemerkungen**
- 2. Zielorientierte Bestandsanalyse**
 - 2.1 Nutzung / Funktion
 - 2.2 Bebauung / Gestaltung
 - 2.3 Verkehrssituation
 - 2.4 Tourismus
- 3. Gesamtörtliche Entwicklung**
 - 3.1 Hohenkirchen 1050 bis 2005
 - 3.2 Hohenkirchen 2005 (Status Quo und Maßstab)
 - 3.3 Hohenkirchen 2015 (Ein Spaziergang durch das Dorf)
- 4. Ziele und Zwecke der Sanierung / Planungsmaximen**
- 5. Nutzungskonzept**
 - 5.1 Räumliche Entwicklung
 - 5.2 Vorschläge zur Baustruktur
- 6. Bebauungs- und Gestaltungskonzept**
 - 6.1 Städtebaulicher Rahmenentwurf
 - 6.2 Freiraumsituationen und -typen
 - 6.3 Orts- und Baugestaltung
- 7. Verkehrskonzept**
- 8. Durchführungskonzept**
 - 8.1 Ordnungsmaßnahmen - Maßnahmenplan / Maßnahmenliste mit Prioritätsvorschlag
 - 8.2 Kostenermittlung für die Sanierungsmaßnahmen
 - 8.3 Weitere Schritte (Agenda)
 - 8.4 Grundsätze für den Sozialplan
 - 8.5 Schlussbemerkung

1. Vorbemerkungen

Nach dem in den Vorbereitenden Untersuchungen für das Dorf Hohenkirchen eine Vielzahl von städtebaulichen Missständen ermittelt wurden, hat sich die Gemeinde Wangerland entschlossen für den erweiterten Ortskern einschließlich des Areals der ehemaligen Wangerland-Kaserne ein förmliches Sanierungsverfahren durchzuführen. Der Beschluss über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes gemäß § 142 BauGB (Sanierungssatzung) wurde am 14.04.2005 gefasst. Die Grenzen des Sanierungsgebietes Hohenkirchen sind dem Plan auf Seite 4 zu entnehmen. Das Sanierungsgebiet hat eine Größe von 47,43 ha.

Die Gemeinde Wangerland wurde im Jahr 2004 mit der geplanten Sanierungsmaßnahme Hohenkirchen in das Städtebauförderungsprogramm des Landes und des Bundes aufgenommen.

Für den weiteren Ablauf der Sanierung bedarf es eines Steuerungsinstrumentes, der städtebaulichen Rahmenplanung, die als Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für die Ortserneuerung dienen kann.

Zweck dieses Rahmenplanes ist es, für das Sanierungsgebiet größere städtebauliche Zusammenhänge aufzuzeigen und planerische Zielsetzungen zu entwickeln. Er dient zur Vorbereitung der Sanierung des Dorfes Hohenkirchen und stellt eine Beurteilungsgrundlage für alle städtebaulichen Maßnahmen in seinem Geltungsbereich dar. Insbesondere soll somit der gezielte Einsatz von Städtebauförderungsmitteln gewährleistet werden. Der Rahmenplan dient auch als Abwehrinstrument für Vorhaben, die inhaltlich von den Vorgaben des Rahmenplanes abweichen.

Der Rahmenplan ist ein Planungsinstrument, das gleichsam zwischen der vorbereitenden und der verbindlichen Bauleitplanung angesiedelt ist. Er ist keinen gesetzlichen Verfahrensvorschriften unterworfen und dient der Gemeinde als Selbstbindungsplan ohne eine Rechtswirkung nach außen. Aus ihm können mit verhältnismäßig geringem Aufwand Bebauungspläne entwickelt werden. Er kann auch bei der zeitlichen und räumlichen Steuerung der Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen dienlich sein und macht die planerischen Zielsetzungen für den Bürger leichter durchschaubar.

Karte: LAGEPLAN SANIERUNGSGEBIET

Siehe Ordner: Pläne - Teil 1

2. Zielorientierte Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse für das Sanierungsgebiet Hohenkirchen fußt auf den Vorbereitenden Untersuchungen (*ARGE Bremische Boner 2004*), die auf breiter empirischer Basis eine Sanierungsnotwendigkeit belegt haben. Diese werden nun mit dem Rahmenplan ergebnis- und umsetzungsorientiert fortgeschrieben. Der Schwerpunkt der die vorgeleistete Arbeit ergänzenden Bestandsuntersuchung liegt in der Beschreibung und Bewertung der natürlichen Ressourcen sowie der baustrukturellen Bedingungen für eine städtebauliche Erneuerung. Nur auf dieser Grundlage kann plausibel ein räumliches Konzept zur Entwicklung eines attraktiven Dorfes Hohenkirchen formuliert werden.

Die städtebauliche Erneuerung des Sanierungsgebietes ist angehalten, die Besonderheiten dieses Dorfes, das auf drei Warfen gegründet wurde und künftig am Ufer eines neu entstehenden Sees liegen wird, herauszuarbeiten, um auf die sich positiv wandelnden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen angemessen reagieren zu können. Die qualitative Beschreibung des Ortes gibt - mit den Worten des berühmten Malers Paul Klee - nicht einfach wieder was ist, sondern versucht das sichtbar zu machen, was da ist, aber bislang so nicht wahrgenommen wurde. Der städtebauliche Entwurf betont, verdeutlicht und ergänzt dann in einem zweiten Schritt die sichtbar gewordene Struktur.

Mit einer qualitativen Aufwertung und funktionalen Stärkung von Hohenkirchen soll einerseits der durch den Freizeitsee und die Spielstadt ausgelöste Entwicklungsimpuls im Ort selbst verankert werden, um ihn andererseits gerade dadurch zu verstärken und nachhaltig am Leben zu erhalten. Es ist unsere feste Überzeugung, dass ein Dorf mit gehaltvoller Bau- und Freiraumstruktur dem Freizeitsee ein sozialräumliches Gesicht verleiht, was als charakteristisches Erscheinungsbild, als Markenzeichen für ein Bestehen im Wettbewerb der Freizeit- und Urlaubsstandorte unabdingbar ist.

Die räumliche Abgrenzung des Sanierungsgebietes, das lediglich über den ehemaligen Kasernenstandort unmittelbar an den See reicht, ist Ausdruck dieser Philosophie, die in der städtebaulichen Erneuerung des Ortes beinahe mehr als nur eine Säule der touristischen Entwicklung von Hohenkirchen sieht, gleichsam das Fundament, auf dem die anderen zwei Säulen - Freizeitsee und Spielstadt - ruhen.

Die Bestandsanalyse erfolgt anhand folgender Plandarstellungen:

Nutzung / Funktion

- Gewerbliche Infrastruktur und Nutzung
- Sanierungsbedarf

Bebauung / Gestaltung

- Gebäudestruktur (Schwarzplan)
- Naturräumliche Strukturen (Vegetation, Wasser, Topographie)
- Baustruktur I (Private Freiräume)
- Baustruktur II (Öffentliche Räume)

Verkehr

- derzeitige Verkehrssituation

Eine kurze Abhandlung über wesentliche Zusammenhänge der jüngeren Siedlungsgeschichte leitet in das Kapitel Gesamtörtliche Entwicklung über.

2.1. Nutzung / Funktion

Gewerbliche Infrastruktur - Nutzungen

Die Darstellung der gewerblichen Infrastruktur nimmt für den Bereich der ehemaligen Wangerland-Kaserne die derzeit im Bau befindliche Umnutzung zu einem Hotelareal mit Spielstadt durch den Investor Van der Most bereits als Bestand an.¹ Wichtig dabei ist eine Differenzierung zwischen dem Hotelbereich im engeren Sinn, der für eine allgemeine Öffentlichkeit konzeptimmanent nicht zugänglich ist, und der Fläche mit freizeitbezogener Infrastruktur, die eine wichtige Ergänzung des kommunalen Angebots an freizeitbezogenen Dienstleistungen darstellt.

Die Nutzungsstruktur wird in der Karte teilweise über die Grenze des Sanierungsgebietes im engeren Sinne dargestellt, wenn die Situation im Untersuchungsgebiet davon maßgeblich beeinflusst wird (unmittelbarer Randbereich, Bereich des Schulzentrums auf der Warf Wehlens).

¹ Als Plangrundlage dient der Gestaltungsplan mit dem Stand vom 30.11.2005

Karte: NUTZUNGSSTRUKTUREN

Siehe Ordner: Pläne - Teil 1

Der räumliche Schwerpunkt der gewerblichen Infrastruktur liegt traditionell in der Mitte von Hohenkirchen, im engeren Umfeld der Kirchenwurt. Trotz der im Bild bunt erscheinenden Verteilung entlang der Hauptdurchgangsstraßen gibt es eine „*Thünsche*“ Abfolge der gewerblichen Nutzungen. Innerhalb der alten Dorfstruktur ist ein charakteristischer Wechsel an typischen Nutzungszonen zu beobachten. An den Rändern der Warfen etablierten sich vordringlich (aus Platzgründen) gewerbliche Nutzungen (Einzelhandel, private Dienstleistung). Dazwischen liegen Zonen mit dem Schwerpunkt Wohnen, wie an der Bismarckstraße zwischen der Warf Bübbens und dem engeren Ortskern um die Kirchenwurt. Diese Standortverteilung zeichnet die historische Struktur um 1900 nach und damit den Wandel des Dorfes um die Mitte des 19. Jahrhunderts, als Handel, Dienstleistung, Gastronomie und Handwerk die althergebrachte Ökonomie des Ortes ergänzte und mit den neuen Wohnbauten das Bild des Ortes nachhaltig veränderte. Diesem ersten Ring gewerblicher Nutzung schließt sich am äußeren Rand des Dorfes ein zweiter Ring mit zum Teil großflächigeren Betriebsansiedlungen an, die - wie schon 150 Jahre vorher - dem üppigeren Platzangebot folgen (Gewerbegebiet im Norden, Tankstelle und Werkstatt im Süden, ergänzt mit Handwerk und Dienstleistung an allen Ortsrändern).

Die starke Konzentration öffentlicher Gebäude, Nutzungen und Dienstleistungen illustriert die historisch überkommene zentrale Bedeutung des Ortes im Wangerland, die sich heute in der Funktion eines Grundzentrums ausdrückt. Kirche, Diakonie, Bibliothek, Rathaus und insbesondere das Schulzentrum (als Nachfolger kleiner Schulgebäude aus dem 19. Jahrhundert, *Neidhardt H. 1980: 202*) dokumentieren diese Rolle. Diese Standorte sind typischerweise in der „zweiten“ Reihe zu finden, in Hohenkirchen also an den Warfrandlagen. Ein modernes Pendant dazu ist der Sektor der Banken, der mit drei Niederlassungen vertreten ist.

Im Vergleich zu den Erhebungen während den Vorbereitenden Untersuchungen ist ein leichter Rückgang des Leerstandes zu verzeichnen (*ARGE Bremische Boner 2004: Karte 5, S. 30*) sowie ein leichte Verschiebung hin zu privaten Dienstleistungsbetrieben (*ebd.: Karte 7, S. 34*). So kann festgestellt werden, dass in der Mitte von Hohenkirchen seit längerem Umnutzungstendenzen zu beobachten sind, die vorrangig die Einzelhandelsbetriebe betreffen.

„Diese Lage an den Hauptdurchgangsstraßen, die in ihrer Gestaltung nur auf die Abwicklung des Verkehrs ausgerichtet sind, stellt sich als großes Problem dar und bietet zur Zeit keine angenehme Einkaufsatmosphäre. Dies hat u.a. in der Vergangenheit zur Ausdünnung der Angebotsstruktur geführt. Die Tendenz zu gewerblichem Leerstand wird sich weiter fortsetzen, wenn nicht grundlegende Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Ortszentrums durchgeführt werden.“ (*ARGE Bremische Boner 2004: 26*) Exemplarisch für dieses Phäno-

men steht die Bismarckstraße, die durch eine prekäre Innenraum- (eng) und Außenraumsituation (wenig Platz, Dominanz der Verkehrsflächen) gekennzeichnet ist. Die typische Baustruktur einer historischen Geschäftslage verliert als Merkmalskombination - grenzständige Bebauung, straßenorientierter Eingang und relative große Hofflächen - die Funktionstreue und wird bei der unwirtlichen Straßensituation zu einem erheblichen Standortnachteil.



Hofsituation an der Bismarckstraße

Und dennoch verspricht die Lage eine Revitalisierung des gewerblichen Potentials. Zum einen bietet das Umfeld der Kirche einen historisch verbürgten Vorteil und zum anderen verändert sich die Erschließungsstruktur mit dem See zu Gunsten der Bismarckstraße. Sie fungiert gleichsam als Auffangbecken der Verbindungswege zum See. Sie sammelt all diese Wege ein, was ihr einen gewaltigen Schub bringen kann, wenn die städtebauliche Erneuerung mit flankierenden Maßnahmen angemessen darauf reagiert.

Ein ähnliches Aufwertungspotential ist in den historischen Geschäftsadressen im unmittelbaren westlichen und südlichen Umfeld der Kirche gegeben.



Platzflächen beiderseits der Bismarckstraße vor der Kirche



Westansicht der Kirche

An der Bahnhofstraße könnte wie an der Bismarckstraße eine bauliche Erweiterung bzw. Ergänzung für eine Qualifizierung des öffentlichen Raumes genutzt und ein Gefüge an variablen Platz- und Straßensituationen entwickelt werden, das gerade einer Angebotserweiterung zu freizeitbezogener Dienstleistung entgegenkäme. So ist heute die Angebotspalette an gastronomischen Einrichtungen deutlich zu schmal (z. B. fehlt ein Café oder ein Eiscafé). Ein wichtiger Nebeneffekt wäre die positive Ausstrahlung auf den Standort Bismarckstraße. Die Entwicklung und Etablierung eines fußläufigen Netzes an attraktiven Freiräumen und innerörtlichen Aufenthaltsbereichen ist für die städtebauliche Erneuerung von Hohenkirchen mit dem Entwicklungsziel „Wohn- und Freizeitstandort“

unabdingbar (s. Gestaltungskonzept). Mit dem zu fördernden Image eines friesischen Drei-Warfen-Dorfes ist die Erwartung an besondere Aufenthalts- und Erlebnisqualitäten verknüpft, bei der Gelegenheiten nichtkommerzieller Nutzung im öffentlichen Raum mit Angeboten in Handel und Dienstleistung kombiniert sind.

In der zentralen Ortslage kann die Leitlinie nur in einer qualitätsvollen Differenzierung des gewerblichen Raumangebotes liegen, weil eine Strategie der arrondierenden Vergrößerung dort sichtbar an ihre Grenzen stößt. Die Ortsmitte ist darüber hinaus fußläufig relativ gut an die Wohngebiete angeschlossen, was durchaus ein Standortvorteil ist. Entscheidend wird eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Straßen sein. Die prognostizierten Verkehrszuwächse (von ca. 2.000 auf ca. 6.000 Fahrzeuge) erfordern zwingend einen Umbau.

Ein attraktiver Ortskern, eine hohe Aufenthaltsqualität in entsprechender baulicher Umgebung und das enge Nebeneinander unterschiedlicher Angebote (kurze Wege) ist der Mehrwert, den eine zeitgemäße Nutzungsstruktur in historischer Lage den Bewohnern und Gästen bietet. Eine Auslagerung bestimmter gewerblicher Nutzungen und Geschäftsgrößen ins Gewerbegebiet bei gleichzeitiger Stärkung attraktiver Freizeitdienstleistungen im Innern des Ortes macht ökonomisch durchaus Sinn. Hohenkirchen braucht als Grundzentrum beide Lagen als wirtschaftliche Standbeine.

Sanierungsbedarf

Die Darstellung der Nutzungsstrukturen erfolgt gebäudebezogen. Die Sanierung der Bausubstanz ist gerade für die Entwicklung der gewerblichen Nutzungen sehr wichtig. Ähnliches gilt für die Wohnnutzung. Dazu stellt die Karte „Sanierungsbedarf“ die in den Voruntersuchungen ermittelten und begründeten Bedarfe dar. Diese bilden eine wichtige Voraussetzung für die Art und Höhe der Sanierungsförderung.

Karte: SANIERUNGSBEDARF

Siehe Ordner: Pläne - Teil 1

Karte: GEBÄUDESTRUKTUR

Siehe Ordner: Pläne - Teil 1

2.2. Bebauung / Gestaltung

Gebäudestruktur (Schwarzplan)

Die Karte „Gebäudestruktur“ stellt die überbauten Flächen des Ortes Hohenkirchen dar und gibt so einen ersten räumlichen Überblick über das Untersuchungsgebiet. Innerhalb des Sanierungsgebietes (heller Hintergrund) wird darüber hinaus zwischen zwei Gebäudekategorien differenziert. Die Wohn- und Hauptgebäude sind farblich von den Wirtschafts- und Nebengebäuden unterschieden. Diese Differenzierung erlaubt gewissermaßen auf den ersten Blick eine grobe Nutzungsstruktur zu identifizieren, ohne das Gesamtbild eines Schwarzplans zu trüben. So charakterisieren beispielsweise verhältnismäßig große Nebengebäude landwirtschaftliche oder auch bestimmte andere gewerbliche Nutzungen.

Der Schwarzplan zeigt das Verhältnis zwischen bebauten und unbebauten Räumen und gibt damit einen wesentlichen Parameter der Raumwirkung wieder. Er veranschaulicht neben der für Hohenkirchen typischen Einzelhausbebauung eine Kombination zweier städtebaulicher Raumfiguren. In das Netz der straßenorientierten Baustruktur sind kreisförmige Konturen der Warfenbesiedlung eingeschrieben. Bereits die ursprüngliche Straßenführung, die Hohenkirchen einem alten Recht folgend von allen Richtungen zugänglich macht (*Meitzen A. 1895/1963*), ist in ihrer geschwungenen Form in großen Teilen diesem Phänomen der Wurtenstruktur geschuldet.



Geschwungene
Linienführung der
Jeverschen Straße

Die Freiflächen in der Ortsmitte dokumentieren als Zeugen neben der lange anhaltenden und den Ort prägenden landwirtschaftlichen Nutzung diese spezielle Siedlungsgeschichte.

Naturräumliche Strukturen (Vegetation, Wasser, Topographie)

Der Plan zeigt anschaulich, wie sehr, selbst in der flachen Marsch, die Topographie die Siedlungsgeschichte mitlenkt. Drei über fünf Meter hohe Wurten, deren Existenz z.T. bis in die Zeit um Christi Geburt nachgewiesen ist, also lange bevor mit dem systematischen Deichbau ab dem 11. Jahrhundert begonnen wurde², bilden den Kristallisationskern, an dem sich gleichsam das Dorf Hohenkirchen anlagerte.

Als Warfenrandbebauung - gewissermaßen der Ursprung von Hohenkirchen - werden jene Häuser ausgewiesen, die vom Standort historisch belegt sind. Das Gebäude selbst kann durchaus jüngeren Datums sein. Neben den großen Bauernhöfen finden wir auf den Warfen in Hohenkirchen immer auch kleinere Häuser, in denen die nichtbäuerliche Bevölkerung wohnte.³ Das ist durchaus ein Unterschied zu der Einzelhofbesiedlung auf kleinen Warfen in den nördlich gelegenen Marschbereichen.⁴ In der Regel gingen mit der Randbebauung Erschließungen einher, die notwendige Wegeverbindungen herstellte, auch nach draußen in Richtung der Gemarkung. Leider wurde in der weitergehenden Besiedlung des Ortes auf dieses Wegesystem nicht immer Rücksicht genommen.



Hofstelle am Warfenrand Bübbens mit Weg in die Gemarkung

² Ellenberg H. 1990: 199, Verband Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine 1906: 75f

³ „Von Anfang an siedelte in der Marsch eine gegliederte Gesellschaft, die Händler und vielleicht weitere spezialisierte Berufe innerhalb der bäuerlichen Siedlungsgemeinschaft kannte“ (Behre, van Lengen 1995: 82)

⁴ Kohl, Rauchheld, Tenge 1976 /1909: 219

Am Rand der Warfen, oft wegbegleitend (z. B. Luxenburg), beginnt ein dichtes, abgestuftes und ausgedehntes Netz an Gräben, das die Marsch entwässert. Die großen Gräben wie das Bübbenser Tief, die Hohenkirchener Leide und die Landeswarfer Leide (Verbandsgewässer II. Ordnung) markieren in Teilen nach wie vor den Siedlungsrand und korrespondieren mit den tiefen Niederungsbereichen (<1m üNN). Diese natürliche Grenze wurde bis in die jüngere Zeit aus guten Gründen weitgehend respektiert.



Blicke in das
Bübbenser Tief

Der Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Friesland (*Planungsgruppe Grün 1996*) betont deren Bedeutung und beklagt die erfolgte Beeinträchtigung durch Verbauung (*ebd.: 201*).

Hecken und Bäume ergänzen und begleiten die linearen Strukturen, die gemeinsam den Ort räumlich gliedern.



Straßenraum
Luxenburg



Rad- und Fußweg
zwischen Birkenweg und
Anton-Günther-Straße

Mit den Pfeilen sind in der Plandarstellung einerseits Freiraumpotenziale markiert, an denen diese naturräumliche Disposition erfahrbar ist oder bei entsprechender Freiraumorganisation werden könnte (s. Gestaltungskonzept), und andererseits Bereiche gekennzeichnet, in denen diese Möglichkeit augenscheinlich verbaut wurde. Insgesamt sind vielfältige Möglichkeiten gegeben, um die Schnittstellen zwischen Natur, Erholung und Wohnen zu profilieren.



Blick auf die Kirchwarf von Osten



Blick von der Warf Büppens nach Osten

Karte: NATURRÄUMLICHE STRUKTUREN

Siehe Ordner: Pläne - Teil 1

Baustruktur I (Private Freiräume)

Der Plan Baustruktur I widmet sich der Organisation privater Freiräume. Bei den Wohnhäusern wird die Dachform und -stellung dargestellt, um so einen Eindruck der jeweiligen Raumsituation zu vermitteln. Darin sind durchaus zeittypische Vorlieben enthalten. Nebengebäude und Ausmaß der befestigten Hofflächen am Haus sind ein relativ zuverlässiger Indikator für die Art der Nutzung (Wohnen, Mischnutzung oder reine Gewerbenutzung).

Mit einer entsprechenden Parzellenorganisation (rechteckige tiefe Grundstücke) ist regelhaft eine Zone fakultativer Hausgärten enthalten. Die tatsächliche Erscheinung dieses privaten Freiraums kann ganz unterschiedlich sein. Sie schließt Rasen genauso wie einen Gemüse-, Kräuter-, Blumen- oder Baumgarten mit ein. So ein privater Außenraum eröffnet eine qualitative Möglichkeit, die als Freiraum individuell genutzt und ausgestaltet werden kann. Die Freiheit zu „gärtnern“ beinhaltet die Möglichkeit es zu lassen. Solch ein Reichtum an privaten Gebrauchs- und Nutzungsmöglichkeiten wird nicht zu Unrecht dem Leben im Dorf als großer Vorteil angerechnet, so lange die Baustruktur es auch zulässt.

Rückt der private Außenraum organisationsbedingt ans Licht der Öffentlichkeit, so ist damit eine erhebliche Einschränkung der individuellen Nutzungsspielräume verbunden. In einer öffentlichen Benachbarung gelten schlicht andere soziale Konventionen (vgl. *Habermas, Jürgen (1962) 1990: Strukturwandel der Öffentlichkeit*).

Als Ausnahme gibt es in Hohenkirchen halböffentliche Grünflächen an Wohnhäusern, zum einen beim Zeilengeschosswohnungsbau in der Gorch-Fock-Straße und zum anderen bei den Reihenhauserzeilen an der Anton-Günther-Straße, die als Altenwohnungen genutzt werden.



Grünanlagen
in der Siedlung
Gorch-Fock-Straße

Neben den Flächenausstattungen der privaten Freiräume sind in Hohenkirchen typische Grenzausbildungen der privaten Grundstücke zu beobachten. Die typische Grenze der Wohnhäuser ist, vermutlich seit den 20er Jahren, die geschnittene Hecke.⁵ Die Hecke erlaubt, wie im Birkenweg schön zu sehen ist, eine gewisse Bandbreite an Arten (Eibe, Hainbuche, Liguster usw.), Schnittformen und Höhen, innerhalb der die soziale Funktion einer Vorgartengrenze gewahrt bleibt. So können individuelle Vorlieben problemlos untergebracht werden. Als Ergebnis entsteht ein relativ abwechslungsreiches Bild, das dennoch von einer gewissen Einheitlichkeit gekennzeichnet ist.



Hecken als Abgrenzung
zu öffentlichen Straßen
und Wegen

⁵ Bei Bauernhäusern reicht in Norddeutschland solch eine Tradition in Form der Wallhecke oder in der Landschaft in Form des Knicks weiter zurück.

Karte: BAUSTRUKTUR I - PRIVATE FREIRÄUME

Siehe Ordner: Pläne - Teil 1

Problematisch wird die Hecke als Grenzelement dort, wo sie mangels Schnitt in die Fläche wächst, zu nieder ist, um morphologisch wirksam zu sein, oder aber hohe Sichtbarrieren bildet, weil damit der soziale Sinn der Vorgartengrenze, nämlich die Organisation von Nähe und Distanz als Voraussetzung möglicher Begegnungen erschwert wird oder gänzlich verloren geht (Nagel S. 2001).

Im Plan sind jene Straßenabschnitte markiert, wo Grenzen fehlen, gleichwohl sie dort dem Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen und Nutzer dienlich wären.

Ein Sonderfall sind die offenen und wenig genutzten bis brach liegenden Hofflächen im Ortskern, Ausdruck der Umnutzungstendenz alter Handels- und Dienstleistungsstandorte. In den Voruntersuchungen (ARGE Bremische Boner 2004: 20) wird das triste Erscheinungsbild solcher Flächen beanstandet, weil es sich gegenläufig zu den verfolgten Sanierungszielen wie der dauerhaften Entwicklung als Erholungsort verhält. Diese für bestimmte Lagen typische Bau- und Raumstruktur sollte nichtsdestotrotz weder versteckt noch kaschiert, sondern als prägendes Element offensiv aufgegriffen und entwickelt werden (vgl. Gestaltungskonzept). Neben der Ergänzung der Baustruktur ist eine dafür angepasste Grenzausbildung zu überlegen, die den offenen Charakter fortschreibt und gleichzeitig den Raum fasst. Damit dies gelingen kann, ist parallel dazu die Sanierung der Straßen erforderlich.

Die in der Karte „Naturräumliche Strukturen“ hervorgehobenen Wassergräben dienen als zweites und oft verborgenes Grenzelement der privaten Freiräume. Diese i.d.R. an der hinteren Grundstücksgrenze gelegen Wasserzüge bringen sozusagen die Merkmale der Marsch ins Wohngebiet.



Graben zwischen den Bauzeilen am Birkenweg und an der Anton-Günther-Straße

Die großen Gräben wurden leider bis auf wenige historisch überkommene Ausnahmen (Luxenburg) kaum als Qualitätsmerkmal in die Siedlungsstruktur integriert, was gerade im Hinblick auf die Herausarbeitung typischer Siedlungsmerkmale eines Mehrwarfendorfes schwer wiegt. Die verbliebenen Reste an Möglichkeiten müssen auch nachträglich, also nicht nur bei künftiger Siedlungserweiterung, so weit es geht als Freiraumpotential genutzt werden (s. Gestaltungskonzept).

Baustruktur II (Öffentliche Räume)

Dem öffentlichen Raum kommt im Rahmen der städtebaulichen Erneuerung des Sanierungsgebietes eine Schlüsselrolle zu. Dessen Bedeutung wurde bereits bei der Bewertung der Möglichkeiten zur Belegung der gewerblichen Infrastruktur angedeutet. Für eine Entwicklung als Erholungsort mit touristischen Ambitionen kommt ihm geradezu eine Katalysatorfunktion zu.

Die Baustruktur bestimmt weitgehend das Gefüge der öffentlichen Räume. Und so kennzeichnet die geschichtlich bedingte Siedlungsorganisation ganz spezifische Außenraumsituationen, deren Reiz oft im Kleinen und Unscheinbaren liegt. Topographisch bedingt oder der Randlage geschuldet entstehen im Netz öffentlicher Wege und Straße besondere Räume, kleine Aufweitungen und Zwischenbereiche mit einer ganz eigenen Atmosphäre, die gleichsam als besonderer Geist eines alltäglichen Ortes wirken.

Die Platzsituationen werden grob klassifiziert nach Maßgabe der städtebaulichen Situation und nach der Art der Nutzung. Diese Differenzierung deutet eine mögliche Vielfalt an öffentlichen Räumen an, die sich in ihrer Bedeutung gegenseitig stützen und ergänzen können.

Charakteristisch für ein Mehrwarfendorf wie die Kirchwurtsiedlung Hohenkirchen (*Neidhardt H. 1980: 232*) ist die im Detail bemerkenswerte Kombination von Warfenrandbebauung und Straßenrandbebauung, die auf engem Raum ineinander übergreifen.

Dieser Unterschied zu einem runden Wurtendorf wie beispielsweise Ziallerns oder Manslagt in der Krummhörn ist von kulturhistorischem Interesse.

Karte: BAUSTRUKTUR II - ÖFFENTLICHE FREIRÄUME

Siehe Ordner: Pläne - Teil 2

Die damit korrespondierenden öffentlichen Räume treten als jeweils unterschiedliche Wege- und Platztypen in Erscheinung. Der Warfenrand kennt den Randweg, der sich bei angrenzenden Gebäude mit kommunaler Nutzung zu einem Platz erweitern kann (rot markiert) bzw. könnte (Schule, Gemeinschaftshaus, Diakonie), was angesichts der attraktiven Lagen freiraumplanerisch dringend aufgegriffen werden sollte. Diese besonderen Platzsituationen müssen sichtbar und erlebbar werden, wie bereits am Weg Luxemburg ideal verwirklicht. Leider enden diese Wege, wie am Steinhamm, wo die innere Topographie einer Warf sehr eindrücklich ist, oder am südwestlichen Rand der Warf Wehlens meist als Sackgassen.

Der alten Hauptstraßenbebauung kommt aufgrund ihrer traditionellen gewerblichen Nutzung und der für die Siedlungsentwicklung charakteristischen Gebäudetypen wie Baustrukturen sowohl für die funktionale Stärkung als auch für eine gestalterische Aufwertung eine wichtige Rolle zu, weshalb diese Bereiche als Straßenplatzsituationen gekennzeichnet werden (gelb dargestellt). So ist, um ein Beispiel zu nennen, die westliche Bismarckstraße durch die Verengung des Straßenraums und die folgende Öffnung, bei all den beschriebenen Problemen, von einer ganz eigenen Atmosphäre geprägt. Eine klassisch kleinstädtische Raumsituation, wie sie im klassizistischen Umbau der Dörfer in einzelnen Bereichen Einzug gehalten hat. Diese Qualität kleinteiliger Raumkonturen und Raumfolgen spielt im Konzept der städtebaulichen Erneuerung eine wichtige Rolle, insbesondere beim Umbau der Dorfmitte (Übergangsbereich Bahnhofstraße, Jeversche Straße, Bismarckstraße), wo durch bauliche Veränderungen der letzten Jahrzehnte entsprechende Raumsituationen verloren gegangen sind. Die einseitige Funktionalisierung der Straßen vermindert die Qualität der Freiräume (vgl. Analyse der Verkehrssituation). So ist die überwiegende Zahl der Straßen ohne Baumbestand.

Im Bestandsplan sind fehlende Raumkanten an der Straße dort ausgewiesen, wo der Mangel evident in Erscheinung tritt, sowohl im Bezug auf die funktionale Beeinträchtigung der Nutzungsmöglichkeiten als auch hinsichtlich der gestalterischen Defizite. Eine kleine Ausnahme bildet die Bismarckstraße, bei der auf der Rückseite eine fehlende Raumkante beanstandet wird. Dort ist aufgrund der angrenzenden öffentlichen Nutzung (Sportplatz) und der prominenten Lage innerhalb des Dorfes und dem damit einhergehenden Erweiterungspotential eine angemessene Randausbildung geboten.

Die Dorf- und Quartiersplätze sind sozusagen die offensichtlichen Platzsituationen in diesem angedeuteten Gefüge an öffentlichen Freiräumen. Sie sind an Straßen gebunden und stellen dazu öffentliche Erweiterungen und Ergänzungen dar, bieten Raum für den „Tausch“ außerhalb des Hauses. Vor der Kirche in klassischer Form; dort findet der in seiner Bedeutung für den Ort nicht hoch

genug zu veranschlagende Wochenmarkt statt. Die Quartiersplätze bieten in einer sozialen Analogie als „Alltagsmarkt“ Platz für den sozialen (Aus-)Tausch. Die Organisation und Gestaltung dieser Flächen weisen auf Grund ihrer einseitigen Ausrichtung auf den Verkehr hohe Defizite auf und lassen die skizzierte soziale Bedeutung derzeit nur sehr eingeschränkt zu.



Marktplatz vor der Kirche

Die „grünen“ Plätze (Friedhof und potenziell parkähnliche Freiräume) vervollständigen das mögliche Netz an öffentlichen Räumen. Passend zu dem generellen Eindruck der in der Vergangenheit stiefmütterlich behandelten öffentlichen Räume ist der Umstand, dass die öffentlichen Grünflächen fast zur Gänze als funktionalisierte und eingezäunte Kleinkinderspielplätze und Sportplätze fungieren.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die naturräumlich und siedlungsgeschichtlich bestimmten Platzsituationen bislang nur sehr unvollkommen ausgebildet sind. Das eingeeengte und voneinander isolierte Freiraumangebot erinnert in diesem wichtigen Bereich an Lebensbedingungen, wie sie aus städtischen Wohntrabanten bekannt sind. Vom unbefriedigenden Zustand des öffentlichen Raumes, von mangelnden Bewegungs- und Handlungsmöglichkeiten der Menschen gehen Signale aus, die einen schleichenden Verlust der dörflichen Lebens- und Wohnqualität anzeigen, wie es anlässlich der Spurensicherungsprojekte in Hessischen Dörfern bereits in den 80er Jahren beschrieben wurde⁶:

⁶ „Aber nicht nur für die Arbeit, fast für alle anderen Inanspruchnahmen / Tätigkeiten verliert der Ort als Lebens- und Wohnort seine Leistungsfähigkeit. Das Dorf ist durch die organisatorischen und produktionsorientierten Funktionstrennungen sekundär zur Siedlung auf der grünen Wiese geworden.“ (Hülbusch K.H. in: Lecke 1983).

Der öffentliche Raum zeigt sich in Hohenkirchen als sprichwörtliche „Großbaustelle“, im Unterschied zu der bereits skizzierten Situation der privaten Freiräume. Die vorhandenen Flächen einerseits (z.B. Quartiersplätze) und die Verknüpfungsmöglichkeiten andererseits illustrieren aber umgekehrt die Chance, die sich der städtebaulichen Erneuerung in diesem zentralen Feld bietet.

Innerörtliches Verkehrsnetz

Die Ortslage Hohenkirchens wird durchschnitten von den beiden überörtlichen Straßen K 87 (Jeversche Straße) und L 809 (Bahnhofstraße und Bismarckstraße). Beide Verkehrswege dominieren aufgrund ihrer Gestaltung der Straßenquerschnitte sowie der Einmündungs- und Kreuzungsbereiche das Ortsbild. Sie sind fast ausschließlich auf die Belange des motorisierten Verkehrs zugeschnitten, die ihnen auch zukommende Aufenthaltsfunktion wurde dagegen zu gering berücksichtigt. Durch den großzügigen Ausbaustandard kommt es vielfach zu Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h und damit zu erheblichen Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer.

Wie aus der o. a. Abbildung ersichtlich, liegt die Verkehrsbelastung auf den klassifizierten Straßen im Ortskern heute noch in einem Bereich, der vom Verkehrsnetz ohne weiteres bewältigt werden kann. Durch die bereits begonnenen und die anstehenden Bauprojekte im Ort (Umnutzung der ehemaligen Wangerland-Kaserne und des Standortes Mederns, Realisierung der Freizeitlandschaft, Ansiedlung zweier Lebensmitteldiscounter, Ausweisung von Wohnbauland und gewerblichen Bauflächen) wird es jedoch zu Verkehrsbelastungszahlen kommen, die als grenzwertig für eine Ortsdurchfahrt eines touristisch ausgerichteten Dorfes einzuordnen sind.

Nachfolgend wird eine Prognose zum zukünftigen Verkehrsaufkommen (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke im Jahr 2016) auf den innerörtlichen klassifizierten Straßen abgegeben.

Kreisstraße 87 - Jeversche Straße - Nördlicher Abschnitt

| | | |
|---|---|-------|
| Verkehrszählung 2000 | | 2.200 |
| Korrektur aufgrund des Wegfalls des Militärverkehrs | - | 360 |
| <hr/> | | |
| Zwischensumme | | 1.840 |
| jährliche Steigerung um 1 % bis 2006 | + | 110 |
| <hr/> | | |
| Kfz-Aufkommen im Jahr 2006 an der Zählstelle | | 1.950 |
| Zuschlag von ca. 30 % für innerörtlichen Verkehr | + | 590 |
| <hr/> | | |
| Innerörtliches Verkehrsaufkommen 2006 | | 2.540 |
| jährliche Steigerung um 1 % bis 2016 | + | 250 |
| <hr/> | | |
| Innerörtliches Verkehrsaufkommen 2016 | | 2.790 |

| | | |
|---|---|-------|
| zusätzlich aus dem Sondergebiet (ALDI / LIDL) | + | 2.290 |
| abzüglich alter ALDI-Standort | - | 680 |
| zusätzlich aus dem neuen Gewerbegebiet | + | 200 |
| zusätzlich Tagesbesucher der Hotelanlage mit Spielstadt | + | 260 |
| zusätzlich Übernachtungsgäste der Hotelanlage mit Spielstadt | + | 490 |
| zusätzlich Zu- und Abfahrtsverkehr Motorsport-Park Mederns | + | 200 |
| zusätzlich aus dem Wohngebiet am Nordufer des Freizeitsees | + | 450 |
| zusätzlich aus Ferienwohnungen in der Freizeitlandschaft | + | 500 |
| zusätzlich Tagesbesucher der Freizeitlandschaft über Nordzuwegung | + | 120 |
| zusätzlich aus weiterem Gewerbe- / Sondergebiet im Nordwesten | + | 300 |
| Zwischensumme | | 6.920 |
| zusätzlich Ziel- und Quellverkehr von den anderen drei Straßenabschnitten, generiert von den neuen Nutzungen | + | 440 |
| Prognostiziertes Verkehrsaufkommen im Jahr 2016 | | 7.360 |

Kreisstraße 87 - Jeversche Straße - Südlicher Abschnitt

| | | |
|---|---|-------|
| Verkehrszählung 2000 | | 3.800 |
| jährliche Steigerung um 1 % bis 2006 | + | 230 |
| Kfz-Aufkommen im Jahr 2006 an der Zählstelle | | 4.030 |
| Zuschlag von ca. 20 % für innerörtlichen Verkehr | + | 810 |
| Innerörtliches Verkehrsaufkommen 2006 | | 4.840 |
| jährliche Steigerung um 1 % bis 2016 | + | 480 |
| Innerörtliches Verkehrsaufkommen 2016 | | 5.320 |
| zusätzlich aus den neuen Wohngebieten im Südwesten des Ortes | + | 240 |
| Zwischensumme | | 5.560 |
| zusätzlich Ziel- und Quellverkehr von den anderen drei Straßenabschnitten, generiert von den neuen Nutzungen | + | 2.610 |
| Prognostiziertes Verkehrsaufkommen im Jahr 2016 | | 8.170 |

Landesstraße 809 - Bahnhofstraße

| | | |
|---|---|-------|
| Verkehrszählung 2000 | | 2.500 |
| jährliche Steigerung um 1 % bis 2006 | + | 150 |
| <hr/> | | |
| Kfz-Aufkommen im Jahr 2006 an der Zählstelle | | 2.650 |
| Zuschlag von ca. 20 % für innerörtlichen Verkehr | + | 530 |
| <hr/> | | |
| Innerörtliches Verkehrsaufkommen 2006 | | 3.180 |
| jährliche Steigerung um 1 % bis 2016 | + | 320 |
| <hr/> | | |
| Innerörtliches Verkehrsaufkommen 2016 | | 3.500 |
| zusätzlich aus den neuen Wohngebieten im Südwesten des Ortes | + | 240 |
| <hr/> | | |
| Zwischensumme | | 3.740 |
| zusätzlich Ziel- und Quellverkehr von den anderen drei Straßenabschnitten, generiert von den neuen Nutzungen | + | 440 |
| <hr/> | | |
| Prognostiziertes Verkehrsaufkommen im Jahr 2016 | | 4.180 |

Landesstraße 809 - Bismarckstraße

| | | |
|---|---|-------|
| Verkehrszählung 2000 | | 3.800 |
| jährliche Steigerung um 1 % bis 2006 | + | 230 |
| <hr/> | | |
| Kfz-Aufkommen im Jahr 2006 an der Zählstelle | | 4.030 |
| Zuschlag von ca. 30 % für innerörtlichen Verkehr | + | 1.200 |
| <hr/> | | |
| Innerörtliches Verkehrsaufkommen 2006 | | 5.230 |
| jährliche Steigerung um 1 % bis 2016 | + | 520 |
| <hr/> | | |
| Innerörtliches Verkehrsaufkommen 2016 | | 5.750 |
| zusätzlich aus den neuen Wohngebieten am Südufer des Freizeitsees | + | 900 |
| zusätzlich aus Ferienwohnungen in der Freizeitlandschaft | + | 490 |
| zusätzlich Tagesbesucher der Freizeitlandschaft über Süduwegung | + | 240 |
| <hr/> | | |
| Zwischensumme | | 7.380 |
| zusätzlich Ziel- und Quellverkehr von den anderen drei Straßenabschnitten, generiert von den neuen Nutzungen | + | 1.120 |
| <hr/> | | |
| Prognostiziertes Verkehrsaufkommen im Jahr 2016 | | 8.500 |

Zusammenstellung

| Straßenabschnitt | Innerörtliche Verkehrsbelastung Ist-Zustand 2006 in Kfz / Tag | Innerörtliche Verkehrsbelastung Prognose 2016 in Kfz / Tag |
|-------------------------------|--|---|
| K 87: Jeversche Straße - Nord | 2.500 | 7.400 |
| K 87: Jeversche Straße - Süd | 4.800 | 8.200 |
| L 809: Bahnhofstraße | 3.200 | 4.200 |
| L 809: Bismarckstraße | 5.200 | 8.500 |

Wie aus der nachfolgenden Karte ersichtlich, übernehmen die Ortsdurchgangsstraßen auch im Wesentlichen die Funktion einer Sammelstraße für die Anliegerstraßen aus den Wohn- und Gewerbegebieten. Diese Funktion wird ansonsten nur von der Helmsteder Straße wahrgenommen, die den Verkehr aus den nördlichen und nordöstlichen Wohngebieten zur Bismarckstraße führt.

Die Wohngebietsstraßen verlaufen zum größten Teil durch „Tempo 30 - Zonen“, einige Trassen sind auch als Spielstraßen ausgebaut.

Karte: BESTEHENDE VERKEHRSSITUATION

Siehe Ordner: Pläne - Teil 2

Hinsichtlich des eigenständig geführten Rad- und Fußwegenetzes sind Ergänzungen notwendig, um den Ort noch durchlässiger zu gestalten und den Bürgern und Gästen „kurze Wege“ anbieten zu können, insbesondere im Hinblick auf die Zusammenführung von Ortslage und ehemaligem Bundeswehrstandort. Die bestehenden Rad- und Fußwegeverbindungen müssen darüber hinaus attraktiver hinsichtlich der Gestaltung und der Dimensionierung ausgebaut werden.

Im Einmündungsbereich der Bahnhofstraße in die Jeversche Straße befindet sich die zentrale Bushaltestelle im Ort. Am Schulzentrum existiert ein weiterer Buswendeplatz, der allerdings vornehmlich der Abwicklung des Schülertransportes dient. Zukünftig sollten drei Bushaltestellen (Süd, Mitte und ehemaliges Kasernenareal) den ÖPNV in Hohenkirchen attraktiver machen.

Hinsichtlich der Stellplatzsituation in der inneren Ortslage ist anzumerken, dass das bestehende Angebot im Wesentlichen den Bedarf abdeckt. Lediglich entlang der Jeverschen Straße ist ein Stellplatzdefizit auszumachen. Im restlichen Untersuchungsbereich stellt die Parkplatzversorgung kein besonderes Problem dar, da fast flächendeckend auf den Grundstücken ausreichend Stellplätze vorhanden sind.

Sanierungsbedarf

Das System der Verkehrsführung ist unter den derzeit gegebenen Rahmenbedingungen als weitgehend sinnvoll für die Abwicklung des Verkehrs in Hohenkirchen anzusehen. Allerdings muss der Bereich der versetzten Kreuzung der K 87 und der L 809 zukünftig neu geregelt werden, um hier eine Verbesserung insbesondere für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer zu erreichen und um der gestalterischen Aufwertung des Ortskerns gerecht zu werden. Langfristig ist unter Berücksichtigung der oben prognostizierten Verkehrsmengenentwicklung auch über die Realisierung von Ortsentlastungsstraßen nachzudenken. Dies ist jedoch derzeit nicht absehbar, so dass die jetzigen Fahrtbeziehungen als Grundlage für die weitere Sanierungsplanung anzusehen sind. Im Verlauf der Ortsdurchgangsstraßen sind jedoch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen notwendig, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Störwirkung auf die Anlieger und die Passanten zu verringern. Darüber hinaus müssen die Nebenanlagen (Rad- und Fußweg, Parkplätze, Grünstreifen) den geänderten Ansprüchen (touristisch ausgerichtetes Dorf) bautechnisch und gestalterisch angepasst werden.

In den vorbereitenden Untersuchungen wurden die sich im Sanierungsgebiet befindlichen Straßen ausführlich charakterisiert und es wurde eine Einschätzung der Sanierungsbedürftigkeit vorgenommen. Dabei fand sowohl der bauliche Zustand der Verkehrsanlagen Berücksichtigung, als auch deren zukünftige Funktion. Danach ergeben sich für die Sanierung der Straßen folgende Vorschläge:

| | |
|-----------------------|---|
| Jeversche Straße: | Sanierung und Umgestaltung des kompletten Straßenkörpers im Zentrum, Ergänzung, Sanierung und Umgestaltung der Nebenanlagen im nördlichen und südlichen Abschnitt |
| Bismarckstraße: | Sanierung und Umgestaltung des kompletten Straßenkörpers im Zentrum, Sanierung und Umgestaltung der Nebenanlagen im östlichen Abschnitt |
| Bahnhofstraße: | Sanierung, Umgestaltung und Trassenverlegung des kompletten Straßenkörpers im Zentrum, Sanierung und Umgestaltung der Nebenanlagen im westlichen Abschnitt |
| Helmsteder Straße: | Sanierung und Umgestaltung des kompletten Straßenkörpers |
| Anton-Günther-Straße: | Sanierung und Umgestaltung des kompletten Straßenkörpers |
| Alma-Rogge-Weg: | Sanierung und Umgestaltung des kompletten Straßenkörpers |

Aus Gründen der Attraktivitätssteigerung des Ortszentrums und zur Schaffung von Flächenreserven für die Errichtung von vornehmlich geschäftlich genutzten Gebäuden sollte eine Verlegung der östlichen Bahnhofstraße nach Norden bis an die Gebäude bewirkt werden. Der frei werdende Platz wäre in Verbindung mit den Freiflächen vor dem Geschäftsgebäude Jeversche Straße 10 ein attraktiver Standort für ergänzendes Gewerbe und positioniertes Wohnen.

2.4 Tourismus

Touristische Situation in der Gemeinde Wangerland

Das landschaftliche Bild in der Gemeinde Wangerland ist durch die landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Der Drei-Warfen-Ort Hohenkirchen, in der Mitte der Gemeinde liegend, hat als Hauptort die Versorgung für das Wangerland und darüber hinaus bereitgestellt. Seit ungefähr 1950 entwickelte sich der Fremdenverkehr mit derzeit jährlich ca. 1,8 Millionen Übernachtungen zum wichtigsten Wirtschaftsfaktor in der Gemeinde Wangerland. Mehr als 60 % der Einkommen in der Gemeinde werden primär oder sekundär im Tourismus erwirtschaftet. Die Bedeutung der Landwirtschaft ist dagegen stetig gesunken. Viele landwirtschaftliche Betriebe halten inzwischen auch ein Angebot für Feriengäste und Besucher vor, wie z. B. „Urlaub auf dem Bauernhof“ oder ähnlich.

Schwerpunktmäßig findet sich das touristische Angebot der Gemeinde Wangerland in der Küstenzone und dort in den Orten Nordseeküstenbad Hooksiel, Nordseeheilbad Horemersiel-Schillig und Nordseeküstenbad Minsen-Förrien. Um die Qualität des Urlaubs und der Freizeit an der Nordsee zu sichern und zu steigern, wird verstärkt auch das Hinterland der Gemeinde als Angebot an Gäste und Besucher entwickelt. Der Name Wangerland für eine politische Gemeinde weist schließlich weniger auf einen Ort als viel mehr auf eine Kulturlandschaft hin, die es zu entdecken gilt. Dieses Wangerland erstreckt sich auf eine Fläche von etwa 176 qkm und weist eine Vielzahl von Ortsteilen und Ortssplittern auf. Sowohl in den Dörfern und Bauernschaften als auch für Einzellagen (Höfe, Gebäudekomplexe im Binnenland) werden von der Gemeinde neue touristische Angebote gefördert, wie z. B. Reiterhöfe, Radwanderstationen, Ausflugs-gastronomie, Erlebnisbeherbergung, Angelbetrieb und weiteres.

Die Ausweisung einer von der Küste bis in das Binnenland sich erstreckenden „Fremdenverkehrlichen Schwerpunktzone“ im Flächennutzungsplan der Gemeinde soll die Entstehung weiterer touristischer Einzelangebote in der weiterhin landwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaft mit ihren historischen Orten begünstigen. Diese - Planungsrecht vorbereitende - Ausweitung der Urlaubs- und Freizeitnutzungen von der Küstenzone in das Binnenland hinein dient der Sicherung und Entwicklung einer nachhaltigen Erwerbsgrundlage für die Einwohner des Wangerlandes. Dafür sind zeitgemäße, nachfrageorientierte und marktgerechte Angebote bereitzustellen, die zusammen den hohen Standard der touristischen Wirtschaft in Wangerland fortschreiben.

Als Ergänzung dazu sind die Schaffung einer Freizeitlandschaft mit See am Nordrand Hohenkirchens und die touristische Umnutzung der ehemaligen Wangerland-Kaserne zu einem Hotelkomplex mit SPIELSTADT anzusehen. Diese Einrichtungen bewirken eine wesentliche Verbreiterung der touristischen Angebotspalette und damit eine gezielte Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinde Wangerland. Die Ausweitung des touristischen Geschehens in das „Hinterland“ und die Schaffung eines weiteren Schwerpunktes in Hohenkirchen entspricht den gutachterlichen Empfehlungen der dwif Consulting GmbH München (*Dr. M. Zeiner u. w. - „Strategiegutachten für die Wangerland Touristik GmbH und den Tourismus innerhalb der Gemeinde Wangerland“*).

Von 2005 bis 2008 wird auf 65 ha Fläche, die nördlich und östlich an den Ort Hohenkirchen grenzt, Kleiboden für die Seedeichverstärkung zwischen Harlesiel und Schillig abgebaut. Nach 2008 ist bis 2010 der weitere Abbau auf mindestens 40 ha vorgesehen, so dass nach entsprechender Vertiefung der Abbaufäche, die im Frühjahr 2006 begonnen hat, eine Wasserfläche von über 100 ha entsteht. In der Uferlandschaft und auf ein bis zwei Inseln im See werden zukünftig touristische Angebote, Wohnen und Infrastruktureinrichtungen entstehen. Der Freizeitsee wird jedermann zugänglich und nutzbar sein.

Zwischen Freizeitsee, der bis auf die entstehenden Privatgrundstücke für jedermann zugänglich sein soll, und altem Dorf Hohenkirchen liegt die ehemalige Wangerland-Kaserne mit ca. 14 ha Fläche. Der Gemeinde Wangerland ist es gelungen, das militärische Areal insgesamt einer touristischen Neunutzung durch den holländischen Unternehmer van der Most zuzuführen. Es entsteht ab Frühjahr 2006 bis zum Jahr 2008 eine sogenannte SPIELSTADT mit einem 600-Betten-Hotel. Das Angebot umfasst eine 6.000 qm große Spielfläche für Kinder unter Dach, ein Schwimmbad mit Wellness und Fitness, ein Bowling- und Kegelzentrum, ein großes Veranstaltungszentrum, gastronomische Einrichtungen sowie die Möglichkeit mit dem Boot ab eigenem Hafen den neuen See zu befahren. Die Freizeitanlage wird ganzjährig betrieben und steht sowohl den Hotelgästen als auch sonstigen Besuchern aus der Region offen. Es werden ca. 160.000 Übernachtungen und ca. 180.000 Tagesbesucher im Jahr erwartet.

Die Freizeitanlage in der ehemaligen Kaserne ist für jedermann zugänglich. Sie ist als neuer Ortsteil zu betrachten und mit dem 3-Warfen-Dorf Hohenkirchen direkt vielfach verknüpft (Straßen, Rad- und Fußwege, gemeinsames Seeufer). Der solchermaßen erweiterte Ort wird auch zukünftig die städtebauliche Mitte und das Zentrum für Wohnen und Arbeiten darstellen. Die vorliegende städtebauliche Rahmenplanung gibt die schrittweise Umnutzung und Erneuerung des alten Dorfes vor und berücksichtigt dabei auch die gestiegene Bedeutung des Dorfes als Tourismusort.

Einbindung Hohenkirchens in die touristische Landschaft

Der Erholungsort Hohenkirchen wird mit der städtebaulichen Sanierung der Ortsmitte, der Erneuerung und Umnutzung der ehemaligen Wangerland-Kaserne und der Realisierung der Freizeitlandschaft das bisherige touristische Angebot der Gemeinde Wangerland in idealer Weise ergänzen und ausweiten. Der historische 3-Warfen-Ort wird den Gästen und Besuchern einen gewachsenen friesischen Dorfcharakter präsentieren, in dem eine breit gefächerte Mischung an Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben neben zeitgemäßen Beherbergungs- und Gastronomieeinrichtungen vorzufinden ist. Die Freizeitanlage „Hotel- und Spielstadt van der Most“ hält dazu ein Ganzjahresangebot für Ferien- und Tagesgäste vor, so dass Hohenkirchen nicht mehr nur saisongebunden angelaufen wird.

Die Vernetzung der Einrichtungen innerhalb der gewachsenen Dorfatmosphäre mit den Angeboten der neuen Freizeitanlagen lässt im Wangerland die Komplettdestination eines vierblättrigen Kleeblatts an der Nordsee entstehen:

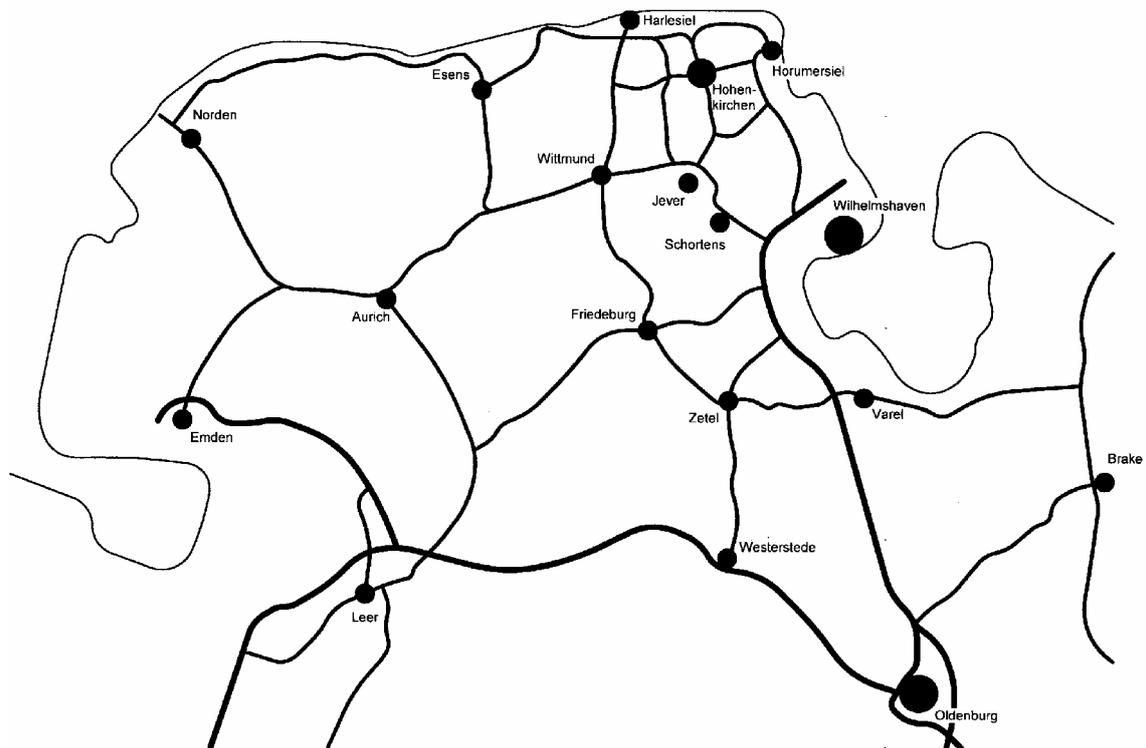
- Hauptort Hohenkirchen, lebendiges friesisches Dorf in der Marschlandschaft,
- Hooksiel, historischer Sielhafenort an der Jade,
- Horemersiel-Schillig, modernes Nordseeheilbad an der Nordsee,
- Minsen-Förrien, das beschauliche Dorfwarfen-Paar hinter dem Seedeich.

Das wangerländische Gesamtangebot ist für einen breiten Zielgruppenfächer attraktiv, wie

- junge und ältere Menschen,
- Singles, Paare, Familien und Gruppen,
- Tagesbesucher, Kurz- und Ferienurlauber,
- Bezieher von kleinen und besseren Einkommen,
- Erholung-, Sport-, Erlebnis-, Kultur- und Unterhaltungsuchende.

Hohenkirchen stellt zukünftig mit seinem Ganzjahresangebot eine Ergänzung sowohl zu den touristisch geprägten Ortsteilen der Gemeinde Wangerland, als auch zu den touristischen Orten in den benachbarten Kommunen dar. An der Küste werden z. B. Harlesiel und Carolinensiel sowie Neuharlingersiel und Bengersiel von den Einrichtungen in Hohenkirchen profitieren, aber auch für Städte wie Esens, Wittmund, Jever, Schortens und Wilhelmshaven ergibt sich eine interessante Ergänzung. Hohenkirchen ist aus diesen Orten per Kfz in 15 bis 30 Minuten zu erreichen; in 45 Minuten ist man aus Varel, der Friesischen Wehde, Friedeburg, Aurich, Dornumersiel, Norddeich und Norden in Hohenkirchen.

Wie aus der nachfolgenden Darstellung zu entnehmen, ist über das gut ausgebaute Netz von Bundes- und Landesstraßen in Süd-Nord- sowie West-Ost-Richtung nicht nur die so genannte ostfriesische Halbinsel gut erschlossen, sondern insbesondere auch die Gemeinde Wangerland in deren Nordosten; dort im Hauptort Hohenkirchen kreuzen sich die Ost-West-Verbindung L 809 und die Süd-Nord-Verbindungen L812 / K87.



Verkehrsnetz der ostfriesischen Halbinsel

Hohenkirchen ist unmittelbar angebunden an die Küsten-Radwanderroute „*Störtebekerweg*“, die als Bogen nach Norden Wilhelmshaven mit Emden verbindet. Südlich der Gemeinde Wangerland verläuft die Ostwest-Radwanderroute „*Ems-Jade-Weg*“ ebenfalls zwischen Wilhelmshaven und Emden und dazwischen von Wilhelmshaven über Jever, Wittmund, an Esens vorbei, nach Norden eine weitere, Ostfriesland diagonal querende, Rad-Hauptroute. Im Westen führt von Leer kommend die Radwanderroute „*Ostfrieslandweg*“ über Aurich und Esens nach Bengersiel. In dieses Netz ist das Wangerland mit dem zentralen Ort über zahlreiche Radwege von allen Seiten eingebunden. Deshalb entsteht am nördlichen Ortseingang eine Informations- und Raststätte für alle mobilen Gäste mit Orientierungshilfen zur verkehrlichen Anbindung und Informationshinweisen zu Küste, Landschaft, Wangerland und Hohenkirchen.

Insbesondere die Ganzjahres-Destination Wangerland-Hohenkirchen ist abhängig von den nahen Anschlüssen zu Bahn und Autobahn in Wilhelmshaven und der gut ausgebauten Landesstraße 810 dorthin. Traditionell für Nordrhein-Westfalen, Bremen, Niedersachsen und neuerdings für die Niederlande stellt die Nordostecke der ostfriesischen Halbinsel ein in 1 bis 2 Stunden zu erreichendes Ausflugs- und Ferienziel dar.

Mit dem Ausbau des Ortes Hohenkirchen und in der Folge eines touristischen Angebotes, mit der Einbettung und Vernetzung zur ostfriesischen Nordseeküste sowie den guten verkehrlichen Anbindungen wird für die Menschen in Wangerland eine solide Basis für gesunde Lebensverhältnisse und sichere Arbeitsplätze geschaffen. Die städtebauliche Sanierungsmaßnahme Hohenkirchen stellt somit den Grundstock einer gedeihlichen Entwicklung des Wangerlandes und angrenzender Bereiche dar.

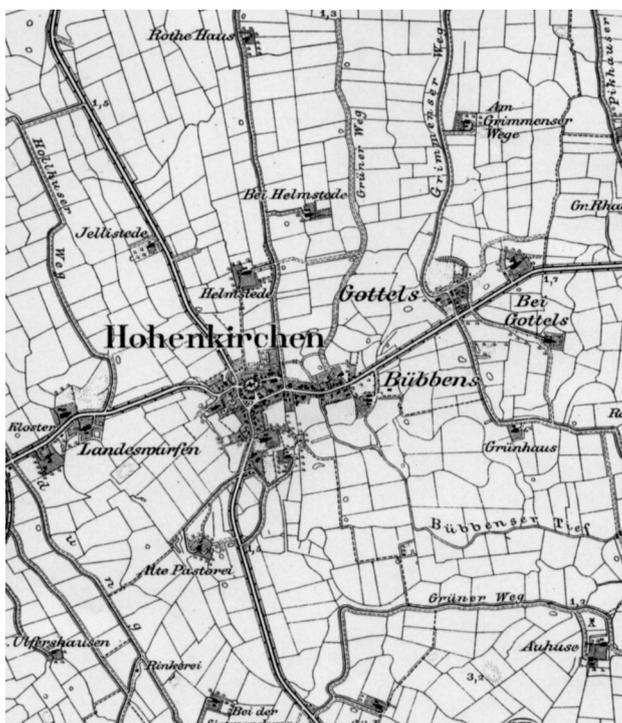
3. Gesamtörtliche Entwicklung

Bevor die gesamtörtliche Situation von Hohenkirchen als Ort zum Leben und Wohnen einerseits und als attraktive Urlaubsadresse andererseits zusammengefasst und dann ein möglicher Ausblick in die kommenden Jahre gewagt wird, soll zunächst ein kurzer Blick zurück in die Siedlungsgeschichte erfolgen, um sowohl versteckte Qualitäten als auch verfestigte Problemstrukturen kenntlich zu machen.

3.1. Hohenkirchen - Siedlungsentwicklung 1800 - 2000



Landesaufnahme von Major von Le Coq (Karte des nordöstlichen Teils von Ostfriesland)



Preußische Landesaufnahme
um 1900

In der Landesaufnahme von General Major von Le Coq (Karte des nordöstlichen Teils von Ostfriesland) aus dem Jahre 1805 ist die mittelalterliche Dorfstruktur von Hohenkirchen gut zu erkennen. Zwischen den drei Warfen sieht man das Bübbenser Tief als naturräumliche Zäsur und die alten, noch unverbauten Landstraßen. Die Häuser liegen allesamt auf den Wurten. Hohenkirchen besteht noch aus drei Warfendörfern.

Im 19. Jahrhundert während einer allgemeinen Phase der Prosperität auf dem Land erfährt Hohenkirchen eine erhebliche Ausweitung der Siedlungstätigkeit (klassizistische Wohnhäuser, kleinere Handwerker- und Landarbeitergebäude, Gasthöfe und die kleine Volksschule des Kirchspiels). Die Preußische Landesaufnahme verdeutlicht den Erweiterungsschub.

Nachfolgend wird die Siedlungsentwicklung, beginnend mit dieser Zeit, in groben Zügen nachgezeichnet. Die Karte Siedlungsentwicklung I zeigt den Zustand um die vorige Jahrhundertwende und legt in einer zweiten Karte die örtliche Topographie darunter. Siedlungsentwicklung II beschreibt den Zustand Anfang der 60er Jahre und in der letzten Karte ist aktueller Stand der Siedlungserweiterung dargestellt.

Um 1900 sind die Straßen zwischen den drei Warfen - wie erwähnt - mit Wohnhäusern und kleinen Gewerbebetrieben bebaut. Vor der Kirchenwurt ist ein kleiner Platz mit einer Pumpe entstanden, „Am Brink“⁷, ein vermutlich althergebrachter Versammlungsort der Hohenkirchener. Die heute sehr große offene Platz- und Verkehrsfläche ist damals überwiegend noch bebaut. Gegenüber, auf der anderen Seite der Jeverschen Straße und verbunden über den alten Warfenrandweg, steht die Mühle. Neben der Landwirtschaft ist die dörfliche Ökonomie vor allem vom Handwerk geprägt. Einzelhändler, Gasthäuser und öffentliche Dienstleistungen ergänzen das wirtschaftliche Spektrum.

Die drei Warfendörfer sind zu einem Drei-Warfen-Dorf zusammengewachsen. Am Rande der Warfen liegen die Entwässerungsgräben, kleine Teiche, Gärten und hofnahe Weiden. Auf der Wurt stehen ein bis zwei Bauernhäuser, deren Wirtschaftsteil mit einem üppig bemessenen Hofplatz zu den Wirtschaftsflächen der Marsch orientiert ist. Die Warfen sind in der Regel mit Fußwegen untereinander verbunden.

⁷ Brink: vividarium bedeutet grüner Hügel, ein der Bedeutung des hochdeutschen Anger entsprechendes Wort (Grimm J., Grimm W. 1860)

Karte: SIEDLUNGSENTWICKLUNG I

Siehe Ordner: Pläne - Teil 2

Karte: SIEDLUNGSENTWICKLUNG I a

Siehe Ordner: Pläne - Teil 2

Karte: SIEDLUNGSENTWICKLUNG II

Siehe Ordner: Pläne - Teil 2

Karte: SIEDLUNGSENTWICKLUNG III

Siehe Ordner: Pläne - Teil 2

Die Situation um 1950 stellt sich wie folgt dar: Die Siedlungserweiterung erfolgt weiter entlang der Hauptstraßen und reicht leicht über die äußeren Ränder der Warfen Bübbens und Wehlens hinaus. Im übertragenen Sinne werden die drei Warfen eingemeindet. Der Ortsrand ist nun den Warfen bereits etwas vorgelagert.

Mit der westlichen Bahnhofsstraßenbebauung gewinnt das Straßenprinzip gegenüber der Warfenrandlage im Ortsbild immer mehr die Oberhand und verdeckt mit der Zeit deren Merkmale.

Die Ausfallstraßenbebauung wird ergänzt durch erste Erweiterungen in der Fläche. Dabei werden jeweils einzelne Schläge parzelliert, z. B. die Flur Steinhamm zwischen Bismarckstraße und Helmsteder Straße, wie ein Vergleich mit der Parzellenstruktur der Preußischen Landesaufnahme leicht erkennen lässt. Die Erschließung dieser Flurstücke geschieht dergestalt, dass eine weiterführende Siedlungserweiterung offenbar weder angelegt noch angedacht war. Bis auf den Birkenweg, der zwischen bestehende Wege eingespannt wird und auf eine alte fußläufige Verbindung zum Dorf zurückgreifen kann, werden die einzelnen Siedlungsgebiete lediglich für sich erschlossen (Sackgasse mit Wendehammer oder Ringerschließung).

Der Wechsel von einem Warfen- oder Straßendorf, bei dem jedes Haus über die eigene Parzelle Zugang zur Gemarkung hat, zu einer Flächensiedlung, die Zugänglichkeit kommunal, also über Wege herstellen muss, gelingt in Hohenkirchen wie so vielerorts nicht wirklich. Damals wird gewissermaßen die unglückliche Tradition der mangelnden Durchlässigkeit der Siedlungsstruktur begründet. Auch die Ausfallstraßenbebauung geschieht auf diese Weise. Es wird nämlich kein zusätzlicher Weg angelegt bzw. als Wegparzelle freigelassen, der später eine Erweiterung zu den rückwärtigen Flächen ermöglichen würde. Eine kommunal gedachte Siedlungserweiterung muss, das wäre die Lehre daraus, immer in die Vorleistung gehen. Genauso wie jede Bebauung an den Bestand, an das alte Dorf anknüpft, soll sie eine in der Zukunft erfolgende Erweiterung berücksichtigen und Wegemöglichkeiten offen halten.

Bemerkenswert ist, dass die Jeversche Straße Richtung Norden nach wie vor nicht bebaut wird. In dieser Zeit wird übrigens der westliche Rand der Warf Wehlens nachverdichtet, was als Indiz für die Aufgabe des dort gelegenen Bauernhofes gedeutet werden kann.

Die Bebauung erfolgt mit Siedlerhäusern aus den 30er bis in die späten 50er Jahre (kleine Häuser mit Nebengebäuden auf relativ großen „Selbstversorgergrundstücken“) und an der Bahnhofsstraße mit villenähnlicher Wohnbebauung.

An dieser klassischen Westseite liegen der Bahnhof und der nach einem Entwurf von Fritz Höger errichtete Wasserturm.

Der ökonomische Wandel innerhalb des Dorfes geht mengenmäßig zu Lasten des Handwerks. Handel und Dienstleistung werden vergleichsweise stärker. Der Modernisierung der technischen Infrastruktur fallen auch die kleinen Häuser am Marktplatz zum Opfer.

„(Sie) mußten dem technischen Fortschritt - dem Straßenverkehr - weichen. Das Haus des Tischlers, die Windmühle, das Haus des Klempners und das des Dentisten sind alle verschwunden. Nur die Bismarckeiche erinnert noch nach über 100 Jahren an eine historische Begebenheit“ (*Geschichtswerkstatt Wangerland 1999: 2*)

Bis zum heutigen Tag (Siedlungsentwicklung III) ist die Arrondierung der Flächen bis auf die Höhe der Ausfallstraßenbebauung weitgehend abgeschlossen, so dass sich das Gesamtbild des Dorfes (rund) wieder gewandelt hat. Eine am Ende, wenn auch unvollständig, gebaute Ringstraße, verbindet nun die einzelnen Wohngebiete miteinander. Zusätzlich besteht die Möglichkeit einen äußeren Randweg anzulegen, der die Landschaft mit erschließt.

Im Nordosten werden in jüngerer Zeit erstmals im größeren Stil die tiefen Niederungsbereiche bebaut, ohne dabei die ökologisch und landschaftskundlich wertvolle Grabenstruktur als Freiraum in den Siedlungsentwurf zu integrieren.

Die Eigenart der „verschlossenen“ Wohngebiete wird fortgeschrieben. Einzelne fußläufige Verbindungen werden notdürftig berücksichtigt. Wege in die Landschaft - was ein alltägliches Freiraumplus gegenüber einem Leben in der Stadt sein könnte - sind nach wie vor Mangelware. Im Wesentlichen existieren nur die alten Verbindungswege zu den Einzelhöfen in der Marsch. Der verschlossene Siedlungsrand ist gerade im Hinblick auf die beabsichtigte touristische Aufwertung des Ortes ein erheblicher Wettbewerbsnachteil.

Die örtliche Erwerbsstruktur erlebt den nächsten signifikanten Wandel, nämlich dem europaweiten Trend folgend hin zu einer Dienstleistungsorientierung. Die Landwirtschaft spielt innerhalb des Ortes eine immer kleinere Rolle. So ist mit den einzelnen dargestellten Siedlungsphasen auch eine Änderung in der Gewichtung einzelner Gewerbearten verbunden. War im 19. Jahrhundert auch in Hohenkirchen die golden Zeit des Handwerks, wurde diese dann vom Einzelhandel abgelöst und nun beginnt die Vorherrschaft der Dienstleistungsunternehmen.

3.2. Hohenkirchen 2005 - Status Quo und Maßstab

In den Vorbereitenden Untersuchungen werden in einer Übersicht die sogenannten Städtebaulichen Missstände zusammengefasst (*ARGE Bremische Bomer 2004: 70ff*). Die Konversion des Kasernengeländes ist in vollem Gang und die ersten Anträge zur Sanierung von Häusern laufen. An einige darüber hinaus gehende Punkte sei an dieser Stelle nochmals erinnert:

- Der Ort kann die ihm aufgrund seiner Stellung als Grundzentrum zukommende Versorgungsfunktion derzeit nicht ausreichend erfüllen.
- Insbesondere im Ortskern fehlt es an Flächen für zukunftssträchtige Angebote in den Bereichen Handel und Dienstleistung.
- Der Ortskern weist gestalterische Defizite auf, was zur Schwächung der Standortbedingungen für Einzelhandel, Dienstleistungsbetriebe und Gastronomie geführt hat.
- Es gibt, gemessen an der Lage und Funktion des Untersuchungsbereiches, zu wenige Gastronomieeinrichtungen.
- Die Funktion als Raum für Erholung und Tourismus ist ungenügend.
- Die älteren Wohnquartiere haben gestalterische Defizite, wodurch die Gefahr einer schleichenden Abwertung und Verringerung der Wohnqualität besteht.

Für die Straßen wird insgesamt ein hoher Sanierungsbedarf konstatiert, insbesondere was die Verbesserung der Aufenthaltsfunktion und der gestalterischen Qualitäten betrifft.

Es bleibt also nach wie vor viel zu tun. Einerseits wird kräftig gebaut, was sich am kontinuierlichen Wachstum des Ortes ablesen lässt, und andererseits sind der historische Ortskern und die älteren Wohnquartiere - sozusagen der Kernbestand jeder touristischen Attraktivität - von augenscheinlichen Problemen geplagt und am Ende einer schleichenden Abwertungsspirale angelangt.

Die Dominanz funktionalisierter und überdimensionierter Verkehrsflächen im öffentlichen Raum ist erdrückend. Zuweilen blieben die Rückseiten der Warfen von übertriebenen Modernisierungen verschont, wie beispielsweise an der Kirchenwurt. Große Parkplätze bei den Banken, beim Rathaus, vor der Kirche, ein riesiger Buswendepplatz am Schulzentrum bestimmten das Bild des Ortes. Da wirken die kleinen vom Straßenraum einsehbaren und aus ihrer Nutzung gefallenen Hofflächen vergleichsweise harmlos.

Die Grundstruktur eines Drei-Warfen-Dorfes wird nicht ersichtlich. Man ist mit dem Auto schnell im Ort und doch bleibt dieser in seinen Qualitäten vielfach verschlossen. Der Maßstab der Fußgänger und Radfahrer, der Kinder und all jener, die nicht am Tage zur Arbeit in die Stadt fahren, der Maßstab interessierter Besucher und Gäste erschließt sich nicht ohne weiteres in Hohenkirchen.

Während die Wohngebiete von einer hohen Lebensqualität gekennzeichnet sind, hat das Ortszentrum immer mehr an Attraktivität verloren. Der Abzug der Bundeswehr, die ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im Ort war, hat dieser Negativentwicklung noch Vorschub geleistet. Derzeit befindet sich das Dorf in einer Umbruchsituation.

Doch die Richtung des Weges ist nun geklärt. Mit der verstärkten Ausrichtung auf den Tourismus erhält das Dorf eine weitere Funktion, die geeignet ist, auch die anderen Funktionen (Wohnstandort, Versorgungsstandort) zu befruchten. Durch die Realisierung der Freizeitlandschaft mit See im Hinterland der Nordsee und den Umbau der ehemaligen Wangerland-Kaserne zu einer Hotel- und Freizeitanlage werden steigende Besucherzahlen und steigendes Interesse am Ort zu verzeichnen sein. Einen Kaffee trinken, ein Eis essen, einen kleinen Snack in angenehmer Atmosphäre genießen, hinsetzen, das Leben vorbei ziehen lassen - noch gibt es dafür nur wenig Möglichkeiten in Hohenkirchen. Doch der eingeschlagene Entwicklungsweg wird hierfür die nötigen Impulse bringen.

Die Ausstattung mit privaten Freiräumen, mit Haus, Hof und Garten ist in den Wohngebieten stark ausgeprägt. Es mangelt an dem öffentlichen Raum, an dem, worauf sich das Alltagsleben dort beziehen kann, an der Verbindung zum anderen.

Die Straßen und Wege sind buchstäblich der „erste“ öffentliche Freiraum - gewissermaßen der unmittelbare Platz vor dem jeweiligen Haus - und bestimmen dergestalt die Zugänglichkeit zum öffentlichen Leben, die Möglichkeiten der privaten Teilhabe. Die städtebauliche Isolierung einzelner Wohnquartiere zeitigt eben isolationsbedingte Symptome. Ein Forschungsprojekt zum „Bauen und Wohnen im 21. Jahrhundert“⁸ macht exakt diesen sozialen Zusammenhang für die unterschiedliche Attraktivität bestimmter Wohnquartiere verantwortlich. Die Studie betont, dass der öffentliche Raum in einem sozial verstandenen Sinn erst in der erlebbaren Beziehung privater Räume zu Straßen und Plätzen entstehen kann (*Brandt H. et al. 2004: S. 15*). Für die Lebendigkeit öffentlicher Freiräume sind also die Benachbarung und vor allem die Formen der Zugäng-

⁸ Brandt, H. et al. 2004: EVALO. Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte. Verbundprojekt im Forschungsprogramm 'Bauen und Wohnen im 21. Jahrhundert' des Bundesministeriums für Bildung und Forschung. Kassel.

lichkeit mit entscheidend, und natürlich die Qualität der Organisation und Gestaltung.

Selbst wenn öffentliche Flächen vorhanden sind, wie in der Anton-Günther-Straße, vor der Kirche oder in der Ringstraße, oder sogar als Grünfläche gestaltet wurden, wie im hinteren Abschnitt des Alma-Rogge-Weges, bleiben diese oft seltsam leer.



Quartiersplatz an der Anton-Günther-Straße

Dort mangelt es an der Qualität, und dieser Mangel ist mit eine Ursache für die schleichende Abwertung der Wohnquartiere. Bis auf einzelne, meist lang zurück liegende Leistungen, wie der wunderbare Weg im Rücken der Kirche, wurde der öffentliche Raum sehr stiefmütterlich behandelt, sowohl organisatorisch, also die Herstellung von Zugänglichkeit und Durchlässigkeit, als auch in der Ausstattung und Gestaltung.

Neben der praktischen Alltagsseite der Erschließung ist der öffentliche Raum als Ort des Zusammenlebens der Schlüssel zur Vermittlung lokaler wie kultureller Identität. Deshalb ist eine freiraumplanerische Entwicklung typischer Ortsmerkmale notwendigerweise an die Organisation öffentlicher Räume gebunden, nur darüber vermittelt, werden sie sichtbar und können geteilt werden.

Die Reduzierung der Verschließung ist in Hohenkirchen dringend geboten. Erkundet man die Wege und folgt zum Beispiel von der Höhe der Warf Bübbens der Straße „Steinhamm“, vorbei an einem alten Gulfhaus und den Arbeiterhäusern hinunter zum unteren Warfenfuß, steht man plötzlich vor einer grünen Wand. Die Verbindung raus in die Niederung, in die Marsch und künftig an den See ist schlicht gekappt und damit der „natürliche“ Weg für die dort und oberhalb davon lebenden Menschen und vorbeikommenden Gäste. Solch ein Erlebnis ist heute noch symptomatisch für die Siedlungsstruktur von Hohenkirchen. Man kommt kaum oder nur sehr umständlich in die Landschaft. Gerade aber die fußläufige Durchlässigkeit der Siedlungsränder stellt ein wichtiges Qualitätsmerkmal für das Wohnen und noch mehr für die Chancen auf dem heftig umkämpften Tourismusmarkt dar.

Eine Studie zum Fremdenverkehr im Wangerland stellt zur Motivation der Urlauber eindeutig und zu den unterschiedlichen Voraussetzungen der Gemeinden fast schon lakonisch fest (*Luft H. 1998*): „Man will die Landschaft als Aktionsfeld genießen, d.h. als Basis für naturverbundene erholsame Freiluftbetätigungen“ ... gute Voraussetzungen für eine innerörtliche Erreichbarkeit und für einen Übergang in die freie Natur hängen ... auch von der örtlichen Siedlungsstruktur (ab).“

Nicht zuletzt aus diesem Grund kommt der diesbezüglichen Überarbeitung der Siedlungsstruktur, einer möglichen Rückgewinnung der Freiräume eine eminent wichtige Rolle zu. Wie sehr darüber hinaus die Organisation der Straßen einen entscheidenden Beitrag zur Atmosphäre eines Ortes und zur Aufenthaltsqualität leisten kann, zeigt der Vergleich zwischen dem Birkenweg und der Anton-Günther-Straße, oder zwischen der Bahnhofsstraße mit angemessenen Bürgersteigsbreiten, Platanen als Straßenbäume und vor allem Hauseingängen, also mit „Gesichtern“, und der nördlichen Jeverschen Straße, der das fehlt.



Blick in den Birkenweg



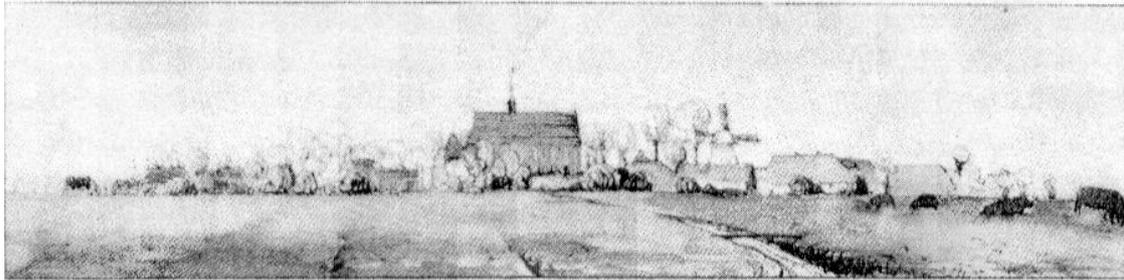
Blick in die Anton-Günther-Straße

Die Rückgewinnung des Maßstabes heißt übersetzt eine Rückgabe der Freiräume an die Bewohner, das heißt aber auch die Formulierung einer Maßstäblichkeit im öffentlichen Raum, die einem friesischen Dorf angemessen ist. Für die Kreuzung der klassifizierten Straßen im Ortszentrum bedeutet Maßstäblichkeit beispielsweise eine Entflechtung, um die einzelnen Räume und ihre „Leuchter“ wie die Kirche wieder zum Strahlen und zur Geltung zu bringen. Insgesamt soll also eine Erfahrung der örtlichen Maßstäbe zugänglich werden, die in weiten Teilen verdeckt und verborgen sind, wie die Qualitätsmerkmale der Marsch mit den Gräben und der Warf mit ihren Rändern.

„Wir stehen heute in der Verantwortung, diese Räume wieder zu vernetzen. Ob wir Steine aufeinander schichten oder Bäume pflanzen, wir müssen gute Räume schaffen, damit sich Leben entwickeln kann“ (*Architekt Wolfgang Graf beim Gesprächskreis Bockhorn*).

3.3. Hohenkirchen 2020 - Ein Spaziergang durch das Dorf

Wir sehen eine alte Ansicht von Hohenkirchen mit dem, für das das Dorf damals stand. Die Kirche als Mittelpunkt, die am Rande auslaufende Warf, die Mühle noch als prägendes Bauwerk. Heute wäre das der Wasserturm. Die Silhouette der Dächer und Bäume, die Geborgenheit und das Lebendige im Ort vermitteln, Rahmung von Plätzen und Wegen, gemeinsame Anwesenheit, die Arbeit des Schneidens, der Bewirtschaftung und als Zeichen der Gärten. Zum Dorf hin führt uns ein Marschgraben.



Historische Ansicht von Hohenkirchen

Willst du die Träume einer Stadt sehen, mußt du vor deren Tore gehen, empfiehlt uns Italo Calvino. Das gilt auch im übertragenen Sinn für dieses Bild. Die Fruchtbarkeit der Marsch war es, welche die Menschen auf den Warfen versammelte. Und doch lag der Traum wesentlich im Dorf, das der Landschaft buchstäblich abgerungen wurde. Die Ansicht ist von Norden, von der Seite des Meeres und der Bedrohung. Hohenkirchen gewissermaßen als gemeinsamer Hügel der Sicherheit.

2020: Diese Perspektive feiert eine Renaissance. Nun liegt der Traum tatsächlich wieder vor den Toren, verkörpert von dem neuen See, der auf andere aber verblüffend ähnliche Weise dem Land abgerungen ist. Der See als attraktiver Freiraum und als ökonomische Chance, die dem Leben im Ort wieder mehr Sicherheit geben kann.

Die Ansicht wird aber nur dann wieder gewonnen, wenn es gelingt den Traum des Sees mit der Perspektive des Dorfes sinnfällig zu verbinden. Wenn die Wege dann tatsächlich in den Ort führen. Und dort gleichsam nach Hause kommen. Das ist der innere Auftrag des Städtebaulichen Rahmenplans.

Der Spaziergang beginnt. Wir stehen auf der Brücke, die über den See führt, und genießen die Aussicht - Wasser, Weite und Wolken, wie es heißt. Der Blick zurück zur Kirche, eine Allee führt weiter, vorbei an einer Halbinsel mit kleinen Backsteinhäusern mit Privatzimmervermietung, ein Uferweg bringt wieder den See in den Blick und erschließt ein historisches Gulfhaus-Ensemble, das wieder mit neuem Leben erfüllt wurde. Dieser Ort mit dem einzigartigen Außenraum direkt am See ist bei der Bevölkerung und ihren Gästen sehr beliebt. Er ist ein typisches Zeugnis lokaler Siedlungsgeschichte, eine ehemals außerhalb des Ortes gelegene landwirtschaftliche Hofstelle, von der in den 50er Jahren ein Teil der Fläche mit Siedlerhäusern bebaut wurde. Eine damals im Ort sehr verbreitete Vorgehensweise. Die Kombination aus naturräumlicher Attraktion und kulturgeschichtlichen Merkposten machen diesen Standort so einzigartig.

Nach der Halbinsel öffnet sich der Uferrandweg, der als Promenade zu der kleinen Warf Wiarden und um den See führt. Unterwegs gibt es sozusagen im Kleinen viel zu beobachten und zu erleben, für manche eine willkommene Abwechslung zum Freizeitrubel am See und in der Spielstadt. Auf der Seeseite des Weges findet man Installationen von Sitz- und Verweilgelegenheiten, die sich wohltuend von den sonst vielfach vorzufindenden üblichen Parkbänken unterscheiden.

Auf der Hälfte des Weges nach Wiarden liegt eine kleine Landzunge, das „Nordkap“ von Hohenkirchen, die auf relativ kurzem Wege das Ufer vom Ort her zugänglich macht. Wie die Brücke und die Spielstadt ist dieser Ort auf seine sehr alltägliche Weise eine Leuchtmarke am See.

Für den See und dessen überregionaler Vermarktung ist der sichtbare Bezug nicht nur zu den Graften und der Landschaft sondern vor allem zur Kirchwart als das Symbol eines friesischen Warfendorfes wichtig. Genau in dieser Verbindung liegt die Chance, sich als Ferien-; Ausflugs- und als Wohnort zu positionieren. Die typische friesische Kirche mit seitlichen Glockenturm, die spätromanische „gokerke“ des Wangerlandes, transportiert das Siegel der Echtheit als Markenzeichen für den See, gewissermaßen nach dem aus der Werbung bekannten lokalen Motto „keine Kompromisse“. Diese Verbindung muss gezielt und zügig eingegangen werden, damit das Eröffnungsfeuer der Neuheit (gemeint ist der See, die Spielstadt hat noch mal andere Gesetzmäßigkeiten) kein Strohfeuer wird, sondern nachhaltig eine Marke setzt, die das enthält, was sie von der Ansicht her verspricht. In der Verbindung ist auch der Rahmen gesteckt, der neuen Ideen und zündenden Funken den nötigen Spielraum öffnet.

Der See vermittelt in dieser Kombination gerade auch mit der Spielstadt ein Kontrasterlebnis, wie es für erfolgversprechende Angebote in der Tourismusbranche immer wichtiger wird. Die Kombination solcher Eventstrategien mit ru-

higeren (Erholen in der Landschaft) und kulturellen Angeboten (Dorf) wird als Motivation vieler Urlauber beschrieben (*Luft H. 1998*). In diesem Sinne ist die Vermittlung natur- und kulturkundlicher Entdeckungen und Pfade ein wichtiges Angebot der Gemeinde.

Mit dem See und der Spielstadt verschiebt sich das Bedeutungsgefüge der Wege innerhalb von Hohenkirchen. Für die Verbindungswege, wie die Helmsteder Straße oder die Bismarckstraße, die als „Auffangstraße“ der vielen Wege zum See dient, eröffnen sich neue Möglichkeiten im Sektor der Freizeitdienstleistungen.

Zurück auf den Weg ins Dorf über die Helmsteder Straße. 2015 hat schon der eine oder andere auf dem eigenen Grundstück eine kleine Zimmervermietung, einen Kiosk, ein Souvenirgeschäft, eine mobilen Eisladen und ähnliches eröffnet. Die Straße ist umgebaut nach dem Vorbild typischer Klinkerstraßen in der Wurtenmarsch, mit leicht gewölbtem Querprofil und einen seitlichen Graben. Kopfbäume markieren dort, wo Platz ist, einen kleinen Randstreifen vor den Grundstücken und geben dem Weg ein ganz eigenes Flair, das die Merkmale einer alten Dorfstraße mit einer Zonierung und Bepflanzung (der Ufer- und Seepromenaden) kombiniert, die dem aktuellen Gebrauch entspricht. Solche Bäume treffen wir im Dorf dann wieder, dort verwendet als Hausbäume, die die Architektur einzelner Häuser akzentuieren.

Die kleinen Einblicke unterwegs auf und in die seitlichen Gräben verdeutlichen die Merkmale der Marsch (bepflanzt hauptsächlich mit *Fraxinus excelsior*, zuweilen *Sorbus*-Arten, im Wasser je nach Breite, Tiefe und Fließgeschwindigkeit ein Artenspektrum von Schilfgesellschaften über Mädesüßfluren bis zu Irisbeständen).

Nach Westen zweigt der Birkenweg ab, der den Besucher nicht nur durch ein geschlossenes Siedlerhausensemble von den 20er bis in die 50er Jahre führt, sondern darüber hinaus einen schönen Weg zur oder schönen Blick auf die Kirche und eine ebensolche Spaziergang Gelegenheit zum Högerschen Wasserturm bietet.

Kurz vor dem Ortszentrum gelangen wir zum Bübbenser Tief. Der Graben ist tiefer als die bisherigen Seitengräben. Es ist die alte Siedlungsgrenze des Drei-Warfen-Dorfes. Der Wasserweg führt zu zwei Warfen (Bübbens, Kirche) und zum See (früher Marsch, heute das „Nordkap“). Die Gräben, die Tiefs sind buchstäblich ein Leitmotiv, ein Motiv, das leitet, wie auf der alten Ansicht von Hohenkirchen. Diese naturräumliche und siedlungsgeschichtliche Schwelle wird mit einem besonderen Freiraum und einer neuen Wegeverbindung gewürdigt.

Eine kleine Brücke versinnbildlicht den Übergang. Ein Weg entlang des Grabens führt nach Westen, zum ehemaligen Spielplatz, der als Dorfgarten mit dem Motiv „Der Ursprung des Wassers“ diese Verbindung inszeniert. (Man könnte auch mit Fug und Recht behaupten der Ursprung der Warf, sowohl von der Materialgewinnung als auch von dem Schutz und der Entwässerung her). Als Baumgarten hält der Ort auch Platz bereit für eine kleine Festwiese im Rücken der Kirche und in unmittelbarer Benachbarung zum kleinen Warfenplatz bei der Diakonie. Dort ist die Maßstäblichkeit des alten Marktplatzes „Am Brink“ für die heutige Zeit am richtigen Ort verwirklicht, als analoge Raumsituation.



Ehemaliger Kirchplatz
und heutige analoge
Warfenrandsituation

Diese kleinen bisher skizzierten Freiräume sind wichtige, wenn auch bei weitem noch nicht alle Bausteine zur Schaffung eines Netzes öffentlicher Räume, die das Dorf und den See miteinander verbinden.

Jetzt ist der Besucher mittendrin, aber noch lange nicht am Ende. Die Bismarckstraße würde einladen, mir ihren schönen beinahe kleinstädtischen Straßenraum und der typische Baustruktur des ausgehenden 19. Jahrhunderts, bei der die alten Hofplätze mit relativ kleinkronigen Bäumen gefasst und mit neuen Nutzungen wiederbelebt sind, nach Süden zum Licht erweitert und geöffnet. Von dort, sozusagen der altherwürdigen Straße, die sich als Allee durch die alte Ortsmitte schlängelt, besteht die Wahl der Wege: zur Warf Bübbens, zur Warf Wehlens und weiter in die Marschlandschaft, vielleicht wieder zum See oder doch zur „gokerke am Brink“, wo doch heute der berühmte „Touristen-Markt Wangerland“ mit dem angekündigten Rahmenprogramm stattfindet. Endlich da.

4. Ziele und Zwecke der Sanierung / Planungsmaximen

Ziel A: Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität

- A 1: Sanierung und Neugestaltung des öffentlichen Raumes
- A 2: Bewahrung und Erneuerung der baukulturellen Gebäudesubstanz und historisch wertvollen Grün- und Siedlungsstrukturen
- A 3: Aufwertung des Ortsbildes

Ziel B: Festigung der Grundzentrumsfunktion Hohenkirchens

- B 1: Erhöhung der Einwohnerzahl
- B 2: Erhalt und Entwicklung des Gewerbe-, Einzelhandels- und Dienstleistungsstandortes zur Versorgung und zur Schaffung von Arbeitsplätzen sowie Verbesserung der gastronomischen Situation

Ziel C: Einbindung der neuen Tourismusstandorte in das Ortsgefüge

- C 1: Integration der Hotel- und Freizeitanlage (SPIELSTADT) auf dem ehemaligen Kasernengelände in das Dorf
- C 2: Räumlich-funktionale Anbindung der Freizeitlandschaft an die Ortslage
- C 3: Schaffung von ergänzenden bzw. kontrastierenden Tourismuseinrichtungen im Dorf

Ziel D: Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssituation

- D 1: Neuordnung der Durchfahrtsstraßen
- D 2: Anpassung des innerörtlichen Straßennetzes an die zukünftigen Anforderungen
- D 3: Verbesserte Trassenführungen für Radfahrer und Fußgänger
- D 4: Erhöhung der Verkehrssicherheit im Ort

5. Nutzungskonzept

Das Nutzungskonzept formuliert für Hohenkirchen ein Bündel an Zielen, nämlich die

- Steigerung der Attraktivität der Lebens- und Wohnbedingungen,
- Verbesserung der einem Grundzentrum anstehenden gewerblichen Infrastruktur,
- Entwicklung als anerkannter Erholungs- und Ferienort.

Alle drei Punkte sind vordringlich mit einer notwendigen Qualifizierung der öffentlichen Freiräume verbunden, denen in der städtebaulichen Erneuerung des Sanierungsgebietes eine Schlüsselrolle zukommt. Ein attraktiver Ortskern ist die Voraussetzung für eine nachhaltige Belebung der gewerblichen Angebotspalette. Die Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum fördern gleichermaßen die touristische Entwicklung im Ort.

In der Summe wird von den im Nutzungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen ein positiver Rückkoppelungseffekt mit dem ökonomischen Impuls, der von der Entstehung des Sees und der Konversion der ehemaligen Kaserne zu einem erlebnis- und eventorientierten Tourismusstandort ausgeht, erwartet. Für das Dorf Hohenkirchen bieten sich durch die Konversion gute Chancen für eine positive Ortsentwicklung.

„Grundgedanke des touristischen Entwicklungskonzeptes ist es, im Zentrum des Wangerlandes ein „touristisches Versorgungszentrum“ zu etablieren, das alle die Angebote vorhält, die in den umliegenden kleineren Küstenbadeorten und anderen Tourismusorten fehlen und dort aufgrund ihrer Dimensionierung, des notwendigen Einzugsbereiches, der Störwirkung, der Flächenverfügbarkeit oder sonstiger Standortbedingungen auch nicht realisiert werden können. Eine Erweiterung des touristischen Angebotes im Wangerland ist aus Gründen der zukünftigen Konkurrenzfähigkeit dringend geboten. Mit dem zentral gelegenen Standort Hohenkirchen ist gewährleistet, dass die potenziellen Nutzer auf „kurzen Wegen“ die Einrichtungen erreichen können. Angedacht ist ein Einzugsradius von ca. 20 km, so dass die touristischen Schwerpunkorte und Gemeinden wie Harlesiel, Wittmund, Jever, Schortens, Sande, Wilhelmshaven, Hooksiel, Horumersiel, Schillig und Minsen abgedeckt werden. Daneben wird auch von den Urlaubern auf dem geplanten Freizeitgelände nördlich der Ortslage eine maßgebliche Nachfrage nach dem neuen touristischen Angebot ausgehen“ (ARGE Bremische Boner 2004: 80).

Karte: NUTZUNGSKONZEPT I - Räumliche Entwicklung

Siehe Ordner: Pläne - Teil 2

5.1. Räumliche Entwicklung

Die Grundzüge der räumlichen Auswirkungen dieses Impulses, der zur Neueinrichtung von Arbeitsplätzen führen wird, und der geplanten innerörtlichen, flankierenden Maßnahmen sind in der Karte „Nutzungskonzept - Räumliche Entwicklung“ dargestellt.

Die Gebäude und insbesondere die befestigten Hofflächen sind ein guter Indikator für die bauliche Disposition zur gewerblichen Nutzung. Die in der Bestandsanalyse der gewerblichen Infrastruktur ausgewiesenen Bereiche sind in generalisierter Weise als vorhandene Randnutzung im Straßentyp mit berücksichtigt. Neben den Straßen mit gewerblicher Randnutzung oder vorwiegend Wohnnutzung werden die „neuen“ Verbindungswege jenseits der Bebauung herausgestellt, weil mit Ihnen die Gewichtung innerhalb des Wegenetzes neu austariert wird und damit auch die gewerbliche Lagegunst.

Die gewerbliche Infrastruktur mit großflächigen Platzansprüchen findet im nördlichen Bereich entsprechende Entwicklungschancen (Gewerbegebiet, Hotel mit Spielstadt, Umnutzung Gulfhausensemble). In Verbindung mit dem See entsteht dort, im Hinterland der Küste, ein touristisches Kraftfeld, mit erheblichen Ausstrahlungseffekten. Ein Besuchermagnet, der vor allem für die alltägliche Lebensqualität in Hohenkirchen steht.

Das touristische Kraftfeld richtet die wirtschaftliche Bedeutung der bestehenden Wege neu aus. So bieten die Helmsteder Straße und Jeversche Straße die besten Voraussetzungen, um in diesem Sog auf den privaten Grundstücken kleinteilige Freizeitdienstleistungen zu etablieren. Dieser Nebeneffekt wird ausdrücklich befürwortet und mit empfohlenen Umbaumaßnahmen des Straßenraumes gefördert.

Die wirtschaftlichen Impulse sollen mit Hilfe der Maßnahmen der städtebaulichen Erneuerung im Ort verankert werden. Dazu wird im unmittelbaren Umfeld der Kirche die gewerbliche Entwicklung über die angezeigten baulichen Erweiterungen und Ergänzungsmöglichkeiten gestärkt und im Bestand eine Qualifizierung der stadträumlichen Situation angestrebt. Die bauliche Erweiterung bietet gleichzeitig die einmalige Chance, eine Modernisierung und Adaption der Bausubstanz auf zeitgemäße Anforderung in die Wege zu leiten. Denkbar sind in diesem Zusammenhang auch Zusammenlegungen von Gewerbeflächen in den Erdgeschossen benachbarter Gebäude durch geeignete und auf das Siedlungsbild Rücksicht nehmende Bauelemente. Ziel ist es, eine differenzierte Angebotsstruktur an Räumen zu schaffen, die relativ variabel auf unterschiedliche Nachfragesituationen reagieren kann, und so letztlich auch den Leerstand zu beseitigen hilft.

Der angestrebte Branchenmix wird vor dem Hintergrund der Tourismusentwicklung einen Schwerpunkt in der Gastronomie und im Freizeitdienstleistungssektor haben. Davon sind positive Effekte auf die Lage des Einzelhandels zu erwarten, insgesamt eine spürbare Verbesserung der Grundversorgung.

Die konzeptionelle Konzentration der Entwicklungsmaßnahmen und kommunalen Vorleistungen auf eine verstärkte Innenentwicklung schließen die anderen Gewerbelagen nicht prinzipiell aus. Im Sinne des übergeordneten Zieles der Stärkung des Ortskernes ist eine solche ökonomische wie auch räumliche Profilierung aber unabdingbar. Daraus folgen notwendig Konsequenzen für eine Hierarchie der Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum.

Investitionen in die gewerbliche Bausubstanz müssen kombiniert werden mit einer gestalterischen Aufwertung des Straßenraums (Außenbewirtung, Warenpräsentation) und funktionalen Stärkung (Wohnen, Tourismus) im gesamten Umfeld. Der Qualifizierung der öffentlichen Freiräume kommt im Nutzungskonzept, wie erwähnt, die entscheidende Rolle als Impulsgeber und räumlicher Träger möglicher Vernetzung zu.

Die Vernetzungsstrategie kulminiert in bestimmten Kristallisationsbereichen, die im Sinne einer Freiraumoffensive eine zentrale Aufgabe übernehmen. An diesen Profilierungskernen wird der Maßstab für eine Qualifizierung der dörflichen Räume und eine Vitalisierung des Dorfkerns formuliert werden.

Diese im Plan ausgewiesenen Kristallisationskerne der Freiraumentwicklung müssen mit einer Strategie der vielen kleinen Schritte zu einem Netz ergänzt und erweitert werden, an das von vielen Seiten und zu unterschiedlichen Gelegenheiten angeknüpft werden kann. Dieser Vernetzungsimpuls ist mithin ein Schritt zur Unterstützung privater Initiativen.

Mit der Attraktivierung des Ortes wird die Nachfrage nach Bauland steigen. Dafür ist in einer über das Sanierungsgebiet hinausgehenden überörtlichen Betrachtung planerisch vorzusorgen. Für unterschiedliche Hausökonomien und Geldbeutel sind Angebote vorzubereiten. Neben der vorgesehenen und sehr privilegierten Siedlungserweiterung Richtung See wird im Nutzungskonzept eine Westerweiterung vorgeschlagen. Bei der Gelegenheit könnte die Durchlässigkeit des Siedlungsrandes hergestellt und der Wasserturm gezielt in die Dorfentwicklung einbezogen werden.

Beiden Gesichtspunkten kommt aus der Sicht der touristischen Entwicklung eine wichtige Rolle zu. Die Landschaft als Aktionsfeld und lokale kulturgeschichtliche Potenziale sind für die Wahl des Urlaubsortes zunehmend wichtige Entscheidungskriterien (*Luft H. 1998*).

Die städtebauliche Erneuerung dient nicht nur den Gästen, sondern kommt selbstredend auch den bestehenden Wohngebieten zu gute, einmal über eine generelle Wertsteigerung, zum anderen über die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes und zu guter letzt durch die städtebauliche Förderung der von inneren und äußeren Baumängeln betroffenen Wohnungen (vgl. Karte „Sanierungsbedarf“).

5.2. Vorschläge zur Baustruktur

Die Vorschläge zur Baustruktur sollen die räumliche Entwicklung der Nutzungen unterstützen und konzeptionell präzisieren. Sie bereiten damit die Überlegungen zum Gestaltungskonzept wesentlich mit vor.

Das Bebauungs- und Gestaltungskonzept versucht jene dörflichen und architekturgeschichtlichen Besonderheiten sichtbar zu machen, die im Hinblick auf die Zielformulierung des städtebaulichen Rahmenplanes von Belang sind. Besonderes Augenmerk gilt den siedlungsgeschichtlichen Übergangszonen (vgl. Kap. 3.1.). Im Gestaltungskonzept wird im Sinne eines Rahmenentwurfs die räumliche Übersetzung des Nutzungskonzeptes vorgestellt und in wichtigen Ausschnitten erläutert.

Doch zurück zum Nutzungskonzept mit der baustrukturellen Präzisierung. Die vorgeschlagenen Raumkanten definieren das Ausmaß der baulichen Ergänzung zur Förderung der gewerblichen Infrastruktur im Ortskern und formulieren gleichzeitig die gewollte stadträumliche Kontur. An der östlichen Bahnhofsstraße bewirkt die Verschiebung der Platzkante eine Rückorientierung des Weges auf die Kirche und fördert die Entflechtung der Kreuzungsbereiche. Solch eine Maßstäblichkeit setzt räumliche Bezugssysteme wieder in Kraft.

Für die innerörtlichen großen Hofflächen wird eine Grenzausbildung mit kleinen Platzbäumen empfohlen (z. B. Hainbuchen), um die scheinbar konkurrierenden Nutzungsinteressen (Ortsbild, mögliche gewerbliche bzw. private Nutzung) auszugleichen. Auch diese Maßnahme dient einer angemessenen Differenzierung des Raumgefüges, die unterschiedliche Gebräuche und Nutzungen nebeneinander ermöglicht.

Karte: NUTZUNGSKONZEPT II - Bau- und Raumstruktur

Siehe Ordner: Pläne - Teil 2

Das Nutzungskonzept weist für die lokale Geschichte herausragende und ortsbildprägende Gebäude aus. Das ist ein wichtiger Schritt zur kulturellen Profilierung und Imagebildung der Gemeinde. Neben der spätromanischen Gaukirche sind folgende Bautypen berücksichtigt: ein klassizistisches Gulfhaus und ein analoges Handelshaus in der Bahnhofsstraße, Wohn- (Bismarckstraße) und Geschäftshäuser (Jeversche Straße) aus dieser Zeit um die Mitte des 19. Jahrhunderts, eine Spätjugendstilvilla und ein solcher Bautyp im Stil der frühen 30er Jahre und nicht zu vergessen der Wasserturm nach Entwürfen von Fritz Höger und die weiße Villa am östlichen Ortsrand. Ergänzt werden diese Einzeljuwelen der lokalen Baugeschichte durch Perlenketten siedlungsgeschichtlich prägender Ensembles. An erster Stelle seien die Reste der ursprünglichen Warfendrandbebauung genannt. Die Beispiele aus der jüngeren Zeit umfassen klassizistische Handwerker- und Arbeiterhäuser (Bismarckstraße) sowie die gründerzeitliche Straßenbebauung auf der Warf Bübbens sowie Siedlerhäuser aus unterschiedlichen Zeitphasen (von den 20er bis in die späten 50er Jahre).

Zur räumlichen Pointierung dieser Ensembles und zur Akzentuierung einzelner Gebäude wird an bestimmten Stellen die Pflanzung von Hausbäumen (z. B. geschnittene Linden) empfohlen. Solche Maßnahmen könnten, wie im Maßnahmenkonzept aufgeführt, im Zuge der Straßenumbauarbeiten und mit öffentlicher Förderung durchgeführt werden. Für die Unterhaltung und Pflege könnten dann nachfolgend die einzelnen Eigentümer verantwortlich sein.

Dieses Netz an „Ortsdenkmälern“ stellt ein kulturgeschichtliches und kulturgeographisches Fremdenverkehrspotenzial aller erster Gürtel dar (*Luft H. 1998*) und ist prädestiniert dafür, in die Vermarktungsstrategien des Ortes aufgenommen zu werden. Dieses noch weitgehend unbeackerte Feld könnte und müsste genauso wie die Besonderheit des Drei-Warfen-Dorfes von der naturräumlichen Warte (Warf, Grabenstruktur) her aufbereitet und einer interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden (Ideal wenn noch andere Dienstleistungen damit verbunden sind, wie etwa Gulfhaus und Ponyhof oder besonderes Gebäude und Cafeteria). So kann sich sukzessive ein Mosaik dessen verfestigen, was die Tourismusforscher Kontrastkulisse nennen. Der Kontrast bezieht sich auf die Landschaft und Baukultur in der Heimat der Urlauber und stellt eine wichtige Motivation für die Wahl eines Ferienortes dar.

Die naturräumliche Profilierung hat zwei Seiten: Graben und Warf. Die Integration der Gräben in das örtliche Freiflächenprogramm wird im Gestaltungskonzept ausgeführt.

Die Revitalisierung des Warfendrandes verlangt an einigen Stellen größere Eingriffe. Die Warf Wehlens hat gerade auf Grund ihrer besonderen Lage (Weg zur Landschaft, angrenzend an die Westquartiere, Schule, Gemeinschaftshaus,

Dorfteich, Sporthalle, Freiraumpotenzial beim heutigen Sportplatz) und ihrer zukünftigen Bedeutung (Areal, das insgesamt über die neue Bedeutung der Helmsteder Straße aufgewertet wird, eine andere Öffentlichkeit erhält und mehr in die Mitte rückt) dringenden Handlungsbedarf, um den - in der topographischen Anlage eigentlich imposanten - Warfeingang wieder herzustellen. Eine Gewerbezeile verstellt unglücklicherweise komplett den Zugang im Bereich der Jeverschen Straße. Diese Bebauung müsste als absolute Barriere langfristig in das Gewerbegebiet ausgelagert und die gewonnene Fläche zur Gestaltung eines Warfhanges genutzt werden, vom Fuß bis zum Brink. Durch die unmittelbar angrenzende Schule, Jugendclub und Gemeinschaftshaus ergeben sich vielfältige Anknüpfungspunkte, um eine kommunale Nutzung an diesem, hinsichtlich der naturräumlichen Disposition so attraktiven Ort zu etablieren.

An den Stellen, wo die Warf noch wahrnehmbar ist (Warfblicke in der Karte „Naturräumliche Struktur“), ist bei der Entwicklung des Dorfes unbedingt darauf Rücksicht zu nehmen (z. B. an der östlichen Seite der Warf Bübbens).

Das verbindende Netz öffentlicher Freiräume kehrt die Bedeutung der Verbindung mit dem See und der Spielstadt hervor. Das Netz markiert gewissermaßen als Gegengewicht eine Vielzahl kleiner und attraktiver Räume, die der Vielfalt schöner Aufenthalte und Gelegenheiten gewidmet sind. Sie führt die Ortsteile zusammen. Die skizzierte kleinteilige Struktur ist eine plausible Antwort auf die Frage nach dem Maßstab eines Dorfes.

Die vorgeschlagenen Namen der als „Leuchtmarken“ bestimmten Freiräume pointieren den Typus des Raumes, den Charakter des Ortes, skizzieren eine Möglichkeit zeitgemäßer Übersetzung, formulieren neue Orte der Intervention, gewissermaßen als Prototypen eines Warfdorfes am See. „Nordkap“ spitzt die Lage des kommunalen Strandes im Norden von Hohenkirchen zu, ironisiert die räumliche Nähe als Weite, im „Hohenkirchener Tief“ ist eine verbindende Umkehrung der Warfenhöhe formuliert, eine Verneigung vor den drei Warfen, in der „Koppel“ eine Nutzungsmöglichkeit als Pferdehof angedeutet, im „Ursprung des Wassers“ eine landeskundliche Metapher in Erinnerung an *Courbet* gefunden. Die Namen bedeuten keine Festlegung und sind sie mehr als eine Wortspielerei. Damit wird ausgedrückt, wie sehr der öffentliche Raum die kulturelle Identität, die lokale Identifikation mit dem Ort vermittelt. Eine städtebauliche Erneuerung soll nicht nur den verborgenen Reichtum der Vergangenheit finden und sichtbar machen, sondern darüber hinaus neue Netze auslegen. Die Vorschläge zur Baustruktur sind ein Anfang dafür.

6. Bebauungs- und Gestaltungskonzept

Das Gestaltungskonzept formuliert eine räumliche Übersetzung der im Nutzungskonzept, insbesondere zur Baustruktur, angestellten Überlegungen. Was dort noch als Netz quasi als Leuchtspur angelegt war, wird nun im Entwurf tatsächlich, als geplantes Raumgefüge verbunden.

6.1. Städtebaulicher Rahmenentwurf

Der Städtebauliche Rahmenentwurf versucht gewissermaßen eine lokale Ikonographie des öffentlichen Raumes, verbindet in einer in sich stimmigen Formensprache die unterschiedlichen Freiraumcharaktere und -typen. Werden in der Analyse der Bau- und Freiraumstrukturen die typologischen Unterschiede hervor gekehrt und im Nutzungskonzept die Ein- und Abgrenzung der konzeptuellen Schwerpunkte bestimmt, so kommt im Rahmenentwurf das verbindende Moment zum Zug.

Es wird die Topographie der Warfen verbunden, die Öffnung ihrer Ränder markiert, der Lauf der Gräben und Tiefe begleitet, eine Komposition des naturräumlichen und kulturgeprägten Rahmens entworfen, innerhalb dessen die Dorfentwicklung mit allen Kontinuitäten und Brüchen stattfand und stattfindet.

Auf der Ebene des Rahmenentwurfs ist der Baum das Mittel, um eine plausible Form der Organisation und Gestalt des Raumes zu entwickeln. Der Baum definiert die Architektur der Freiräume, er ist durchlässige Grenze, schützendes Dach, spendet Schatten und färbt das Licht. Bäume erhöhen die Aufenthaltsqualität für Fußgänger im Straßenraum, markieren Hauseingänge, fassen und trennen den Raum bei offenen Hofflächen, bestimmen die Organisation kleinerer nutzungsoffener Plätze, brauchen wenig Platz und schaffen viel Raum.

Im Entwurf stechen seinem Charakter gemäß die Straßen und Wege, als die verbindende Struktur, gegenüber den Plätzen und kleinen Freiräumen hervor. Das ist insofern richtig, als die Straßen den wichtigsten Freiraum im Raumgefüge eines Dorfes oder einer Stadt darstellen. Ein eigenständiger Zugang zur Straße und damit einer zur Welt der Begegnung ist ein in Vergessenheit geratenes altes, historisch immer wieder eingefordertes Recht. Die anderen öffentlichen Freiräume sind gleichsam Erweiterungen im Netz der Straßen, Qualifizierungen, die aber ohne das verbindende Moment gleichsam in der Luft hängen bleiben würden. Auch aus diesem Grund muss der Rahmenentwurf die Wege betonen.

Karte: GESTALTUNGSKONZEPT
Städtebaulicher Rahmenentwurf

Siehe Ordner: Pläne - Teil 2

Karte: GESTALTUNGSKONZEPT Vernetzung der Freiräume

Siehe Ordner: Pläne - Teil 3

So sehr es heute vielen schwer fällt, in der Straße ein Recht, eine Qualität, Weltoffenheit und Zugänglichkeit zu sehen, so sehr fällt es von der kommunalen Seite auf, wenn die Straßen als Ganzes nicht mehr ihrer vielfältigen Funktion gerecht werden können. Weil dann die Unzugänglichkeit (auch als Unwirtlichkeit) plötzlich kein Privileg der Ruhe oder Einzelner mehr ist, sondern als Unwirtlichkeit ein Problem der Kommune. Und so formulieren die Voruntersuchungen: „Schlüsselfunktion hat dabei die Neugestaltung der Durchfahrtsstraßen, die aufgrund ihrer einseitigen Ausrichtung auf die Verkehrsfunktion und ihrer tristen Gestaltung maßgeblich zur Unwirtlichkeit beitragen. Ergänzend ist die Umgestaltung des Bismarckplatzes notwendig, um hier einen Treffpunkt für die Hohenkirchener Bürger und deren Gäste zu schaffen. Wünschenswert wäre hier auch eine Außengastronomie. Zu berücksichtigen ist dabei allerdings, dass der Wochenmarkt nicht beeinträchtigt wird, da er einerseits ein wichtiges wirtschaftliches und kommunikatives Element im Ort ist und andererseits die in der Nachbarschaft ansässigen Betriebe wirtschaftlich davon profitieren.“ (ARGE Bremische Boner 2004: 83)

Dieser Schlüsselfunktion wird im Rahmenplan und insbesondere im Verkehrskonzept entsprechend Rechnung getragen. Der Entwurf hofiert das Zusammenhängende, betont das Verbindende, verwischt aber nicht die Unterschiede. So werden mit dem Entwurfsmittel des Baumes unterschiedliche Arten und Größen, Leerstellen, verschiedene Abstände und Schnittformen, die das Maß der investierten Arbeit abbilden können, verwendet, die eine Differenzierung zeigen und diese lesbar machen. (Typen: Straßenbaum, Hausbaum, kleine Bäume zur Begrenzung von kleine Plätzen und Hofflächen usw.).

Der Städtebauliche Rahmenentwurf geht angemessen auf die kleinräumigen Anforderungen ein, wie sich im Kapitel 6.2. zeigen wird. Dort werden auf exemplarische Weise einzelne Freiräume als Typus und Ort beschrieben und dabei weiterreichende Details ersichtlich.

Das grundlegende strategische Moment der Vernetzung der Freiräume, insbesondere unter dem Aspekt der Verbindung mit dem See wird in einem eigenen Plan zur Verdeutlichung dargestellt.

6.2. Freiraumsituationen und -typen

Im Folgenden werden einzelne Beispiele und Freiraumtypen aus dem „Nutzungskonzept - Baustruktur“ herausgegriffen, um deren Organisation und Bedeutung nochmals zu verdeutlichen. Im Kontext des Städtebaulichen Rahmenplans wird sozusagen die Eigenheit, die Form der Intervention gekennzeichnet und ein prinzipieller Entwurfsvorschlag dazu gestellt. Die Entwürfe sind als erste

Vorschläge zu verstehen, die aufzeigen sollen, wie die jeweilige Raumsituation im Sinne der städtebaulichen Zielsetzung gelöst werden könnte.

Dabei zeigt jeweils ein Übersichtsplan die Verteilung des Freiraumelementes, um dann in einem zweiten Schritt zwei bis drei typische Situationen im Entwurf zu skizzieren und in aller Kürze zu erläutern. Folgende Elemente werden in dieser Reihenfolge behandelt: Dorfeingangssituationen, Dorfplätze, die Kuppen der Warf, der sogenannte „Brink“ und dann die Begegnung des Grabensystems mit dem öffentlichen Raum unter der Metapher „Grabenblicke“. Zu guter letzt wird ein Entwurfskonzept zur Wohnumfeldverbesserung für den Zeilengeschosswohnungsbau in der Gorch-Fock-Straße und ein Vorschlag zur Parzellenorganisation privater Baugrundstücke und Baugebiete unterbreitet.

Dorfeingang

Der erste Eindruck prägt! So gesehen ist die Eingangssituation eines Dorfes für die Außendarstellung von großer Wichtigkeit. In der Stadt war das mit der Stadtmauer von alters her so und mit immenser Bedeutung aufgeladen, heutzutage ist dieser Zusammenhang über die Größe der Städte so eindeutig nicht mehr erfahrbar.

Anders im Dorf. Hier ist der Ortsrand und damit der Ortseingang zunächst über einen typischen Wechsel der Land- und Gartennutzung sichtbar. Neue Ortsrandnutzungen verändern auch hier das Bild. Der Rahmenplan formuliert einen klassischen Straßentortopos, der von außen gesehen, das Wegeprofil, das Fahrprofil verengt. Die Botschaft ist: langsamer fahren, es gibt Menschen, die die Straße queren und es gibt vielleicht Gründe und Anlässe anzuhalten.

Vor dem Tor, vor dem Eintritt ist ein Vorplatz, der die Wege in und aus der Landschaft zusammenfasst und aufnimmt, und der Platz lässt. Dieser Platz ist organisiert, indem zur inneren Straßenbaumreihe des Dorfes (auf der Höhe des Bürgersteigs) eine zweite Baumreihe begonnen wird, welche die Landstraße aufnimmt. Das Ineinandergreifen von Dorfstraße einerseits und Landstraße andererseits (außen leicht versetzt) stellt in diesem Bereich mit der doppelten Baumreihe eine randliche Platzsituation her. Diese vermittelt seitlich zum Dorfrandweg und erfährt darüber nochmals einen praktischen Sinn. Der Dorfrandweg wird ortsseitig von einem Graben begleitet. Dieser ist neben der Funktion der Oberflächenentwässerung der Aufrechterhaltung der sozialen Distanz geschuldet, und stellt darüber hinaus mit dem Weg ein begründetes, lokal sinnfälliges Randelement für ein friesisches Warfendorf dar.

Karte: GESTALTUNGSKONZEPT
Dorfeingänge - Übersichtsplan

Siehe Ordner: Pläne - Teil 3

Dorfeingangssituationen

Räumliche Organisation eines 'Torplatzes' mit Bäumen, optische Verengung der Fahrbahnbreite, Öffnung zum Rand und seitliche Anbindung an den neuen Dorfrandweg



Bahnhofstraße

Jeversche Straße



Karte: GESTALTUNGSKONZEPT Dorfplätze - Übersichtsplan

Siehe Ordner: Pläne - Teil 3

Karte: GESTALTUNGSKONZEPT Dorfplätze - Skizzen

Siehe Ordner: Pläne - Teil 3

Dorfplätze

Der wichtigste Platz in Hohenkirchen ist „Am Brink“, der heutige Bismarckplatz, vermutlich ein alter Versammlungsort, der im Zuge der barock-klassizistischen Dorferweiterung eine klar begrenzte Form erhielt. Auf dem Platz stand die Dorfpumpe.



Remontemarkt auf dem Brink; vorne links die alte Dorfpumpe, im Hintergrund die Mühle und die Rückseite der Bebauung an der Jeverschen Straße, rechts der alte Warfenrandweg,

Im Zuge des modernen Ausbaus der Straßen wurden die Wege zusammengefasst, die Handwerkerhäuser abgerissen und die Fläche zur Jeverschen Straße hin geöffnet. Damit verlor der Platz seine Kontur, die räumliche Fassung, die aus einer Fläche erst einen Platz entstehen lässt.

Der Entwurf versucht die alte Orientierung wiederzugewinnen, ohne die städtebauliche Intervention der jüngeren Moderne (Vergrößerung der Platzfläche) völlig rückgängig zu machen. Vielmehr wird über die Gestaltung die separierte und zerstückelte Fläche zusammengefasst, um sie für variable Nutzungen (Wochenmarkt, Gastronomie, Parkplatz und kleiner Kirchplatz) zu öffnen. Der Platz wird seitlich zur Kirche verjüngend eingeeengt, um einerseits den prekären Rand zur Jeverschen Straße als stabile Raumkante (doppelte Baumreihe) zu formulieren und andererseits die Kirche als die Bezugsgröße ins rechte Licht zu setzen. Die Vervollständigung der Bepflanzung des Warfenrandes auf der Seite der Kirche könnte auch an dieser Stelle zur Rahmung der Blickbeziehung unterbrochen werden.

Die Bismarckeiche bestimmt die vordere Zone zur Straße, die mit einer Litfaßsäule oder einer Installation am alten Pumpenstandort verlängert wird. Der Gasthof erhält einen kleinen Vorplatz für die Außenbewirtung, die sich nach Bedarf auf den Platz ausweiten lässt. Ein lineares Brunnenelement zwischen der Doppelbaumreihe unterstützt die dortige Grenze und offeriert als interessantes Freiraumelement einen Anlass zum Anlehnen, darauf Sitzen, mit dem Wasser Spielen, von dort Beobachten und anderes mehr. Beim Wochenmarkt hat so jede Standreihe am Kopf bzw. am Fuß einen Zugang zum Wasser und die Besucher einen spannenden Rand um in die nächste Gasse zu wechseln.

Gerade der Wochenmarkt ist für die touristische Entwicklung von Hohenkirchen ein wichtiger Anknüpfungspunkt. Hartmut Luft (1998: 97) sieht in seiner Studie zum Fremdenverkehr im Wangerland dort den idealen Standort für einen „Touristen-Markt-Wangerland“ mit Rahmenprogramm, der als Fixpunkt im Programm der Region selbst Tagesausflügler anziehen könnte. Mit seinen diagonalen Verflechtungen wäre dieser Markt eine ideale Plattform um sukzessive die „Marke“ Hohenkirchen auszubauen.

Die Quartiersplätze erhalten eine einfache Organisation. In der Anton-Günther-Straße wird ein kleines Baumkarree in den Platz gesetzt, auf eine Fläche im Nutzungsschatten der Eingänge und Wege. Dieses Baumgeviert definiert sozusagen einen kleinen Platz innerhalb der gesamten Fläche und einen sinnfälligen Bezugspunkt für den östlichen Teil der Straße. Er bietet innerhalb dieser Wegekreuzung einen halbwegs sicheren Standpunkt an und damit Gelegenheiten für unterschiedliche Formen sozialer Begegnung.

Der kleine Quartiersplatz bei der Sporthalle rückt über die Verschiebung der Wegehierarchie im Dorf in den Blickpunkt, über die zunehmende Bedeutung der Helmsteder Straße, in deren Verlängerung er liegt, über die unmittelbare Nachbarschaft zum Sportplatz und dessen Potenzial als Entwicklungsfläche, über die Nutzungsaufgabe des angrenzenden Bauhofes. Er bietet die Chance mit der kleinen Grünfläche am Alma-Rogge-Weg und dem vorderen Warfenrand wie der Wegeverbindung über das Heckhaus einen wichtigen Mosaikstein in einem vielfältigen Gefüge an Plätzen und Wegen zu organisieren.

Brink

Dem Brink kommt als „grüner Hügel“, als kommunaler Versammlungsort, als Zuflucht für Mensch und Tier bei Sturmflut, als Ort des Warfenbrunnens eine besondere Bedeutung zu. Diese Bedeutungsschichten sollen im Ort zumindest als sichtbare Markierung eines freien Platzes in die Zeit fortgeschrieben werden.

Auf der Warf Bübbens ist eine *landmark* so in die Straßensituation zu integrieren, dass der Fahrverkehr aufrechterhalten kann und der Ort trotzdem präsent ist. Am südöstlichen Rand wäre ein kleiner Freiraum zu organisieren und vor allem der Weg in die Niederung, zum See wieder herzustellen, auf den sich dieser kleine Freiraum innerhalb des Brinks bezieht. So hätte der Brink wieder die Seite der Randbebauung mit den ehemaligen Wirtschaftsflächen als Geschichte und praktische Alltags- und Wegegelegenheit gewonnen.

Bei der Kirchenwurt werden die Eingangssituationen, insbesondere zur Neuplanung der Bahnhofstraße und zur Diakonie, gestalterisch aufgewertet. An der Westseite soll ein kleiner Vorplatz entstehen, der mit zwei Bäumen den Eingang markiert und für die Bahnhofstraße den räumlichen Bezug herstellt.



Westlicher Vorplatz der Kirche

Im Rücken des Glockenturms soll ein kleiner Warfenrandplatz entstehen, der den alten Randweg zur Bismarckstraße als Grenze aufnimmt und wieder herstellt. Die alte Wegegrenze könnte als Platzkante zum hinteren Rathausparkplatz in Form einer Hecke ausgebildet werden, der innere Rand zwischen Weg und Platz mit einer durchlässigen Baumreihe. Von der Nutzung her erfährt der neue Platz über die Diakonie, die Bibliothek, über Besucher und Beschäftigte des Rathauses, über die Bewohner und Gäste des Ortes seinen Sinn. An dieser Seite der Warf ist sozusagen die alte Kleinräumlichkeit des Brinks bewahrt (s. Abbildungen in Kap.3.3.).

Die Warf Wehlens erfordert, wie schon beschrieben, die größte Intervention, bietet aber die einmalige Chance in solch prominenter Lage, eine Warfenrandfolge vom Fuß bis zum Brink mit kommunaler Nutzung (Jugendclub, Schule, Gemeinschaftshaus) zu bauen, die eine solche räumliche Situation nachhaltig in der Gemeinde verankert und in Kombination mit dieser Nutzung (Freizeitangebote, Schulgarten etc.) auch für den Tourismus Angebote (z. B. für Jugendliche) vorhalten kann.

Karte: GESTALTUNGSKONZEPT
„Brink“ - Warfkuppen - Übersichtsplan

Siehe Ordner: Pläne - Teil 3

Karte: GESTALTUNGSKONZEPT
„Brink“ - Warfkuppen - Skizzen

Siehe Ordner: Pläne - Teil 3

Karte: GESTALTUNGSKONZEPT
Grabenblicke - Übersichtsplan

Siehe Ordner: Pläne - Teil 3

Karte: GESTALTUNGSKONZEPT Grabenblicke - Skizzen

Siehe Ordner: Pläne - Teil 3

Graben

Die Gräben sind das Merkmal der Marsch und markieren innerhalb von Hohenkirchen wichtige Siedlungsgrenzen, äußere und innere Ränder.

Dort wo die Verbandgewässer II. Ordnung auf Straßen und Wege treffen, nennen wir die Situation „großer Grabenblick“. Ein Aufenthaltsbereich am Rand des Weges, eine Erweiterung des Dammes oder besser eines Steges mit Blick auf das Wasser. Bäume rahmen den Blick. Möglich wäre auch eine Brücke, was im Einzelfall geprüft werden muss.

„Kleine Grabenblicke“ inszenieren beiläufiger die Sicht auf den Verlauf des Grabens (Baummarkierung). An der Pastorei könnte als Ergänzung dazu der Warfenrandweg mit einem kleinen Steg verlängert werden, um den Rand wieder vollständig zugänglich zu machen.

Wohnumfeldverbesserung

Die Wohnumfeldverbesserung an der Gorch-Fock-Straße nimmt für diese Zeilenbebauung Beispiele der 20er Jahre zum Vorbild, weil diese Siedlungen konzeptionell die Freiräume für den Gebrauch und Nutzen der Bewohner in den Vordergrund stellten (z. B. Siedlung Römerstadt in Frankfurt von Ernst May und Leberecht Migge). Aktuell werden ähnliche Ansätze wieder im Rückbau von Plattensiedlungen vertreten.

Privat nutzbare Freiräume sind das Merkmal der Bebauung in Hohenkirchen schlechthin und da liegt es nahe, auf eine vergleichbare Siedlungsorganisation zurückzugreifen. Im Entwurf werden den Erdgeschosswohnungen Terrassengärten zugeordnet, die über die Wohnung direkt erschlossen sind. Innerhalb der Siedlung können noch einige Parzellen vorgehalten werden, die dann bei Bedarf und Interesse an Bewohner der oberen Stockwerke verpachtet werden. An den Köpfen der Zeilen sind kleine Grünflächen vorgesehen.

Nachfrage nach solchen Wohnungen mit oder auch ohne Terrassen- und Mietergärten könnte sich aus dem Kreis der Beschäftigten im Hotel und der Spielstadt ergeben.

Wohnumfeldverbesserung 'Gorch-Fock-Straße'



Attraktivierung des Wohnumfeldes: Differenzierung und Organisation wohnungs- und gebäudebezogener Freiräume (Terrassengärten, Mietergärten, kleine Grünflächen zwischen den Gebäudezeilen)

Organisation von Baugrundstücken

Für die Baugestaltung könnten, wie die Abbildung „Grundstückszonierung und -organisation“ und insbesondere der Vergleich der Flächenanteile bei unterschiedlichen Grundstückszuschnitten zeigt, auch organisatorische Merkmale (gerade für die Bauleitplanung wichtig) mit aufgenommen werden, um eine ökonomisch sparsame und sozial gedeihliche Entwicklung künftiger Wohngebiete zu erleichtern.

Bei der Parzellierung von Baugebieten gilt es folgenden Sachverhalt zu berücksichtigen: Rechteckige Parzellenformen enthalten einen deutlich höheren Anteil privater Freiräume (ganz abgesehen von geringeren Straßengebühren und Kanalkosten usw.) als tendenziell quadratische Grundstücke, die wiederum relativ hohe Anteile an halböffentlichen und damit quasi repräsentativen Flächen haben. Bei freistehenden Gebäuden sind dieser Ökonomie natürlich im Gegensatz zur Reihenhaus- oder Doppelhausbebauung Grenzen gesetzt. Das Verhältnis Breite zu Tiefe sollte bei rund 1 : 2 liegen.

Karte: GESTALTUNGSKONZEPT
Grundstückszonierung und -zuschnitt

Siehe Ordner: Pläne - Teil 3

6.3. Orts- und Baugestaltung

Das Drei-Warfen-Dorf Hohenkirchen zeigt in seiner Siedlungs- und in seiner baulichen Gestalt noch heute, historische Strukturen. Verschwunden ist zwar die Mehrzahl der alten (ursprünglichen) Bauernhofstellen, es gibt aber immerhin noch einige nachzuvollziehende Siedlungsplätze. Geblieben sind die Gaukirche auf der Kirchwurt mit Begräbnisfeld und Randbebauung, die anderen Warfengrundstücke mit Einzelbebauungen, die perlenkettenartige Bebauung entlang der (alten) Siedlungs-Hauptwege, die Einzelhausbebauung auf relativ großen Grundstücken, die historischen Landwege, die sich im Ort unterhalb der Kirche kreuzen, die zahlreichen direkten Fußwegeverbindungen mit kleinen platzähnlichen Aufweitungen und - ganz charakteristisch - das offene Grenz- und Zuggrabensystem, das die dauerhafte Nutzung der Grundstücke erst möglich machte und schließlich sind die überwiegenden Bauten Einzelhäuser mit Satteldach und aus heimischen Baumaterialien erstellt.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden die Hauptverkehrswege - vermeintlich zukunftssträchtig - sehr breit für den rollenden und ruhenden Verkehr ausgebaut. Doch das nun „autogerechte“ Dorf hat umgekehrt proportional in gleichem Ausmaße an dörflicher Atmosphäre - leicht zu bemessen an der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer - verloren.

Die durch moderne Herstellungsprozesse heute neu entstandenen Baumaterialien, z. B. aus Beton, Kunststoffen, Glas und Stahl, und die damit verbundenen Konstruktionsmöglichkeiten, haben sicher das Bild des traditionellen Gebäudes in der Landschaft verändert, doch nicht verschwinden lassen. So sieht Hohenkirchen immer noch wie ein friesisches Dorf aus. Dort zu wohnen und zu arbeiten hat heute erst recht vielfache Vorteile im Vergleich zu Siedlungen anderswo. Der Ort Hohenkirchen bietet dem unvoreingenommenen Besucher - trotz aller augenfälligen Mängel und Brüche - das Bild eines intakten (weil ablesbar „regionaltypischen“) Dorfes in der grünen Landschaft an der ostfriesischen Nordsee.

Hier sollte das Augenmerk zur Pflege und Entwicklung der Ortsgestalt einsetzen und erkannte „Werte“ nicht nur sichern, sondern - wo möglich - durchaus auch wieder hervorholen. Eine moderate Ortsbildpflege dient anerkannterweise insbesondere den Einwohnern - in einer auf Veränderung und Mobilität angelegten Zeit - zur Identifizierung und Akzeptanz der jeweiligen Lebensumstände. Wahrnehmbare und charakteristische Merkmale tragen zum „sich heimisch fühlen“ bei und stärken den Heimatbezug.

Besucher und Gäste dagegen suchen sogar nach erlebbaren regionaltypischen Charakteristika, um Erwartungshaltungen zu erfüllen und eigene Lebensumstände zu vergleichen und zu bewerten. Wer bleibt z. B. schon unbeeindruckt angesichts eines „intakten“ oberbayerischen Dorfes? Die entsprechende dortige Ortsbildpflege ist in jedem Fall auch ein Vermarktungselement!

Im Sinne der Zukunftssicherung des Wohnens und Arbeitens für die Einwohner Hohenkirchens ergibt sich die Notwendigkeit zur Orts- und Baugestaltung im historischen Dorf Hohenkirchen. Diese gliedert sich in räumliche und bauliche Aspekte, wobei die Werbeanlagen den baulichen Bedingungen zuzuordnen sind, obwohl sie räumliche Wirkung haben.

Für die Organisation von Baugebieten ist auf eine ausreichende Zugänglichkeit nach beiden Seiten zu achten. Unzureichende Erschließungsnetze mindern die Gesamtlebensqualität eines Ortes und seine Entwicklungspotenziale gerade auch im Hinblick auf den Fremdenverkehr maßgeblich.

Räumliche Gestaltungskriterien

- R 1 Begrenzung der Verkehrsflächen auf ein „dorfgerechtes“ Ausmaß, das von Fußgängern und Radfahrern bevorzugt wird
- R 2 Schaffung von ländlichen und dorfgerechten Wegeräumen durch seitliche Eingrünungen mit Bäumen und Hecken
- R 3 Wiederherstellung eines Fußwegenetzes mit Kleinflächen zur Nutzung und zum Erleben des Angebotes Drei-Warfen-Dorf Hohenkirchen am Freizeitsee
- R 4 Ausgestaltung der früheren bzw. vorhandenen größeren und kleineren Platzräume wie Markt, Brinkflächen (auf den Warfen), Wegekreuzungen usw.
- R 5 Wiederherstellung und Ausbau des typischen und zur Entwässerung notwendigen Netzes an Grenz- und Entwässerungsgräben
- R 6 Wiederherstellung wie auch Schaffung von Begrünungen auf den Grundstücken wie charakteristisch zum Schutz (Baumgruppen), zum Schmuck (Hausbaum), zur Einfriedung (Hecke, Baumreihe) und zur Hervorhebung (Treffpunkt unter dem Einzelbaum, Gastwirtschaft mit Kastenlinden, Denkmal innerhalb des Hains usw.)

- R 7 Befahrbare Flächen im öffentlichen und privaten Raum sind nach Möglichkeit in Pflasterungen mit heimischen bzw. dörflichen Materialien oder dieser in der Wirkung nahe kommend auszuführen
- R 8 Begehbbare Flächen sind in Klinker - oder dem Dorfbild entsprechend in Natursteinpflaster wie auch beiden Materialien gemischt - auszuführen

Bauliche Gestaltungskriterien

- B 1 Ein freistehendes Einzel- oder Doppelhaus pro Grundstück
- B 2 Gebäude mit Schrägdachkonstruktion wie Sattel-, Walm- oder Pultdach mit Mindestneigung von 22 Grad
- B 3 Dachpfanneneindeckungen für die Hauptgebäude aus gebranntem Ton oder eingefärbtem Beton, mit gewellten Pfannen in der Farbskala rot bis braun.
- B 4 Gebäudewände in Sichtmauerwerk oder mit geputzter bzw. gestrichener Oberfläche; Mauerwerksfarben: rot, braun, braunblau; Putz- oder Mauerwerksanstrichfarben: weiß, beige, ocker, hellgrau, weißgrünlich, weißrötlich, weißbräunlich
- B 5 Besondere Konstruktionsflächen zur Belichtung oder zum Schutz sowie Giebeldreiecke, Erker oder untergeordnete Bauteile können aus anderen Materialien wie z. B. Holz, Glas oder Stahl gebaut sein
- B 6 Türen, Fenster, Dachränder, Gesimse und Dachentwässerungsmaterialien können farblich abgesetzt werden
- B 7 Werbung an Gebäuden nur in Form von proportional untergeordneten und in ein Fassadenbild eingeordneten kleinen Tafeln und mit aufgesetzten kurzen Schriftzügen aus Einzelbuchstaben
- B 8 Werbeanlagen an Gebäuden oder freistehend können angeleuchtet werden, aber nicht selbst Licht abstrahlen
- B 9 Private oder privatgewerbliche Werbeanlagen sollen der Information (z.B. Hinweis auf eine Einrichtung) und nicht einem Produkt dienen

Der Ausgestaltung von Räumen und der Gestaltung von Gebäuden und Werbeanlagen zur Förderung eines unverwechselbaren und qualitätvollen Ortsbildes hat auch die Belichtung und Beleuchtung in der Dunkelheit zu dienen. Grundsätzlich sind Beleuchtungen von Straßen, Wegen und Plätzen mit begrenzter Mindesthelligkeit zu gestalten, unter Einsatz von warmen Lichtfarben und dorfgerichten Leuchtmittelträgern.

Die Beleuchtung von Begrünungen (Bäumen, Büschen, Grünflächen), Einzelobjekten (Denkmäler, besondere Gebäude) und Hausfassaden bzw. Fassadenteilen hat stets unter der Maxime des Hervorhebens bzw. der Förderung einer Standortatmosphäre zu geschehen. Eine übersteigerte Helligkeit ist untypisch für ein „beschauliches“ Dorf.

Da Werbeanlagen durchaus mit verschiedenen Farben gestaltet werden, kann eine Beleuchtung nur mit weißem bzw. warmtonigem Licht geschehen. Beleuchtungen dürfen auch nur lang anhaltend bzw. kontinuierlich, nicht aber blinkend, geschaltet sein. Eine Lichtüberflutung ist zu vermeiden; insbesondere ist bei jeder Kunstlicht-Installation im Außenbereich (z. B. Straßenbeleuchtung, Werbeanlagenanstrahlung, Fassadenausleuchtung) das nach außen wirkende Licht von Schaufenstern und Innenraumbelichtungen zu berücksichtigen.

In einer differenzierten Gestaltungssatzung sind o. g. Vorgaben für jedermann verständlich auszuarbeiten. Die Gestaltungsvorgaben sind mit gestaffelter Tiefenschärfe sowohl für den gewachsenen Bereich der Ortsmitte sowie für die jüngeren Siedlungsbereiche, als auch besonders in den Neubaugebieten zusammenzustellen. Im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet können die Gestaltungsvorgaben im Rahmen insbesondere der Beratung und besonders eventueller Fördermittelzuwendung beispielgebend für die Bereiche außerhalb durchgesetzt werden.

Die neue Hotel- und Freizeitanlage des Vorhabenträgers van der Most ist als ein normaler Ortsteil - allerdings mit besonderen Angeboten am Tage und am Abend - in die Ortsgestaltung einzubeziehen. Übersteigerte Effektinstallationen durch Verwendung besonderer Baumaterialien, durch herausragende Farbgestaltung, durch herausgehobene Werbeanlagen oder durch besonders starke Ausleuchtungen widersprechen dem Ziel der Verschmelzung von „altem“ Dorf und „neuem“ Ortsteil.

Karte: VERKEHRSKONZEPT

Siehe Ordner: Pläne - Teil 3

7. Verkehrskonzept

Das Verkehrskonzept für das Sanierungsgebiet geht davon aus, dass die Verkehrsstruktur im Ort vorerst im Wesentlichen beibehalten werden kann. Für die Zeit nach Vollendung der zahlreichen Entwicklungsprojekte muss allerdings die Verkehrssituation neu bewertet werden (siehe hierzu die Ausführungen am Ende dieses Kapitels).

Die Landesstraße 809 und die Kreisstraße 87 binden den Ort in alle vier Himmelsrichtungen an das regionale Verkehrsnetz an. Das Netz der innerörtlichen Erschließungsstraßen ist für die Verkehrsabwicklung ausreichend dicht und bedarf keiner wesentlichen Ergänzung.

Anders sieht es beim Ausbaustandard der Ortsdurchfahrtsstraßen aus. Diese müssen hinsichtlich der Dimensionierung und der Gestaltung so verändert werden, dass sie sich nicht störend auf die geplante Attraktivitätssteigerung der Ortslage auswirken. Insbesondere in der inneren Ortslage muss die Verkehrsfunktion zugunsten der Aufenthaltsfunktion zurücktreten. Vorgesehen ist deshalb eine komplette Umgestaltung der Straßenkörper der Jeverschen Straße zwischen der Straße Luxemburg und dem Alma-Rogge-Weg, der Bismarckstraße bis zur Helmsteder Straße und der vorderen Bahnhofstraße. Bei letzterer ist überdies eine Trassenverlegung nach Norden vorgesehen, um so Flächen für ein Gebäude bereitstellen zu können, das in erster Linie Geschäfte, Dienstleistungseinrichtungen oder Gastronomie aufnehmen soll. Mit der Umgestaltung soll mehr Raum für Fußgänger, für Warenpräsentation vor den Geschäften, für Aufenthaltsbereiche und für straßenbegleitendes Grün geschaffen werden. Der Raum für den rollenden Verkehr soll auf die Minimalansprüche reduziert werden.

Im Zuge der dem Rahmenplan nachfolgenden Bereichsplanungen wird die Umgestaltung der zentralen Kreuzung näher zu beleuchten sein. Grundsätzlich sind hierfür drei Varianten denkbar.

Variante 1:

Die Verkehrsführung wird unverändert beibehalten. Die Fahrbahnbreiten, Abbiegespuren und Einmündungsausrunden werden jedoch auf ein Mindestmaß verringert.

Variante 2:

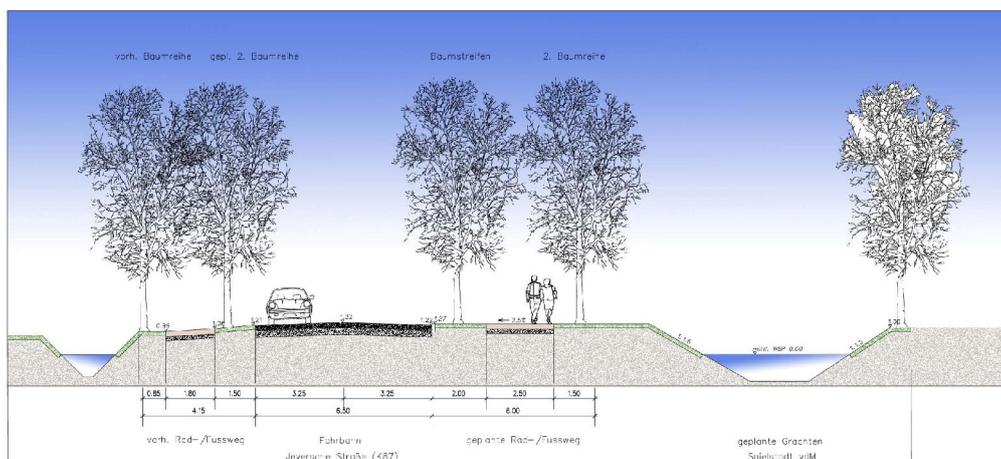
Die sich heute versetzt darstellende Kreuzung wird zu einer Vollkreuzung zusammengefasst. Hierfür müsste die Bahnhofstraße verlegt werden und über das Grundstück „Rieken“ zur Bismarckstraße geführt werden.

Variante 3:

Die Vorfahrtsregelung im Bereich der Kreuzung der L 809 mit der K 87 wird so geändert, dass im Gegensatz zur heutigen Regelung die L 809 als Vorfahrtsstraße durch den Ortskern geführt werden. Der Verkehr aus Richtung Norden und Richtung Süden auf der Jeverschen Straße wäre dann haltepflichtig.

Erste Vorüberlegungen und Vorplanungen hierzu haben gezeigt, dass die Varianten 2 und 3 aus verschiedenen Gründen nicht tauglich für die Erreichung der angestrebten Sanierungsziele sind. Deshalb wird aus Sicht der Rahmenplanung die Empfehlung ausgesprochen, die Variante 1 zu wählen.

Entlang der äußeren Enden der Durchgangsstraßen müssen die Nebenanlagen saniert und umgestaltet werden. Dabei sind sowohl ausreichend breite Geh- und Radwege herzustellen, als auch Flächen für die Anpflanzung von Straßenbäumen bereitzustellen, bestehende Parkplätze sollen soweit wie nötig erhalten bleiben.



Gestaltungsvorschlag für die Jeversche Straße in Höhe der neuen Hotel- und Freizeitanlage

Bei der vorgesehenen Umgestaltung der Jeverschen Straßen soll darüber hinaus das Angebot an Kurzzeitparkplätzen erhöht werden, da hier zum einen ein gewisses Stellplatzdefizit ermittelt wurde, zum anderen können sie als Ersatz dafür dienen, dass im Zuge der Umgestaltung des Marktplatzes dort bestehen-

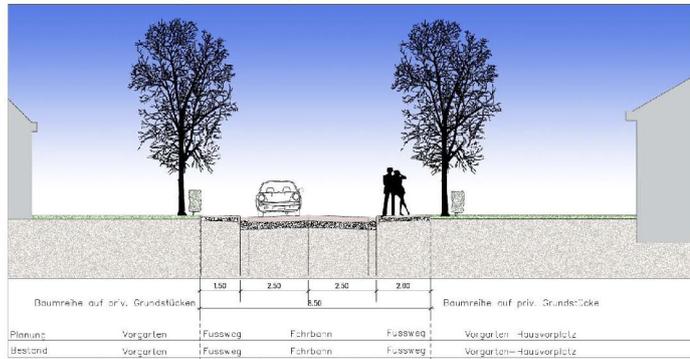
de Parkplätze aufgegeben werden müssen. Die Sanierung und Umgestaltung der Nebenanlagen soll, soweit dafür keine ausreichenden Flächen zur Verfügung stehen, durch Reduzierung der Fahrbahnbreiten ermöglicht werden. Reserven dafür sind vorhanden. Da auf den Ortsdurchgangsstraßen vielfach mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren wird, müssen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an ausgewählten Stellen, insbesondere aber an den Ortseingängen, Verkehrsberuhigungselemente in die Fahrbahn eingebaut werden. Denkbar sind Fahrbahneinengungen mit Baumtoren oder Verkehrsinseln, die gleichzeitig als Querungshilfe dienen.

Der Helmsteder Straße kommt heute eine bedeutende Sammelstraßenfunktion zu, so dass sie als verkehrswichtige innerörtliche Straße einzustufen ist. Diese Funktion wird sie auch zukünftig wahrnehmen müssen. Bei der Ausweisung neuer Bauflächen sollte jedoch darauf geachtet werden, dass der Helmsteder Straße kein weiterer Verkehr zugeführt wird. Dies ist deshalb von besonderer Bedeutung, da die Straße zukünftig die Haupttrasse für den Radfahr- und Fußgängerverkehr zum neuen Freizeitgelände darstellen wird. Hier sollten die Besucher vor einem zu hohen Verkehrsaufkommen geschützt werden.

Mit dem heutigen Ausbaustandard wird die Helmsteder Straße ihrer zukünftigen Funktion in keiner Weise gerecht. Deshalb muss der Straßenkörper in der Form neu gestaltet werden, dass eine ausreichend breite, wenn auch möglichst schmale Fahrbahn für den Kfz-Verkehr vorgehalten wird und straßenbegleitende Rad- und Fußwege entstehen. Nach Möglichkeit und Raumverfügbarkeit sollten auch Begrünungselemente (Bäume, Hecken) in die Gestaltung einbezogen werden. Aufgrund der zukünftigen touristischen Bedeutung der Helmsteder Straße als Verbindungselement zwischen Ortskern und Freizeitsee bedarf es einer ansprechenden Gestaltung. Deshalb muss an manchen Engstellen auch ein Grunderwerb in Betracht gezogen werden.

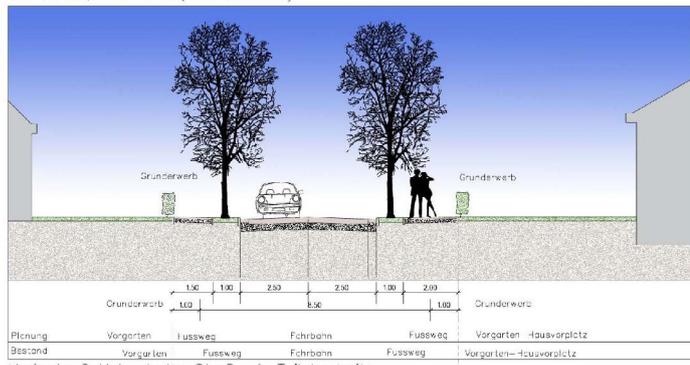
Nachfolgend werden einige mögliche Varianten für die Umgestaltung der Helmsteder Straße dokumentiert.

Helmstedter Straße 1. Teilabschnitt (direkte Hauszufahrten)



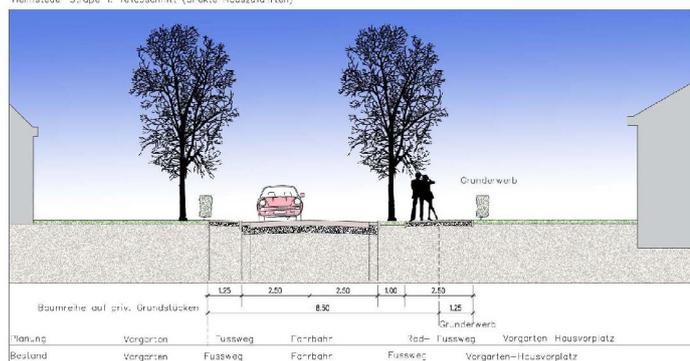
Variante 1 Helmstedter Straße 1. Teilabschnitt

Helmstedter Straße 1. Teilabschnitt (direkte Hauszufahrten)



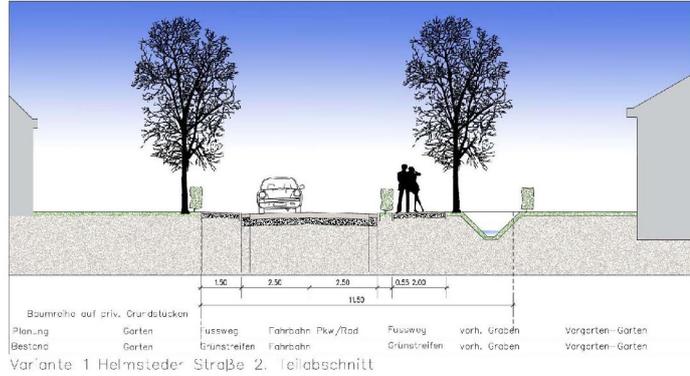
Variante 2 Helmstedter Straße 1. Teilabschnitt

Helmstedter Straße 1. Teilabschnitt (direkte Hauszufahrten)

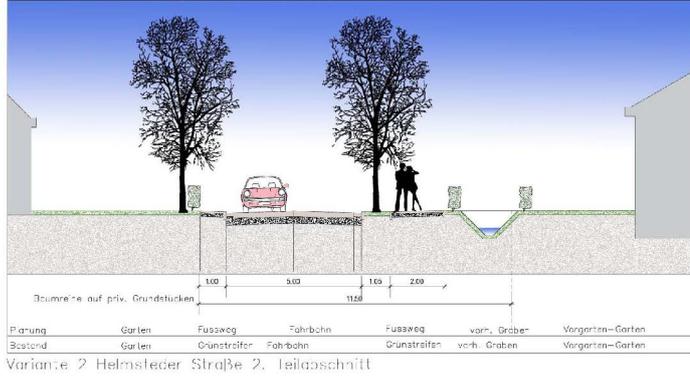


Variante 3 Helmstedter Straße 1. Teilabschnitt

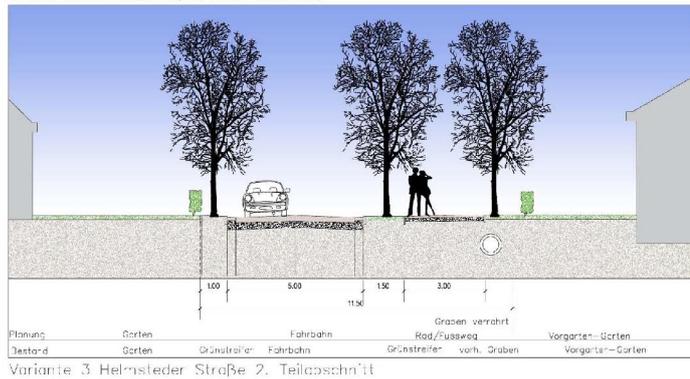
Helmstedter Straße 2, Teilabschnitt (keine direkten Hauszufahrten)



Helmstedter Straße 2, Teilabschnitt (keine direkten Hauszufahrten)



Helmstedter Straße 2, Teilabschnitt (keine direkten Hauszufahrten)



Die Straßenbefestigungen der Anton-Günther-Straße und des Alma-Rogge-Weges sind in weiten Teilen in sehr schlechtem baulichen Zustand und müssen saniert werden. Da bei ersterer aufgrund der geraden Linienführung oftmals nicht wohnstraßengerechte Geschwindigkeiten zu beobachten sind, bietet sich ein Ausbau in verkehrsberuhigter Form an, wobei aus Gründen der Wohnumfeldverbesserung die Gestaltung des zentralen Platzes besonders bedeutend ist. Die Umgestaltung und Sanierung des Alma-Rogge-Weges muß in Verbindung mit der Planung des Warfenrandes erfolgen und darauf abgestimmt werden. Zu berücksichtigen ist dabei, daß die Straße auch maßgeblich als Schulweg genutzt wird.

Ein Ziel der Sanierung besteht darin, das innerörtliche Rad- und Fußwegenetz hinsichtlich der Dimensionierung und Gestaltung an die zukünftigen Anforderungen anzupassen und dieses so zu ergänzen, daß der Ort stärker erlebbarer wird und „kurze Wege“ für die Einwohner und Gäste geschaffen werden. Unter dieser Prämisse sollen sämtliche bestehenden Rad- und Fußwege saniert, ggf. verbreitert und neu gestaltet werden. Zur Verdichtung des Netzes ist weiterhin die Herstellung neuer Rad- und Fußwege vorgesehen. Insbesondere sind hier die Verbindung zwischen Birkenweg und dem neuen Ortsteil auf dem ehemaligen Militärgelände, zwischen Steinhamm und Schubertstraße sowie zwischen den südwestlichen Wohngebieten und dem Ortszentrum zu nennen. Hierfür ist auch der notwendige Grunderwerb zu tätigen. Darüber hinaus sind Rundwege um den neuen See und entlang des Dorfrandes geplant, die, dort wo es möglich ist, an bestehende Rad- und Fußwege anzubinden sind.

Der Nordabschnitt der Jeverschen Straße ist von den anstehenden Änderungen im Dorf besonders betroffen. Hier ist ein hohes Maß zusätzlicher Verkehre zu bewältigen. Ein wesentlicher Anteil davon wird im Bereich der neuen Hotel- und Freizeitanlage (SPIELSTADT) und dem gegenüberliegenden Sondergebiet mit der Zweckbestimmung großflächiger Einzelhandel generiert. Zwecks verkehrsgerechter Abwicklung soll deshalb ein Verkehrskreisel in die Trasse der Jeverschen Straße eingebaut werden, der die beiden Verkehrsströme aus den o. a. Bereichen auf die Kreisstraße führt.

Rund 400 m weiter nördlich wird zukünftig die Hapterschließung für das Nordufer des Freizeitsees und für die darin vorgesehene Insel von der Kreisstraße 87 abzweigen und damit den neuen nördlichen Ortseingang Hohenkirchens markieren. Auch hier bietet sich zur reibungslosen Verkehrsabwicklung der Bau eines Verkehrskreisels an.

Zwischen diesen beiden Kreiseln sind ein bis zwei Querungshilfen für Radfahrer und Fußgänger einzurichten, wobei eine auf Höhe der geplanten Rast- und Info-Station am See nördlich der neuen Hotelanlage ihren Standort haben sollte.

Wie oben bereits angeführt, wird sich durch den sich abzeichnenden Entwicklungsschub in Hohenkirchen das Verkehrsaufkommen maßgeblich erhöhen. Für den zukünftig weitaus stärker touristisch ausgerichteten Ort wirkt sich ein zu hohes Verkehrsaufkommen im Ortskern jedoch störend und kontraproduktiv aus, da die dortige Aufenthaltsqualität immer stärker durch die Verkehrsemissionen beeinträchtigt wird.

Deshalb muss schon heute über die Errichtung von Ortsentlastungsstraßen nachgedacht werden, da nur die Auslagerung des, ansonsten aus wirtschaftlichen Gründen durchaus erwünschten, Verkehrs für die Ortsmitte eine spürbare Entlastung brächte. Wie aus der Karte auf der nächsten Seite zu entnehmen ist, könnte eine Ringstraße um den Ort geführt werden, die die vier Stränge der klassifizierten Straßen miteinander verbindet. Die Trassenführung ist in der Karte nur symbolisch dargestellt, eine genauere Streckenführung muss zu gegebener Zeit gefunden werden. Während der Anknüpfungspunkt im Norden mit dem geplanten Kreisell für die See-Erschließung quasi schon feststeht und die östliche Anbindung in Höhe der Ortschaft Gottels (kurz vor dem Seegelände) erfolgen sollte, sind die Anknüpfungspunkte im Westen und Süden noch variabel.

Karte: VERKEHRSKONZEPT Ortsentlastungsstraßen

Siehe Ordner: Pläne - Teil 3

8. Durchführungskonzept

8.1 Ordnungsmaßnahmen - Maßnahmenplan / Maßnahmenliste mit Prioritätsvorschlag

Nachfolgend werden die öffentlichen Sanierungsmaßnahmen aufgelistet. Gleichzeitig wird ein Vorschlag zum Zeitrahmen ihrer Umsetzung unterbreitet. Dabei bedeuten:

K: Kurzfristig (2006 bis 2008)

M: Mittelfristig (2009 bis 2012)

L: Langfristig (2013 bis 2015)

| Lfd. Nr. | Maßnahme | Priorität |
|----------|--|-----------|
| | ORTSLAGE | |
| 1 | Neugestaltung Marktplatz | M |
| 2 | Neugestaltung des Spielplatzes zwischen „Anton-Günther-Straße“ und „Helmsteder Straße“ | K |
| 3 | Neugestaltung eines Quartiersplatzes vor der Turnhalle an der Ringstraße | L |
| 4 | Neugestaltung des Platzes zwischen Gemeindehaus und dem Rathaus-Parkplatz | L |
| 5 | Maßnahmen zur Ausgestaltung der Warf Bübbens | K |
| 6 | Maßnahmen zur Ausgestaltung der Warf Wehlens | L |
| 7 | Herstellung eines Rad- und Fußweges zwischen „Kattrepel“ und „Luxenburg“ einschließlich Grunderwerb | M |
| 8 | Neugestaltung des Rad- und Fußweges zwischen „Luxenburg“ und „Anton-Günther-Straße“ einschließlich Grunderwerb | M |
| 9 | Verbreiterung und Neugestaltung des Rad- und Fußweges zwischen „Anton-Günther-Straße“ und „Birkenweg“ einschließlich Grunderwerb | M |
| 10 | Herstellung eines Rad- und Fußweges sowie eines Brückenbauwerkes zwischen „Birkenweg“ und der neuen Hotel- und Freizeitanlage einschließlich Grunderwerb | K |

| Lfd. Nr. | Maßnahme | Priorität |
|-----------------|--|------------------|
| 11 | Neugestaltung des Rad- und Fußweges zwischen „Alma-Rogge-Weg“ und „Ringstraße“ | L |
| 12 | Herstellung eines Rad- und Fußweges zwischen „Steinhamm“ und „Schubertstraße“ einschließlich Grunderwerb (Ergänzungsmaßnahme) | L |
| 13 | Herstellung eines Rad- und Fußweges zwischen ev. Gemeindehaus und "Bismarckstraße“ über das Gelände der „Alten Post“ | L |
| 14 | Herstellung eines Rad- und Fußweges zwischen „Uhlandstraße“ und dem Gelände „Rieken“ einschließlich Grunderwerb (Ergänzungsmaßnahme) | L |
| 15 | Herstellung eines Rad- und Fußweges zwischen „Bahnhofstraße“ und „Lessingstraße“ über das Gelände Elxnat in Verbindung mit einer Platzgestaltung einschließlich Grunderwerb | M |
| 16 | Neugestaltung des nördlichen Abschnittes der „Helmsteder Straße“ unter besonderer Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und Radfahrern | M |
| 17 | Neugestaltung des südlichen Abschnittes der „Helmsteder Straße“ unter besonderer Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und Radfahrern | L |
| 18 | Neugestaltung der „Anton-Günther-Straße“ in verkehrsberuhigter Ausbaweise (einschließlich Platzgestaltung) | K |
| 19 | Neugestaltung des „Alma-Rogge-Weges“ in verkehrsberuhigter Ausbaweise | L |
| 20 | Instandsetzung des Wasserzuges „Bübbenser Tief“ | M |
| 21 | Instandsetzung und Umgestaltung von 6 Teilabschnitten innerörtlicher Zuggräben (Grabenblicke) | M |
| 22 | Neugestaltung der „Jeverschen Straße“ zwischen Einmündung „Luxenburg“ und Einmündung „Alma-Rogge-Weg“ | M |
| 23 | Neugestaltung der „Bismarckstraße“ zwischen „Jeversche Straße“ und Einmündung „Helmsteder Straße“ | M |
| 24 | Neutrassierung und Neugestaltung eines Teilabschnitts der „Bahnhofstraße“; Verlegung von Fahrbahn und Nebenanlagen nach Norden und Neugestaltung des Einmündungsbereiches in die „Jeversche Straße“ | L |

| Lfd. Nr. | Maßnahme | Priorität |
|------------------------------------|--|-----------|
| 25 | Gestaltung eines „Ortseinganges“ an der Südseite der Ortslage im Verlauf der „Jeverschen Straße“ (K 87) | K |
| 26 | Gestaltung eines „Ortseinganges“ an der Westseite der Ortslage im Verlauf der „Bahnhofstraße“ (L 809) | M |
| 27 | Gestaltung eines „Ortseinganges“ an der Ostseite der Ortslage im Verlauf der „Bismarckstraße“ (L 809) | L |
| 28 | Erwerb des Grundstücks und Gebäudes Bismarckstraße 4 (Landhaus Hohenkirchen) | K |
| 29 | Erwerb des Grundstücks und Gebäudes Bismarckstraße 9 (Alte Post) | K |
| 30 | Freilegung des Grundstückes Bismarckstraße 4 | M |
| 31 | Freilegung des Grundstückes Bismarckstraße 9 | M |
| 32 | Freilegung des Grundstückes Bismarckstraße 15 (Foto Tuhy) | M |
| 33 | Freilegung des rückwärtigen Grundstückes Bahnhofstraße 1 (Pferdestall Elxnat) | M |
| 34 | Planung und Installierung eines Ortsinformationssystems | M |
| AUSSERE DURCHFAHRTSSTRASSEN | | |
| 35 | Neugestaltung der Nebenanlagen der „Jeverschen Straße“ zwischen Einmündung „Luxenburg“ und nördlichem Ortsausgang (Rad- und Fußwege, Begrünung, Verkehrsberuhigungselemente) | K |
| 36 | Neugestaltung der Nebenanlagen der „Jeverschen Straße“ zwischen Einmündung „Alma-Rogge-Weg“ und Einmündung „August-Hinrichs-Straße“ (Rad- und Fußwege, Begrünung, Verkehrsberuhigungselemente) | M |
| 37 | Neugestaltung der Nebenanlagen der „Bismarckstraße“ zwischen Einmündung „Helmsteder Straße“ und Einmündung „Mozartstraße“ (Rad- und Fußwege, Begrünung, Verkehrsberuhigungselemente) | M |
| 38 | Neugestaltung der Nebenanlagen der „Bahnhofstraße“ zwischen neutrassiertem Straßenabschnitt und Einmündung „Goethestraße“ (Begrünung) | L |

| Lfd. Nr. | Maßnahme | Priorität |
|----------|---|-----------|
| | | |
| | EHEMALIGES KASERNENGELÄNDE | |
| | | |
| 39 | Herstellung eines Verkehrskreisels als Zuwegung zur neuen Hotel- und Freizeitanlage und zum Gewerbegebiet | K |
| | | |
| 40 | Ausbau der öffentlichen Hauptverkehrserschließung der neuen Hotel- und Freizeitanlage auf dem ehemaligen Kasernengelände (Vorfahrtszone und Kurzzeitparkplätze) | K |
| | | |
| 41 | Anlage einer Feuerwehrezufahrt im Südosten der neuen Hotel- und Freizeitanlage - Verbindung zur Boing-von-Oldersum-Straße (Ergänzungsmaßnahme) | K |
| | | |
| 42 | Herstellung eines Rad- und Fußweges entlang der südlichen Grenze der neuen Hotel- und Freizeitanlage | K |
| | | |

Im nachfolgenden Maßnahmenplan werden die geplanten Ordnungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet aufgelistet und räumlich zugeordnet. Er bietet somit einen Überblick über das gesamte Sanierungsprogramm.

Karte: MASSNAHMENPLAN

Siehe Ordner: Pläne - Teil 3

8.2 Kostenschätzung für die Sanierungsmaßnahmen

1. Vorbereitung der Sanierung

| | | |
|-------|--|---------|
| 1.1 | Weitere Untersuchungen | 50.000 |
| 1.6b | Weitere Sanierungsdurchführungsplanung | 46.000 |
| 1.7 | Gutachten (Verkehr) | 25.000 |
| 1.9 | Einzelkonzepte für die Konversion des Kasernengeländes | 25.000 |
| 1.11b | Weitere Planungen zum Konversionsprojekt | 128.000 |

Zwischensumme 1.0 - Vorbereitung der Sanierung **274.000**

2. Grunderwerb

| | | |
|------|---|---------|
| 2.1 | Flächen für die Anlage eines Rad- und Fußweges zwischen den Straßen „Kattrepel“ und „Luxenburg“ | 7.000 |
| 2.2 | Flächen für die Verbreiterung des Rad- und Fußweges zwischen der „Anton-Günther-Straße“ und „Luxenburg“ | 2.000 |
| 2.3 | Flächen für die Verbreiterung des Rad- und Fußweges zwischen „Anton-Günther-Straße“ und „Birkenweg“ | 5.000 |
| 2.4 | Flächen für die Anlage eines Rad- und Fußweges zwischen „Birkenweg“ und der neuen Hotel- und Freizeitanlage | 20.000 |
| 2.5 | Flächen für die Anlage eines Rad- und Fußweges zwischen „Steinhamm“ und „Schubertstraße“ | 8.000 |
| 2.6 | Flächen für die Anlage eines Rad- und Fußweges zwischen ev. Gemeindehaus und „Bismarckstraße“ | 8.000 |
| 2.7 | Flächen für die Anlage eines Rad- und Fußweges zwischen „Uhlandstraße“ und Gelände „Rieken“ | 5.000 |
| 2.8 | Flächen für die Anlage eines Rad- und Fußweges zwischen „Bahnhofstraße“ und „Lessingstraße“ | 25.000 |
| 2.9 | Flächen für die Ausgestaltung der Warf Bübbens | 6.000 |
| 2.10 | Flächen für die Ausgestaltung der Warf Wehlens | 30.000 |
| 2.11 | Erwerb des Grundstücks und Gebäudes Bismarckstraße 4 (Gasthaus) | 75.000 |
| 2.12 | Erwerb des Grundstücks und Gebäudes Bismarckstraße 9 (Alte Post) | 200.000 |

Zwischensumme 2.0 - Grunderwerb **391.000**

3. Ordnungsmaßnahmen

A: Ortslage

| | | |
|------|---|---------|
| 3.1 | Neugestaltung Marktplatz | 700.000 |
| 3.2 | entfällt | |
| 3.3 | Neugestaltung des Spielplatzes zwischen „Anton-Günther-Straße“ und „Helmsteder Straße“ | 40.000 |
| 3.4 | Herstellung eines Rad- und Fußweges zwischen „Kattrepel“ und „Luxenburg“ | 35.000 |
| 3.5 | Neugestaltung des Rad- und Fußweges zwischen „Luxenburg“ und „Anton-Günther-Straße“ | 30.000 |
| 3.6 | Verbreiterung und Neugestaltung des Rad- und Fußweges zwischen „Anton-Günther-Straße“ und „Birkenweg“ | 45.000 |
| 3.7 | Herstellung eines Rad- und Fußweges sowie eines Brückenbauwerkes zwischen „Birkenweg“ und der neuen Hotel- und Freizeitanlage | 45.000 |
| 3.8 | Neugestaltung des Rad- und Fußweges zwischen „Alma-Rogge-Weg“ und „Ringstraße“ | 30.000 |
| 3.9 | Herstellung eines Rad- und Fußweges zwischen „Steinhamm“ und „Schubertstraße“ | 30.000 |
| 3.10 | Neugestaltung der „Helmsteder Straße“ unter besonderer Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und Radfahrern | 240.000 |
| 3.11 | Neugestaltung der „Anton-Günther-Straße“ in verkehrsberuhigter Ausbauweise (einschließlich Platzgestaltung) | 390.000 |
| 3.12 | Neugestaltung des „Alma-Rogge-Weges“ in verkehrsberuhigter Ausbauweise | 200.000 |
| 3.13 | Herstellung eines Rad- und Fußweges entlang der südlichen Grenze der neuen Hotel- und Freizeitanlage | 185.000 |
| 3.14 | Instandsetzung des Wasserzuges „Bübbenser Tief“ | 25.000 |
| 3.15 | Neugestaltung der „Jeverschen Straße“ zwischen Einmündung „Luxenburg“ und Einmündung „Alma-Rogge-Weg“ | 540.000 |
| 3.16 | Neugestaltung der „Bismarckstraße“ zwischen „Jeversche Straße“ und Einmündung „Helmsteder Straße“ | 300.000 |
| 3.17 | Neutrassierung und Neugestaltung eines Teilabschnitts der „Bahnhofstraße“; Verlegung von Fahrbahn und Nebenanlagen nach Norden und Neugestaltung des Einmündungsbereiches in die „Jeversche Straße“ | 340.000 |
| 3.19 | Herstellung eines Rad- und Fußweges zwischen ev. Gemeindehaus und "Bismarckstrasse" | 30.000 |
| 3.28 | Herstellung eines Rad- und Fußweges zwischen „Uhlandstraße“ und dem Gelände Rieken | 3.000 |

| | | |
|--------------------------|--|------------------|
| 3.29 | Herstellung eines Rad- und Fußweges zwischen „Bahnhofstraße“ und „Lessingstraße“ über das Gelände „Elxnat“ in Verbindung mit einer Platzgestaltung | 40.000 |
| 3.30 | Neugestaltung eines Quartiersplatzes vor der Turnhalle an der „Ringstraße“ | 40.000 |
| 3.31 | Neugestaltung des Platzes zwischen Gemeindehaus und dem Rathaus-Parkplatz | 40.000 |
| 3.32 | Maßnahmen zur Ausgestaltung der Warf Bübbens | 25.000 |
| 3.33 | Maßnahmen zur Ausgestaltung der Warf Wehlens | 45.000 |
| 3.34 | Gestaltung eines „Ortseinganges“ an der Südseite der Ortslage im Verlauf der „Jeverschen Straße“ (K 87) | 21.000 |
| 3.35 | Gestaltung eines „Ortseinganges“ an der Westseite der Ortslage im Verlauf der „Bahnhofstraße“ (L 809) | 21.000 |
| 3.36 | Gestaltung eines „Ortseinganges“ an der Ostseite der Ortslage im Verlauf der „Bismarckstraße“ (L 809) | 21.000 |
| 3.37 | Instandsetzung und Umgestaltung von 6 Teilabschnitten innerörtlicher Zuggräben (Grabenblicke)“ | 30.000 |
| 3.38 | Freilegung des Grundstückes Bismarckstraße 4 (Landhaus) | 50.000 |
| 3.39 | Freilegung des Grundstückes Bismarckstraße 9 (Alte Post) | 40.000 |
| 3.40 | Freilegung des Grundstückes Bismarckstraße 15 (Tuhy) | 20.000 |
| 3.41 | Freilegung des rückwärtigen Grundstückes Bahnhofstraße 1 (Pferdestall Elxnat) | 30.000 |
| 3.42 | Planung und Installierung eines Ortsinformationssystems | 90.000 |
| Zwischensumme 3 A | | 3.721.000 |

B: Äußere Durchfahrtstrassen

| | | |
|------|--|---------|
| 3.20 | Neugestaltung der Nebenanlagen der „Jeverschen Straße“ zwischen Einmündung „Luxenburg“ und nördlichem Ortsausgang (Rad- und Fußwege, Begrünung, Verkehrsberuhigungselemente) | 580.000 |
| 3.21 | Neugestaltung der Nebenanlagen der „Jeverschen Straße“ zwischen Einmündung „Alma-Rogge-Weg“ und Einmündung „August-Hinrichs-Straße“ (Rad- und Fußwege, Begrünung, Verkehrsberuhigungselemente) | 480.000 |
| 3.22 | Neugestaltung der Nebenanlagen der „Bismarckstraße“ zwischen Einmündung „Helmsteder Straße“ und Einmündung „Mozartstraße“ (Rad- und Fußwege, Begrünung, Verkehrsberuhigungselemente) | 460.000 |

| | | |
|------|--|---------|
| 3.23 | Neugestaltung der Nebenanlagen der „Bahnhofstraße“ zwischen dem neutrassierten Straßenabschnitt und Einmündung „Goethestraße“ (Begrünung, Verkehrsberuhigungselemente) | 150.000 |
|------|--|---------|

Zwischensumme 3 B **1.670.000**

C: Ehemaliges Kasernengelände

| | | |
|------|---|---------|
| 3.24 | entfällt | |
| 3.25 | Herstellung eines Verkehrskreisels als Zuwegung zur neuen Hotel- und Freizeitanlage und zum Gewerbegebiet | 300.000 |
| 3.26 | Anlage einer Feuerwehrezufahrt im Südosten der neuen Hotel- und Freizeitanlage | 15.000 |
| 3.27 | Ausbau der öffentlichen Hauptverkehrserschließung der neuen Hotel- und Freizeitanlage | 118.000 |

Zwischensumme 3 C **433.000**

Zwischensumme 3.0 - Ordnungsmaßnahmen **5.824.000**

4.0 Baumaßnahmen - privat

| | | |
|-----|---|---------|
| 4.1 | Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden mit erheblichem Sanierungsbedarf, öffentlicher Anteil ca. 40 %, 17 Gebäude | 540.000 |
| 4.2 | Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden mit mittlerem Sanierungsbedarf, öffentlicher Anteil ca. 40 %, 49 Gebäude | 618.000 |
| 4.3 | Freilegung und Neugestaltung von Hofflächen, öffentlicher Anteil ca. 30 %, ca. 10 Höfe | 75.000 |
| 4.4 | Neugestaltung der Freiflächen der Siedlung „Gorch-Fock-Straße“ (Wohnumfeldverbesserung), öffentlicher Anteil ca. 30 % | 40.000 |
| 4.5 | Modernisierung und Instandsetzung von gewerblich genutzten Objekten, öffentlicher Anteil ca. 40 %, ca. 10 Betriebe | 120.000 |

Zwischensumme 4.0 - Baumaßnahmen, privat **1.393.000**

5.0 Sanierungsdurchführung

| | | |
|-----|---|--------|
| 5.1 | Bewirtschaftungskosten Sanierungsvermögen | 50.000 |
| 5.2 | Information / Öffentlichkeitsarbeit | 50.000 |
| 5.3 | Beratungskosten Dritter | 50.000 |
| 5.4 | Erstellung einer Bau- und Werbegestaltungssatzung | 40.000 |

Zwischensumme 5.0 - Sanierungsdurchführung **190.000**

6.0 Sanierungsträger

6.1b Vergütung 450.000

Zwischensumme 6.0 - Sanierungsträger 450.000

Derzeit anhängige bzw. bereits durchgeführte Maßnahmen

1.2 Städtebaulicher Rahmenplan 47.000

1.3 Bereichsplanungen 57.000

1.6a Sanierungsdurchführungsplanung 4.000

1.8 Erstellung einer Info-Broschüre 12.000

1.10 Fotokartei / Gebäudekartierung 6.000

1.11a Planungen zum Konversionsprojekt 72.000

3.18 Freilegung des Grundstückes Ringstraße 3 39.000

6.1a Vergütung Sanierungsträger 51.000

Summe 288.000

Gesamte Kosten der Sanierung: 8.810.000

7.0 Einnahmen

7.1 Ausgleichsbetragserhebung (Ortslage) 500.000

7.2 Ausgleichsbetragserhebung (Kasernengelände) 150.000

7.3 Wiederverkauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet 300.000

Summe 7.0 - Erwartete Einnahmen 950.000

Verbleibende Ausgaben insgesamt: 7.860.000

8.3 Weitere Schritte (Agenda)

Im weiteren Verlauf der Sanierungsdurchführung ist eine Vielzahl von flankierenden Maßnahmen erforderlich. Die derzeit absehbaren weiteren Schritte werden nachfolgend stichwortartig aufgezeigt:

- Überprüfung bestehender Bebauungspläne hinsichtlich ihrer Kompatibilität mit den Sanierungszielen; insbesondere: Art und Maß der baulichen Nutzung; Verkehrsflächen (Trassenführung, Dimensionierung); Begrünung; Wasserflächen / Wasserzüge; Örtliche Bauvorschriften über die Gestaltung
- Prüfung der Notwendigkeit von Bebauungsplan-Neuaufstellungen
- Aufstellung einer Satzung zur Bau- und Werbeanlagen-Gestaltung (soweit dies nicht im Rahmen der Aufstellung bzw. Änderung von Bebauungsplänen erfolgt)
- Herstellung eines Flyers (Info-Klein-Broschüre) zum Rahmenplan
- frühzeitige Beratung von Grundstückseigentümern, deren Grundstücke von öffentlichen Sanierungsmaßnahmen betroffen sind (z. B. Verkehr, Begrünung, Nutzungsänderungen)
- Aufstellung von Bereichsplanungen für die Warfen Bübbens und Wehlens hinsichtlich der Brink- und Rand-Nutzungen (Anm.: der Bereich der Kirchwarf wird bereits im Zuge der innerörtlichen Bereichsplanungen berücksichtigt)
- Einwerbung von ergänzenden Fördermitteln aus anderen Förderprogrammen
- Übernahme von Grundstücken, die für die Entwicklung Hohenkirchens von besonderer Bedeutung sind
- Erwerb von Flächen und Erschließung von kostengünstigen Wohnbaugrundstücken im Süden und Südwesten der Ortslage
- Suche nach Unternehmen und Betrieben zur Erweiterung und Diversifizierung des touristischen Angebotes in Hohenkirchen

8.4 Grundsätze für den Sozialplan

Gemäß § 180 BauGB in Verbindung mit § 140 Nr. 6 BauGB hat die Gemeinde einen Sozialplan zu entwickeln, wenn sich die Durchführung der Sanierung voraussichtlich nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der im Gebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen auswirkt.

Der Sozialplan hat die Funktion, Vorstellungen zu entwickeln, wie nachteilige Auswirkungen möglichst vermieden oder gemildert werden können. Die Gemeinde hat den Betroffenen bei ihren eigenen Bemühungen, nachteilige Auswirkungen zu vermeiden oder zu mildern, zu helfen, insbesondere beim Wohnungs- und Arbeitsplatzwechsel sowie beim Umzug von Betrieben. Soweit öffentliche Leistungen in Betracht kommen, soll die Gemeinde hierauf hinweisen.

Aufgrund der von der Gemeinde Wangerland verfolgten städtebaulichen Ziele (keine Flächensanierung, keine umfassende Umstrukturierung von Bauzeilen, keine umfangreichen Abbruchmaßnahmen), kann davon ausgegangen werden, dass das Maß nachteiliger Auswirkungen grundsätzlich gering sein wird und die Sanierung nur in Einzelfällen einen stärkeren Eingriff darstellt.

Sollte trotzdem die Aufstellung eines Sozialplanes notwendig werden, werden folgende Leitlinien beachtet:

- Niemand soll gegen seinen Willen aus dem Sanierungsgebiet verdrängt werden.
- Gewachsene soziale Bindungen an das Sanierungsgebiet sind zu erhalten.
- Die bestehende Besitzstruktur soll nicht zerstört werden.
- Die Sicherung der Existenz aller Planungsbetroffenen ist zu gewährleisten.
- Investitionswillige Eigentümer und Geschäftsleute sollen von der Gemeinde bzw. von dem Sanierungsträger bei der Beschaffung von Finanzierungsmitteln, insbesondere von Fördermitteln aus öffentlichen Haushalten, beraten und unterstützt werden.
- Bei erforderlicher Umsetzung sind innerhalb des Gemeindegebietes zumutbare Ersatzwohnräume zu beschaffen.

8.5 Schlussbemerkung

Mit diesem Städtebaulichen Rahmenplan liegt ein wirksames Steuerungsinstrument für die Durchführung der „Sanierung Hohenkirchen“ vor. Er zeigt die notwendigen Maßnahmen auf, die zur Zielerreichung durchzuführen sind. Gleichzeitig dient er zur Abwehr solcher Maßnahmen, die der angestrebten Revitalisierung und Attraktivitätssteigerung des Ortskerns entgegenstehen.

In Verbindung mit der Dokumentation der Vorbereitenden Untersuchungen steht somit eine angemessene Beurteilungsgrundlage für die Steuerung der Sanierung zur Verfügung. Zur Durchsetzung des Sanierungsprogramms wird es für Teilbereiche notwendig sein, Bebauungspläne aufzustellen bzw. themenbezogene Satzungen (z. B. zur Gestaltung) zu erlassen.

Die Umsetzung der Vorgaben des Städtebaulichen Rahmenplans wird wesentlich zu einer positiven Ortsentwicklung beitragen und zur Steigerung der Lebensqualität im Ort führen. Da von einem Durchführungszeitraum von ca. 10 Jahren ausgegangen wird, sind die einzelnen Projekte anhand einer Prioritätenliste abzuarbeiten. In den politischen Gremien der Gemeinde Wangerland sollte regelmäßig eine Überprüfung des Erreichten erfolgen und ein Arbeitsprogramm für einen bestimmten Zeitraum (sinnvollerweise ein Haushaltsjahr) beschlossen werden.

Der Städtebauliche Rahmenplan wird als „Selbstbindungsplan“ von der Gemeinde Wangerland beschlossen und künftig den Handlungsrahmen für die Entwicklung des Ortes Hohenkirchen bilden. Es sei an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, dass es sich nicht um ein unveränderliches Programm handelt. Der Rahmenplan kann und muss ggf. an geänderte Rahmenbedingungen oder geänderte Bedürfnisse angepasst werden.

Eine positive Einstellung und die Mitwirkungsbereitschaft vieler Bürger und Gewerbetreibender im Sanierungsgebiet ist eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg der Sanierung. Die weitere intensive und breite Öffentlichkeitsarbeit sowie Mitwirkungsmöglichkeit ist deshalb notwendig. Die Öffentlichkeitsarbeit mit einer umfangreichen Berichterstattung in der örtlichen Presse mit Bürgerinformationen und Diskussionsveranstaltungen sollte weiter fortgesetzt werden.

Bearbeitungsvermerk:

Der vorliegende Städtebauliche Rahmenplan wurde erstellt von:



Varel - Nordseebad Dangast, im August 2006