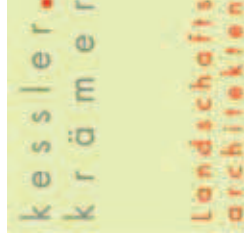


# GESTALTUNGSHANDBUCH MELDORF

Neustadt 16  
D 24939 Flensburg

Fon +49.(0)461.318011-0  
Fax +49.(0)461.31801120

[info@kesslerkraemer.de](mailto:info@kesslerkraemer.de)





## INHALTSVERZEICHNIS

Ziele und Inhalt des Gestaltungshandbuches	5
Charakteristik der Straßenräume, generelle Gestaltungsansätze	7
Straßentypisierung	11
Grünstruktur	13
Auschnitte / Schnitte	15
Übergänge zur Gehstraße	47
Möblierungen	53
Beleuchtung	57
Beläge	61
ANHANG	
Bestandsaufnahme	65



## ZIELE UND INHALT DES GESTALTUNGSHANDBUCHES

Das Gestaltungshandbuch umfasst die im Sanierungsbereich der Meldorfer Innenstadt liegenden Straßen und Gassen und fungiert als ordnendes und koordinierendes Planungsinstrument für nachfolgende Entwurfsplanungen. Es gibt den generellen Gestaltungskanon vor für die Funktionsflächengliederung, Oberflächenmaterialien, die Straßenbeleuchtung sowie Ausstattungselemente wie Poller, Bänke, Fahrradbügel, weiterhin für eventuelle Grünelemente im Straßenraum oder an Fassaden.

Das Gestaltungshandbuch stellt, basierend auf die verschiedenen (an der Ist-Situation orientierten) Verkehrsfunktionen Entwurfsleitbilder für die jeweiligen Straßenräume dar. In Ausschnitten und Regelquerschnitten werden die generellen Gestaltungs- und Ordnungsprinzipien der unterschiedlichen Funktionen im Straßenraum illustriert und beschrieben.

Folgende Straßen/Gassen sind im Gestaltungskanon erfasst: Kampfstraße, Küsterstraße, Papenstraße, Klosterstraße, Klosterhof, Rathausgang, Gartenstraße, Rosenstraße, Brunnenstraße, Brüttstraße und Am Bahnhof. Nicht Bestandteil des Gestaltungskonzeptes sind die Fußgängerbereiche Zingel-, die Spreet- und die Roggenstraße, für die vor Konzeptausarbeitung bereits ein Gestaltungsentwurf vorlag. Die Gestaltungsprinzipien der vorliegenden Planung der Fußgängerzone werden als gegeben angenommen, sie sind allerdings nicht auf die im Gestaltungskanon erfassten Straßenräume übertragbar.



## CHARAKTERISTIK DER STRASSENÄRÄUME, GENERELLE GESTALTUNGSANSÄTZE

Die Meldorfer Innenstadt ist von einer netzförmigen Straßenstruktur geprägt. Mehr oder weniger in West-Ost-Richtung verlaufen die Kamp-, die Kloster- und die Rosenstraße, dazwischen die Fußgängerzone Zingel. Die Kampstraße im Norden und die Rosenstraße im Süden umfassen als kleinere Sammelstraßen die Innenstadt. Orthogonal dazu verlaufen in ca. Nord-Süd-Richtung die Straßen Brunnenstraße, Gartenstraße, Klosterhof, Küsterstraße und die Sackgasse Vogelberg den Stadtkern. Am südlichen Rand des Stadtkerns liegen als kleine Wohnstraße die Brütstraße und die Straße Am Bahnhof, die als Sammelstraße mit anliegendem Busbahnhof und einer großen Zahl von Parkplätzen eine Sonderfunktion im lokalen Verkehrsnetz einnimmt.

Prägend für alle Straßen des Stadtkerns ist die dichte Randbebauung mit kleinen, meist eingeschobigen Wohnhäusern. Es handelt sich überwiegend um Einzelhäuser, die jedoch – in giebel- und traufständiger Stellung zur Straße – abschnittsweise so dicht stehen, dass sie die Straßenräume wie eine geschlossene Bebauung säumen. Die von der kleinteiligen Bebauung gefassten Straßenräume sind mit typischen Breiten zwischen 5,5 und 7,5m relativ eng, wobei die Enge zur Stadtmitte zunimmt (bis um 4m). Die Straßen im Meldorfer Stadtkern fungieren als Wohnstraßen und Wohnwege und sind überwiegend im Einrichtungsverkehr organisiert. Der ruhende Verkehr muss aufgrund der dichten Gebäudestellung zu einem nicht unerheblichen Teil im öffentlichen Straßenraum untergebracht werden. Am deutlichsten und in einem das Straßenbild dominierenden Maß zeigt sich dies in der Kampstraße.

Alle Straßen sind bisher nach dem Separationsprinzip Fahrbahn-Hochbord-Gehweg gegliedert. Dabei sind die Fahrbahnen einschließlich der Parkstreifen am Rand eng, jedoch für die Funktion ausreichend breit. Dies geht aufgrund der begrenzten Gesamtbreite jedoch generell zu Lasten der Gehwege. Auf überwiegender Länge können diese ihre Funktion nicht gewährleisten und sind zu reinen Abstandsstreifen zwischen Fahrbahn und Fassaden reduziert. Häufig sind Gehwegbreiten von 0,5 bis 1m, so dass die Fußgänger auf die Fahrbahn gezwungen sind. Dies ist, nicht zuletzt wegen der Hochborde, problematisch und widerspricht

den gängigen Standards für Fußgänger-Bewegungsräume und -sicherheit.

Trotz der verkehrsfunktionalen Schwächen zeichnen sich die Meldorfer Stadtkernstraßen an vielen Stellen durch qualitativolle Materialien und den Charme der kleinteiligen Wohnhausarchitektur aus. Die typischen Oberflächenmaterialien sind zum einen Granit, der in Form von Borden, Rinnensteinen, Groß-, Feldsteinpflaster und Steckiesel auftaucht. Zum anderen ist es Klinker, der auf allen älteren Gehwegflächen in dunkelroter und rotschwarzer Farbe liegt, in der nördlichen und südlichen Brunnenstraße liegt er noch in der Fahrbahn im Hochkant-Reihenverband. Ein paar Fahrbahnabschnitte im Stadtkern wurden asphaltiert, dennoch sind die charakteristischen und ortsbildprägenden Materialien Granit und roter Klinker. Anders ist das Erscheinungsbild der Sammelstraßen Kamp- und der Rosenstraße. Aufgrund der stärkeren Frequentierung ist hier sicher der vorhandene Asphaltbelag die angemessene Oberflächenbefestigung. Fahrbahnbreiten von 6m sind angesichts des Busverkehrs relativ knapp, können jedoch wegen der begrenzten Raumbreite insbesondere in der Kampstraße kaum vergrößert werden, da sonst die Gehwege unter 1,5m unakzeptabel schmal würden. Eine umgekehrte Ausgangssituation mit übermäßig breiter Fahrbahn findet sich in der Straße Am Bahnhof, für die wegen des relativ ungeordneten Nebeneinanders von Verkehrsflächen unterschiedlicher Funktion eine Gesamt-Neustrukturierung anzustreben ist.

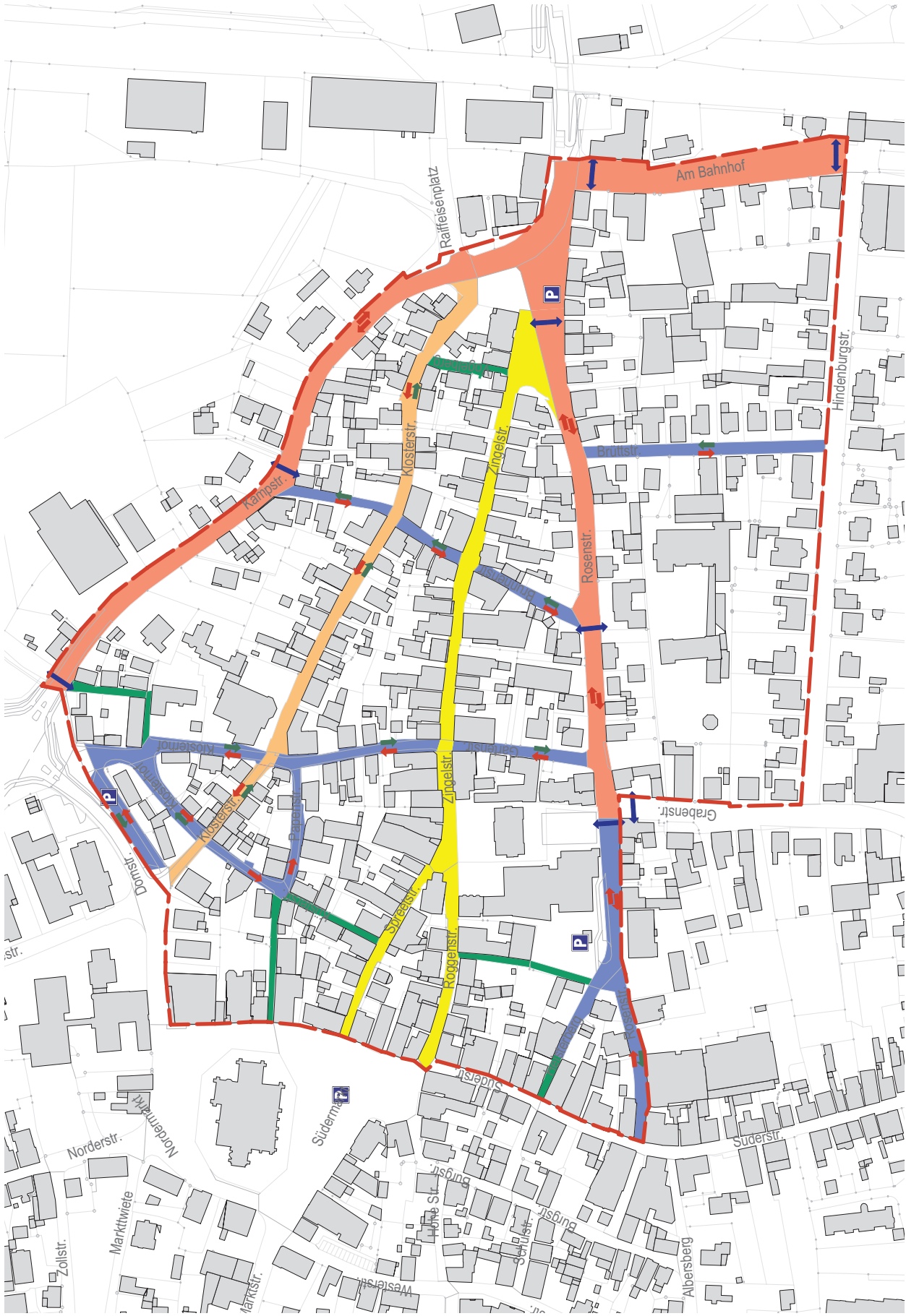
Das Gestaltungshandbuch stellt für alle erfassten Straßenräume Ausschnitte und Regelquerschnitte dar, die in der Dimensionierung der Funktionsräume auf die Aussagen der RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) aufbauen. Die nach RAST 06 empfohlenen/erforderlichen idealen Breiten der Fahr- und Gehwegflächen können in der Innenstadt Meldorf wegen der Enge der Straßen nicht erreicht werden. Es werden daher den Konzeptentwürfen die RAST-Vorgaben zur Abwägung zwischen Gehwege und Fahrbreitenaanforderungen und die Maßangaben für Begegnungsfälle aus Bild 17 zugrunde gelegt. Grundsätzlich ist daher im Stadtkernbereich das Prinzip der weichen Separation anzustreben mit nur geringfügiger Niveaubsetzung zwischen Gehweg und Fahrbereich. Für die Fahrbereiche gilt: Wo der Straßenraum breit genug ist (ab 7m), um Fahren, Parken und beiderseitige (niveaugleiche) Gehwege zuzulassen, soll die einspurig betriebene - Fahrbahn einschließlich Randparken 4,5m breit sein. Wo die Breite nicht ausreicht, wird die Fahrbahn zugunsten der Gehwege nur 3m breit angelegt, Parken ist dann im jeweiligen Abschnitt ausgeschlossen.

Die Empfehlungen für die Oberflächenbeläge basieren auf festgestellten Ortscharakteristik: Es wird für alle Gehwege der dunkelrote Klinker gewählt. Die Fahrbahnen im Stadtkern sollen in – auch gut begehbarem und für Radfahrer geeignetem - Kleinstein ausgeführt werden, wobei Parkplätze nicht besonders gekennzeichnet werden. – Bei den Sammelstraßen überwiegt die technische Funktion der Oberfläche. Sie sollen





mit Asphaltfahrbahn ausgeführt werden, die Rinnen und Borde sind in Granit wünschenswert, jedoch aus ökonomischen Gründen auch in Beton möglich. Die Gehwege sollen auch in den Sammelstraßen im ortstypischen Klinker hergestellt sein.






Für die Möblierung und die Beleuchtung wird durch das Gestaltungshandbuch ein funktionales und sachliches Design vorgegeben. Historisierende oder auffällige zeitgemäße Gestaltungsformen sollen vermieden werden. Durch ansprechende, jedoch zurückhaltende Gestaltung können die Möblierungselemente und Beleuchtungsarmaturen flexibel eingesetzt werden und fügen sich unauffällig in das von Fassaden und Straßenoberflächen geprägte Gesamtbild ein.



Übersichtsplan Straßenkategorien 1 : 3 000

# STRASSENTYPISIERUNG

-  KFZ-Verkehr, 2-Richtungsverkehr
-  KFZ-Verkehr, Einbahnstraße  
Radverkehr in beiden Richtungen zulässig
-  Fußgängerquerung

-  Typ 1    Sammelstraße
-  Typ 2    Erschließungsstraße / Radstraße
-  Typ 3    Anliegerstraße
-  Typ 4    Fußgängerbereich, befahrbar
-  Fußgängerzone (nicht Bestandteil  
des Gestaltungshandbuchs)



# GRÜNSTRUKTUR

- Ortsprägende Grünstruktur (Bestand)
- ergänzende Baumpflanzungen



Übersichtsplan Ausschnitte 1 : 3 000

## AUSSCHNITTE / SCHNITTE

- 1 Kampstraße
- 2 Kampstraße
- 3 Rosenstraße
- 4 Rosenstraße
- 5 Rosenstraße
- 6 Klosterstraße
- 7 Vogelberg
- 8 Vogelberg
- 9 Brunnenstraße
- 10 Gartenstraße
- 11 Gartenstraße
- 12 Klosterhof
- 13 Klosterhof
- 14 Klosterhof (Parkplatz)
- 15 Klosterhof
- 16 Küsterstraße
- 17 Küsterstraße
- 18 Heisterberg
- 19 Heisterberg
- 20 Brütstraße
- 21 Brütstraße
- 22 Am Bahnhof

## Kampstraße

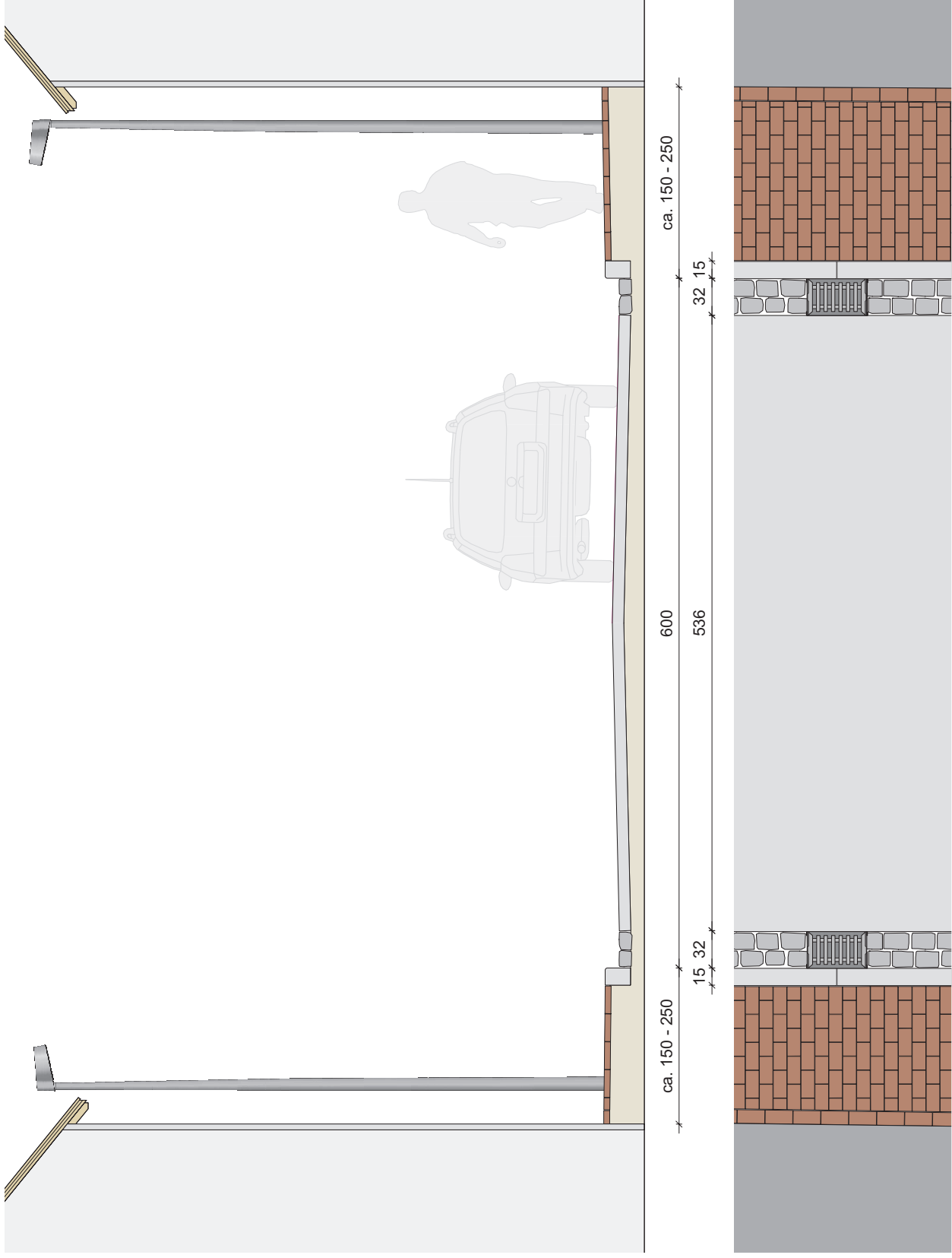
### Typisierung:

Innerörtliche Sammelstraße mit Busverkehr  
Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 9-12 m  
Bisheriges Profil: 6m Fahrbahnbreite, beiderseits  
Gehwege ca. 1,5 (bis 2,5)m,  
Radfahrer auf der Fahrbahn

### Funktionale Ziele:

Bestehende Raumgliederung aufgrund der begrenzten Straßenbreite beibehalten:  
Separationsprinzip mit 6m Fahrbahn und beiderseits Gehwegen min. 1,5m.  
Prüfung des Flächenankauf entlang Straßennordrand empfohlen, um verbreiterten Geh-/Radweg herzustellen  
Fußwegequerungen (Furten oder Zebrastreifen) östlich der Einmündungen Brunnenstraße und auf Höhe Klosterstraße

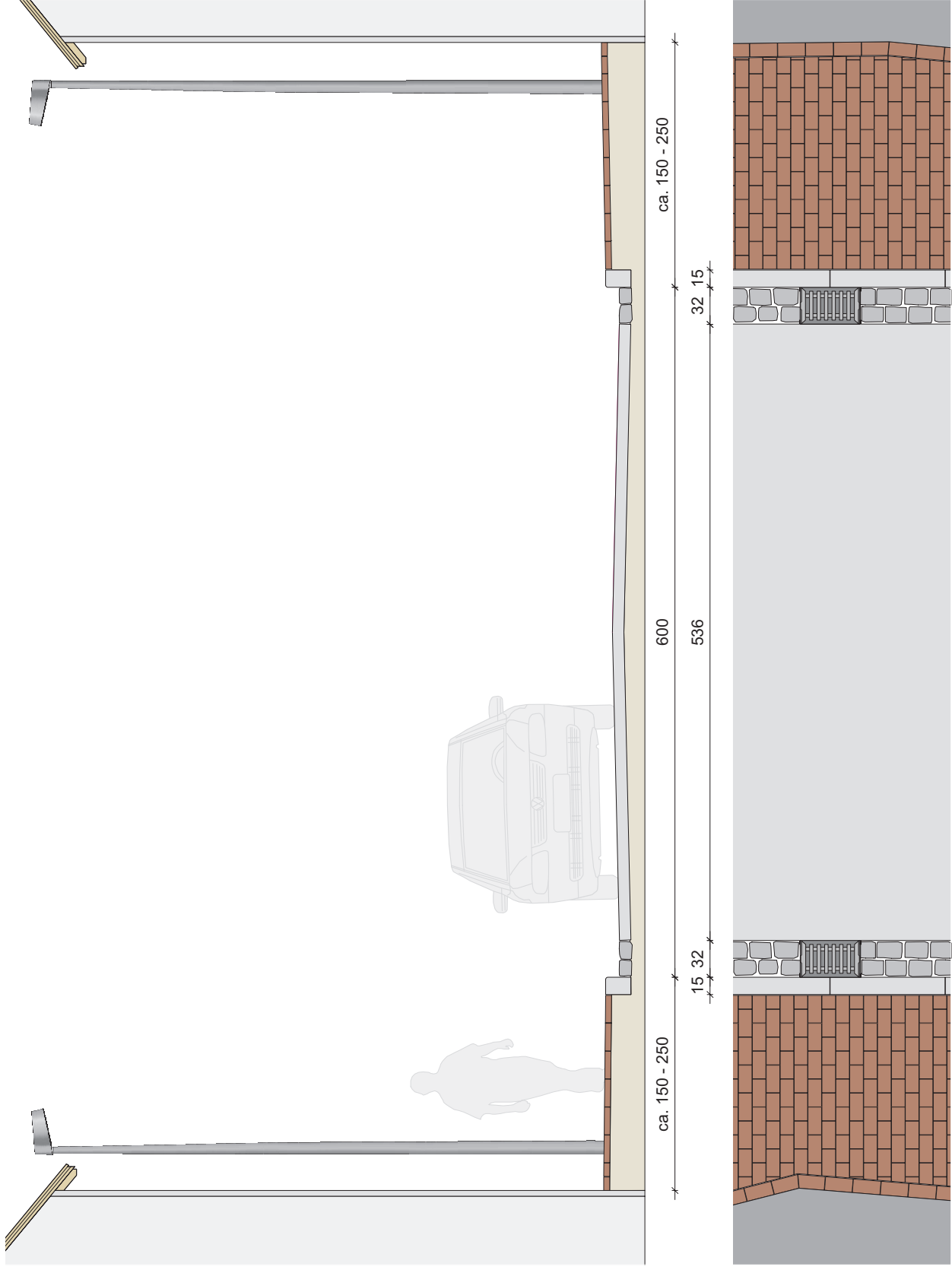




Schnitt und Ausschnitt 1 Kampstraße 1 : 50

Gestaltungsziele:

Borde und Rinnen in Granit, aus wirtschaftlichen Gründen evtl. auch Beton  
Gehwege in dunkelrotem Klinker  
Fahrbahn Asphalt  
Straßenbeleuchtung LPH ca. 5m als Auslegerleuchte  
Großbaumpflanzungen an einzelnen geeigneten Stellen  
Möblierung an einzelnen geeigneten Stellen (z.B. Ecke Brunnenstraße)



Schnitt und Ausschnitt 2 Kampstraße 1 : 50

## Rosenstraße

Ostabschnitt (Grabenstraße bis Kampstraße)

Typisierung:

Innerörtliche Sammelstraße mit Busverkehr

Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 9-10 m

Bisheriges Profil: 6m Fahrbahnbreite, Gehweg

Nord ca. 1,2-1,5m, Gehweg Süd meist ca.

2-2,5 m, Radfahrer auf der Fahrbahn, kurzer

kombinierter Rad-/Gehweg östlich Einmündung

Brüttstraße

Funktionale Ziele:

Bestehende Raumgliederung aufgrund der

begrenzten Straßenbreite beibehalten:

Separationsprinzip mit 6m Fahrbahn und

unterschiedlich breiten Gehwegen

(nördlicher min. 1,5m, südlicher 2-2,5m.

Radfahrer generell auf der Fahrbahn

Fußwegequerungen (Furten oder Zebrastreifen)

auf Höhe Grabenstraße östlich der Einmündungen

Brunnenstraße und Einmündung Zingelstraße

Gestaltungsziele:

Borde und Rinnen in Granit, aus wirtschaftlichen

Gründen evtl. auch Beton

Gehwege in dunkelrotem Klinker

Fahrbahn Asphalt

Straßenbeleuchtung LPH ca. 5m als

Auslegerleuchte

Großbaumpflanzungen an einzelnen geeigneten

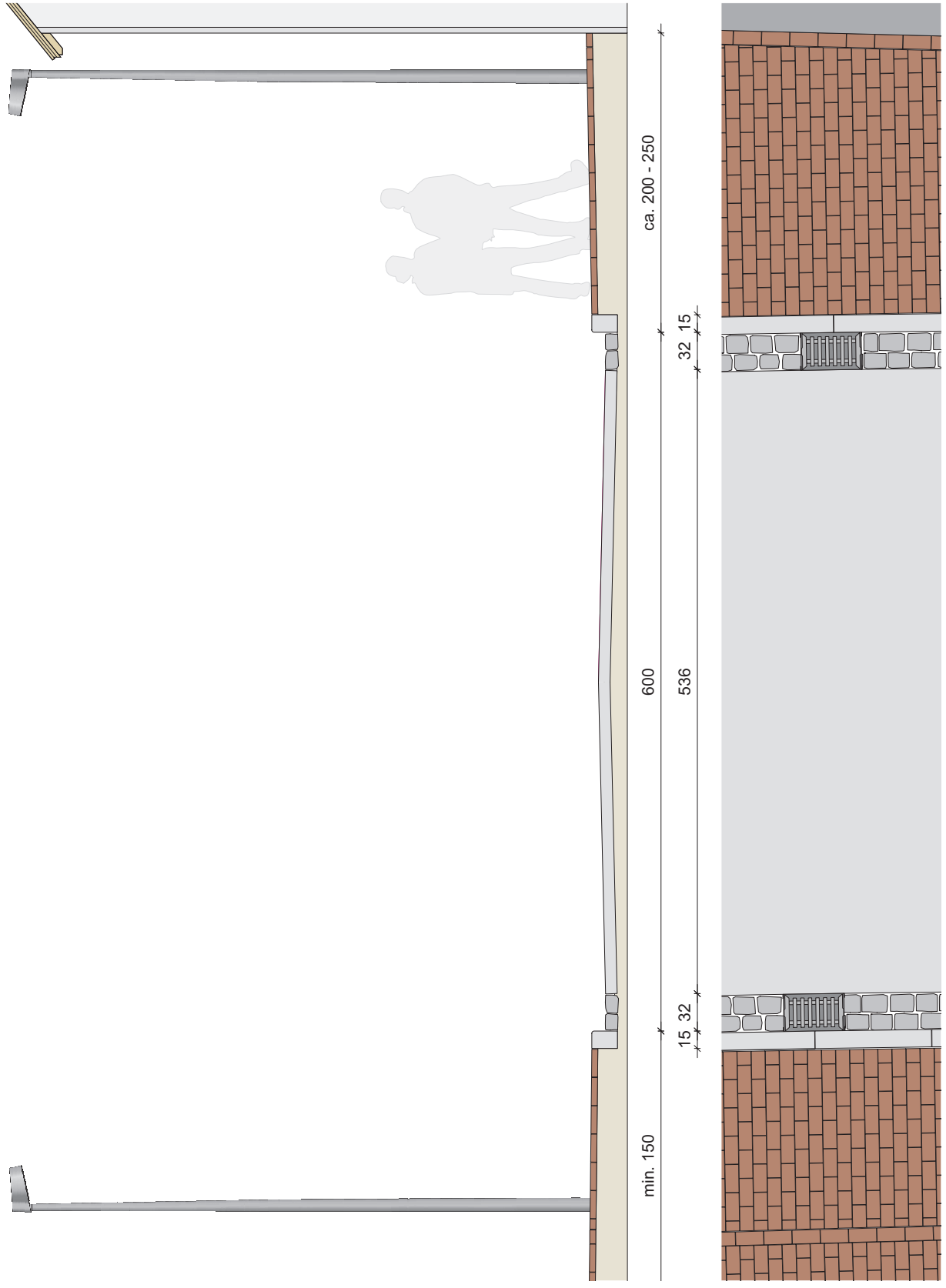
Stellen

Möblierung an einzelnen geeigneten Stellen (z.B.

Ecke Brunnenstraße)

Weiterhin empfohlen: Neugestaltung der

Parkplätze im Ostabschnitt der Straße



Schnitt und Ausschnitt 3 Rosenstraße 1 : 50

Mittellabschnitt  
(Kreisel vor Bibliothek bis Grabenstraße)

Typisierung:

Innerörtliche Erschließungsstraße (primär P-Platz-  
Zubringer Dithmarschenhalle, Bibliothek,  
Sparkasse) mit Wendemöglichkeit im kleinen  
Kreisel vor Bibliothek

Verfügbare Straßenraumbreite: überwiegend ca.  
11-12 m

Bisheriges Profil: 5,15m Fahrbahnbreite,  
Schrägparken Nord ca. 4,6m, Gehweg Nord ca.  
1,8-2 m, Gehweg Süd ca. 2,5 -4 m, Radfahrer auf  
der Fahrbahn

Funktionale Ziele:

Bestehende Raumgliederung Straßenbreite  
beibehalten:

Separationsprinzip mit 5,15 m Fahrbahn und  
unterschiedlich breiten Gehwegen (nördlicher 1,8-  
2 m, südlicher 2,5-4 m.

Radfahrer generell auf der Fahrbahn

Gestaltungsziele:

Borde und Rinnen in Granit

Gehwege in dunkelrotem Klinker

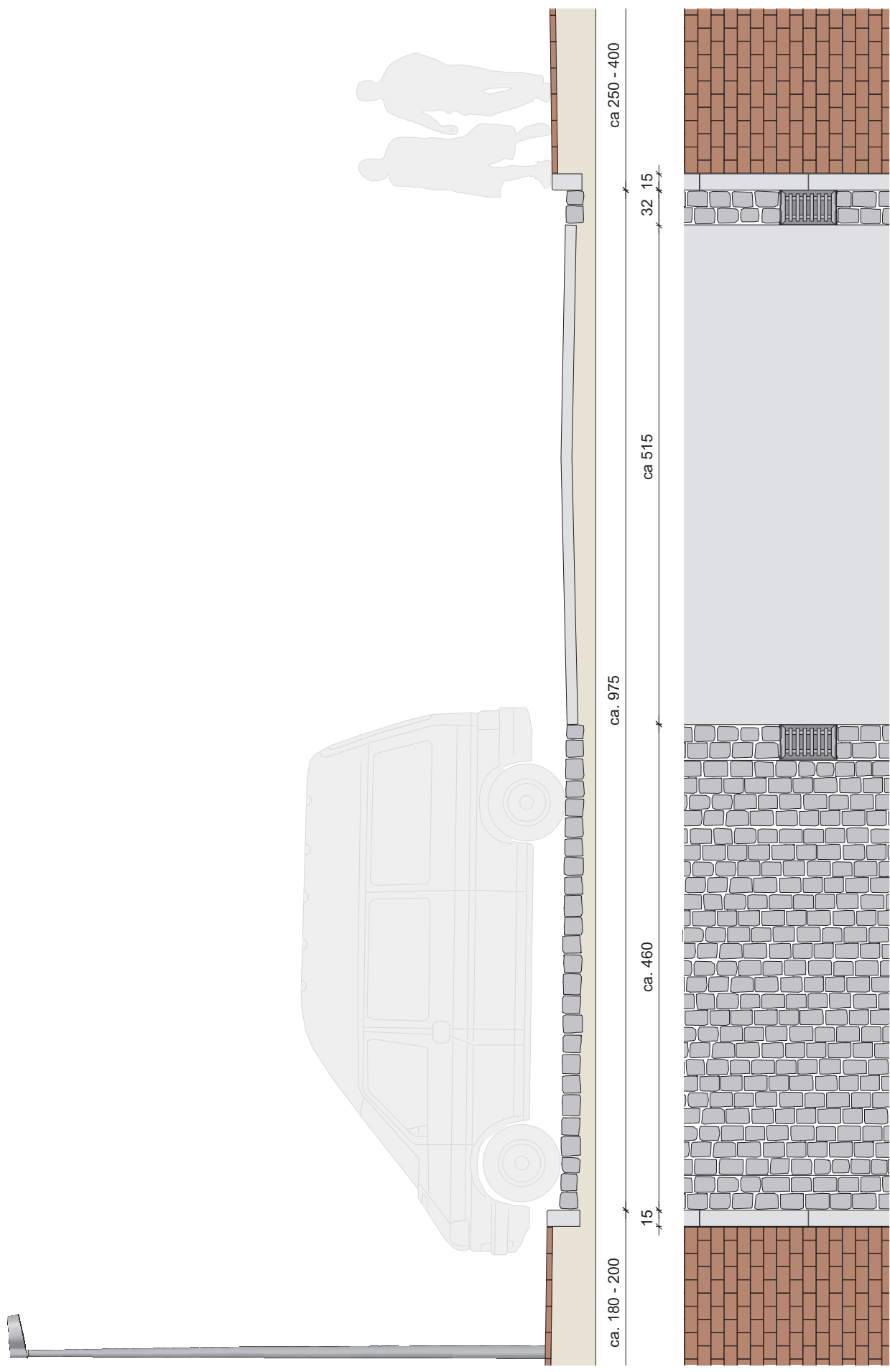
Fahrbahn bis Kreisel Asphalt, Kreisel in Granit  
beibehalten

Straßenbeleuchtung LPH ca. 5m als

Auslegerleuchte

Möblierung an einzelnen geeigneten Stellen (z.B.  
im Randbereich Kreisel)

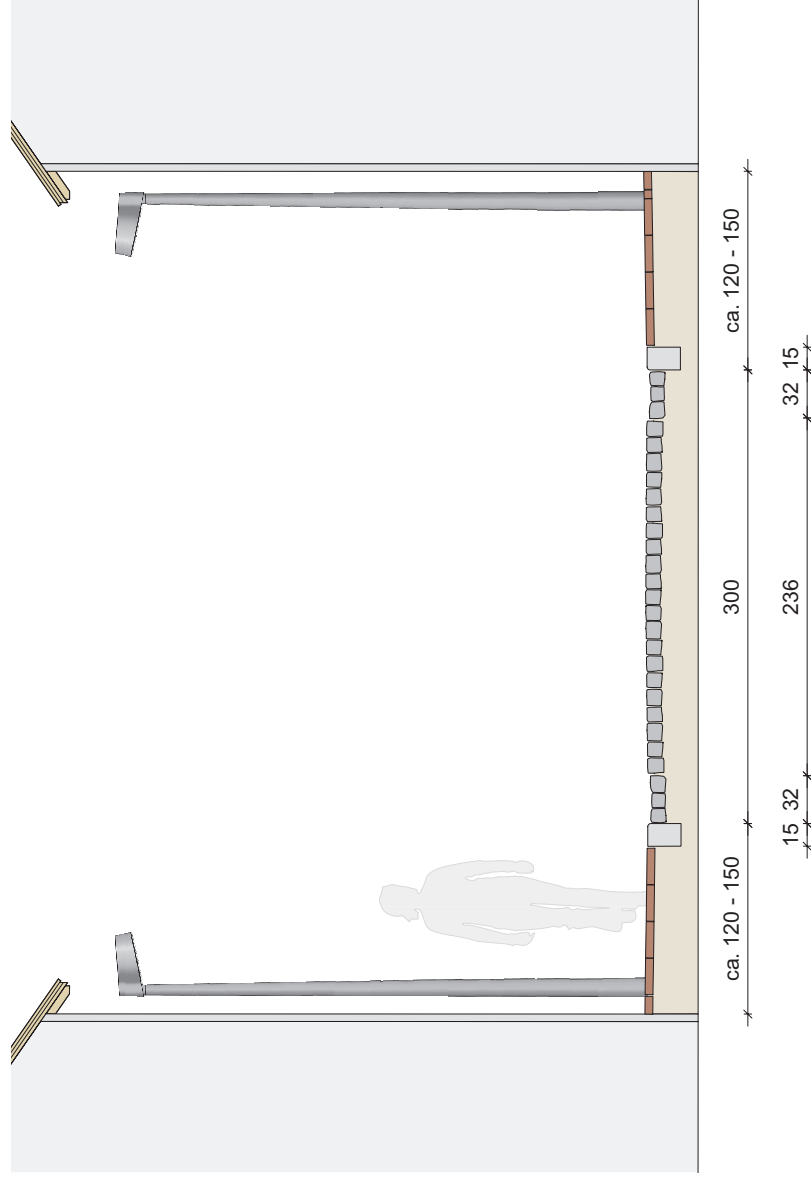
Weiterhin empfohlen: Neugestaltung der  
Parkplätze westlich der Sparkasse mit  
Großsteinoberflächen (wie vor Bibliothek)



Schnitt und Ausschnitt 4 Rosenstraße 1 : 50







Westabschnitt  
(Süderstraße bis Kreisel vor Bibliothek)

Typisierung:

kleine innerörtliche Wohnstraße

Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 5,5 - 7,5 m

Bisheriges Profil: 3,9 m Fahrbahnbreite, beiderseits

Gehwege 0,75 – 1,6m,

Radfahrer auf der Fahrbahn

Funktionale Ziele:

Weiche Separation mit niedrigem Rundbord

zwischen Gehwegen und Fahrbahn:

4,5m Fahrbahnbreite in beparkbaren Abschnitten

(1,75m parkender PKW + 2,55m LKW-

Breite+0,2m Abstand) und ca. 1,2-1,5m breiten

Gehwegen beiderseits

3m Fahrbahnbreite in schmalen

Straßenabschnitten und ca. 1-1,5m breiten

Gehwegen beiderseits

Radfahrer generell auf der Fahrbahn

Gestaltungsziele:

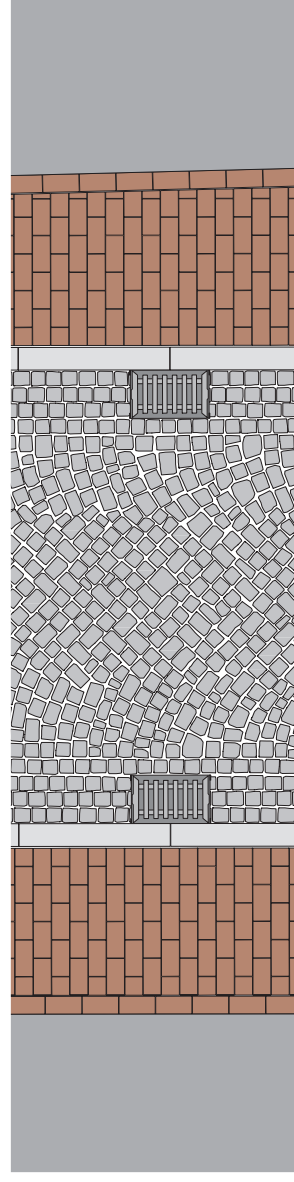
Borde und Rinnen in Granit

Fahrbahn in Granit-Kleinstein

Gehwege in dunkelrotem Klinker

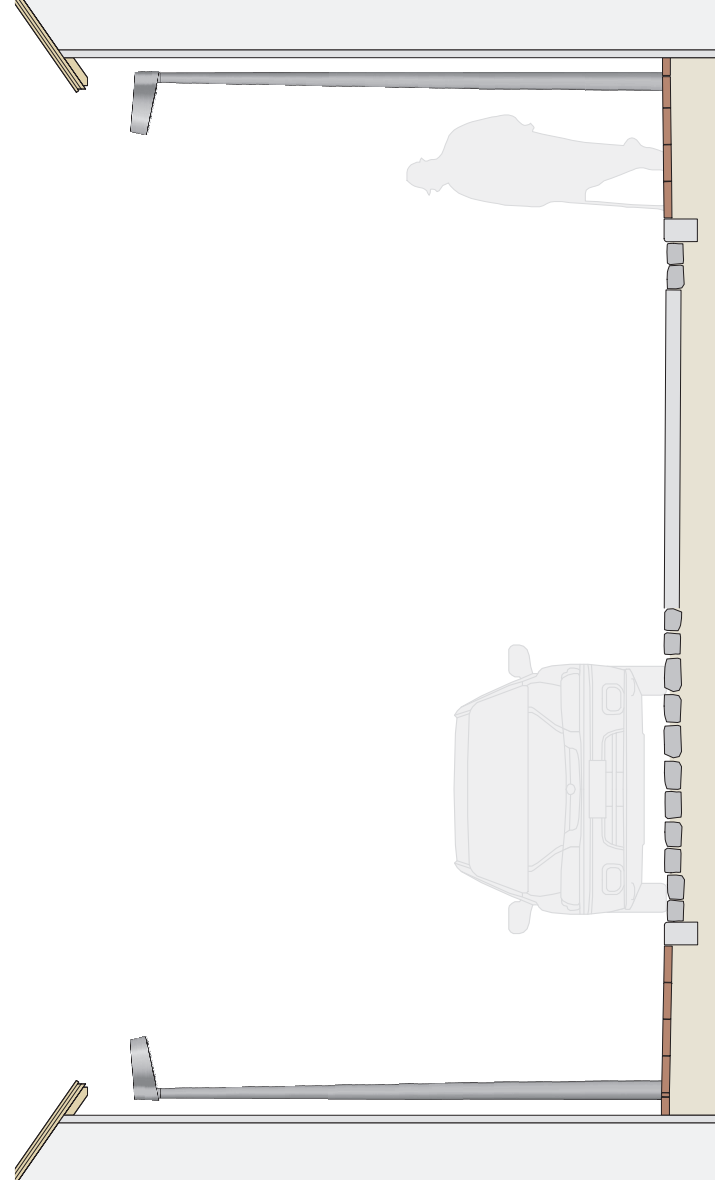
Straßenbeleuchtung LPH ca. 3,5m als kleine

Auslegerleuchte



Schnitt und Ausschnitt 5 Rosenstraße 1 : 50





## Klosterstraße

### Typisierung:

kleine innerörtliche Wohnstraße  
 Verfügbare Straßenraumbreite: überwiegend ca. 6,25 - 7,25 m, Ostabschnitt um 9,00m  
 Bisheriges Profil: 2,2 m Fahrbahnbreite (PKW-Einbahnverkehr), Parkstreifen am Nordrand 2,3m , beiderseits Gehwege meist ca. 0,75 – 1,2m, Radfahrer in Zweirichtungsverkehr auf der Fahrbahn

### Funktionale Ziele:

Weiche Separation mit niedrigem Rundbord zwischen Gehwegen und Fahrbahn bzw. Parkstreifen:

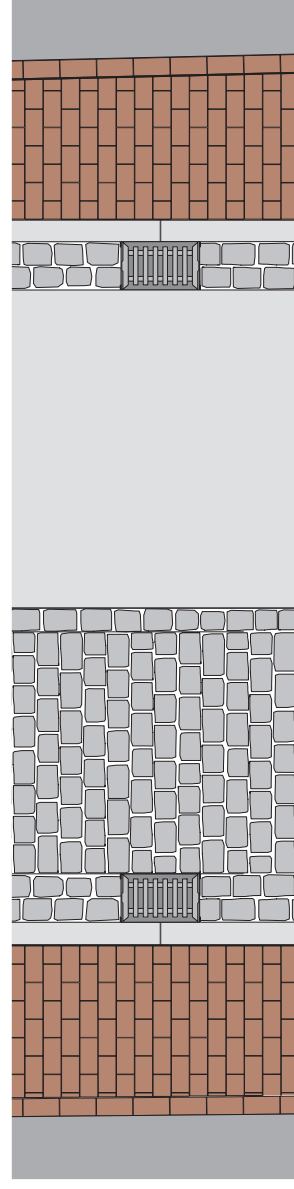
### Parkstreifen:

2,6m Fahrbahnbreite (incl. Rinne) und 1,75m durchgängiger Parkstreifen am Nordrand, ca. 0,75-1,5m breiten Gehwegen beiderseits  
 Radfahrer in beide Richtungen auf der Fahrbahn

### Gestaltungsziele:

Borde und Rinnen in Granit  
 Fahrbahn in Granitsplitt geprägter Asphaltdecke  
 Parkstreifen in Granit-Großstein  
 regelmäßige Kleinbaumpflanzungen im Parkstreifen

Gehwege in dunkelrotem Klinker  
 Straßenbeleuchtung ca. LPH 3,5m als kleine Auslegerleuchte

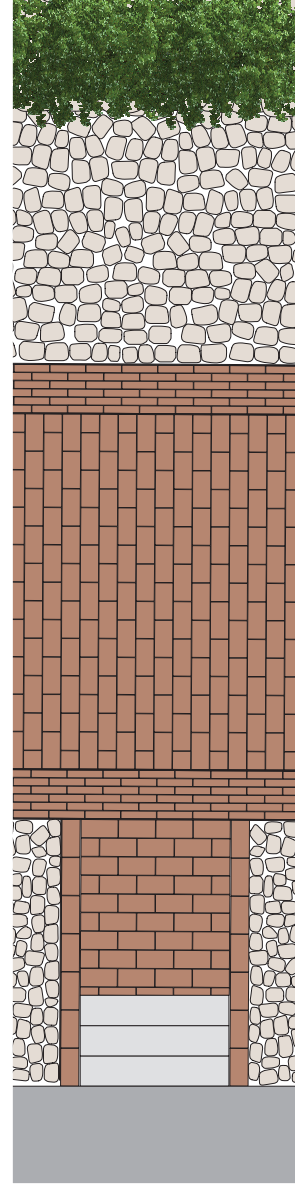
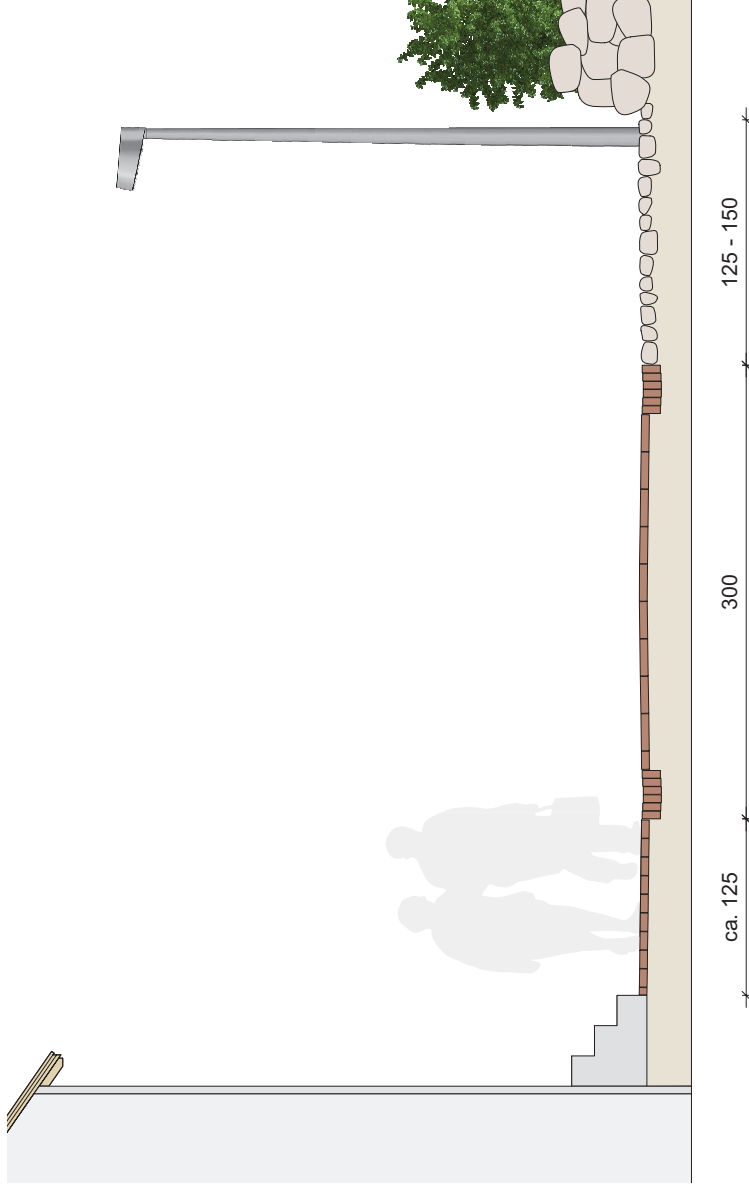


Schnitt und Ausschnitt 3 Klosterstraße 1 : 50

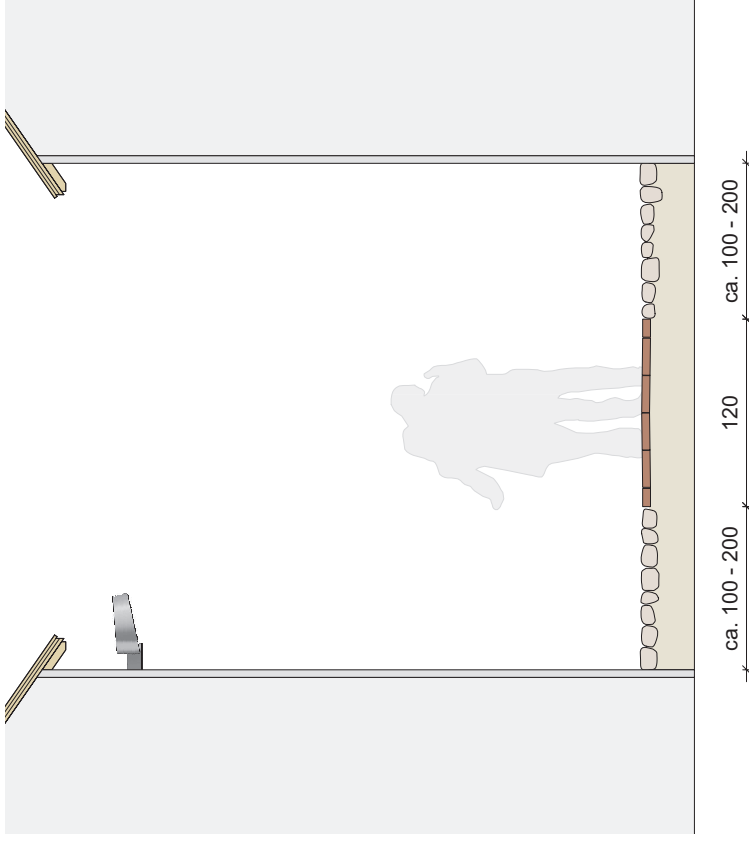
## Vogelberg

### Typisierung:

kleiner innerörtlicher Wohnweg als Sackgasse mit Fußwegedurchgang zum Zingel  
Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 6,5 m,  
Fußwegedurchgang ca. 3,5 m  
Bisheriges Profil: 4,2 m Fahrbahnbreite, beiderseits Gehwege ca. 1,25 m



Schnitt und Ausschnitt 7 Vogelberg 1 : 50

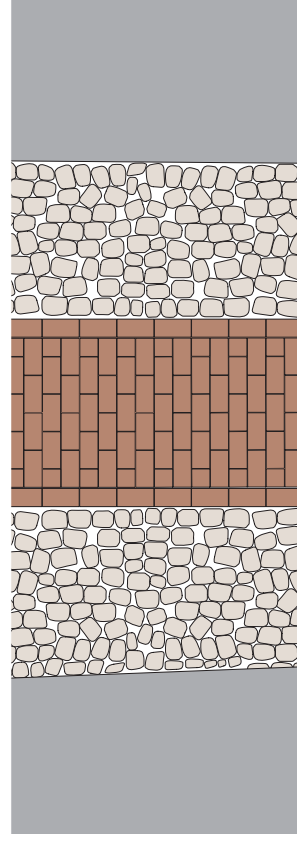


**Funktionale Ziele:**

Wohnweg als Mischfläche mit überwiegendem Fuß-/Radverkehr:  
 3m gut begehbare und befahrbare Mittelfläche im breiten Straßenabschnitt  
 im reinen Wegeabschnitt 1,2m gut begehbare Mittelfläche  
 beiderseits Ausgleichstreifen, nach Bedarf befahr-/beparkbar  
 Radfahrer generell im Mittelbereich

**Gestaltungsziele:**

Borde und Rinnen in Klinker  
 Mittlerer Bewegungsbereich in dunkelrotem Klinker  
 Ausgleichs-/Randbereiche 1-2m breit in Steckkieselbelag  
 Straßenbeleuchtung LPH ca. 3,5m als kleine Auslegerleuchte



Schnitt und Ausschnitt 8 Vogelberg 1 : 50



## Brunnenstraße

### Typisierung:

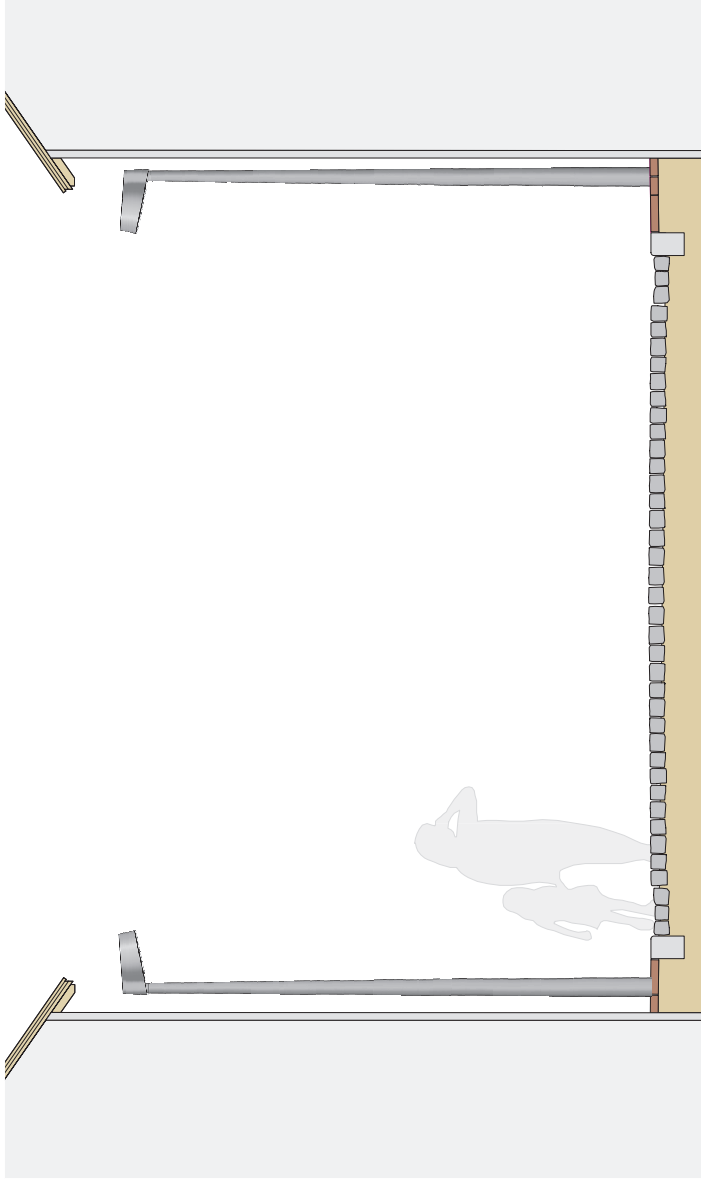
kleine innerörtliche Wohnstraße als Einbahnstraße mit einseitigem Parken  
 Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 5,5 - 7,5 m  
 Bisheriges Profil: 3,9 – 4,9m Fahrbahnbreite, beiderseits Gehwege 0,5 – 1,5m  
 Radfahrer auf der Fahrbahn

### Funktionale Ziele:

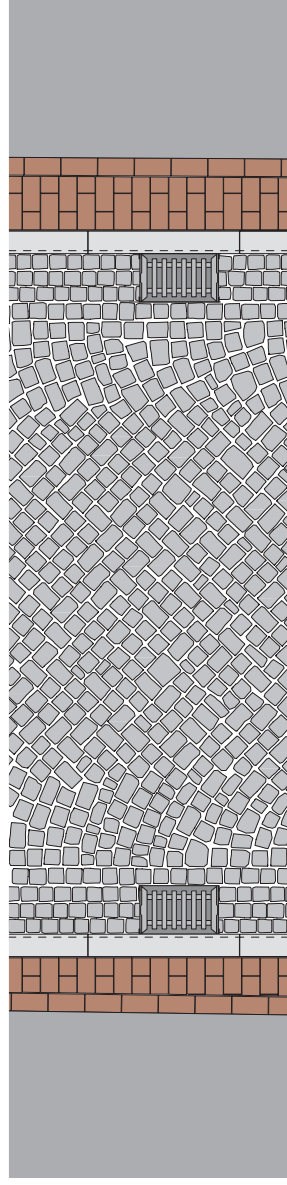
Weiche Separation mit niedrigem Rundbord zwischen Gehwegen und Fahrbahn:  
 4,5m Fahrbahnbreite in beparkbaren Abschnitten (1,75m parkender PKW + 2,55m LKW-Breite + 0,2m Abstand) und ca. 1,2-1,5m breiten Gehwegen beiderseits  
 3m Fahrbahnbreite in schmalen Straßenabschnitten und ca. 1-1,5m breiten Gehwegen beiderseits  
 Radfahrer generell auf der Fahrbahn

### Gestaltungsziele:

Borde und Rinnen in Granit  
 Fahrbahn in Granit-Kleinstein  
 Gehwege in dunkelrotem Klinker  
 Straßenbeleuchtung LPH ca. 3,5m als kleine Auslegerleuchte



ca. 50 - 150  
 450  
 386  
 15 32  
 32 15  
 ca. 50 - 150



Schnitt und Ausschnitt 9 Brunnenstraße 1 : 50

## Gartenstraße

### Typisierung:

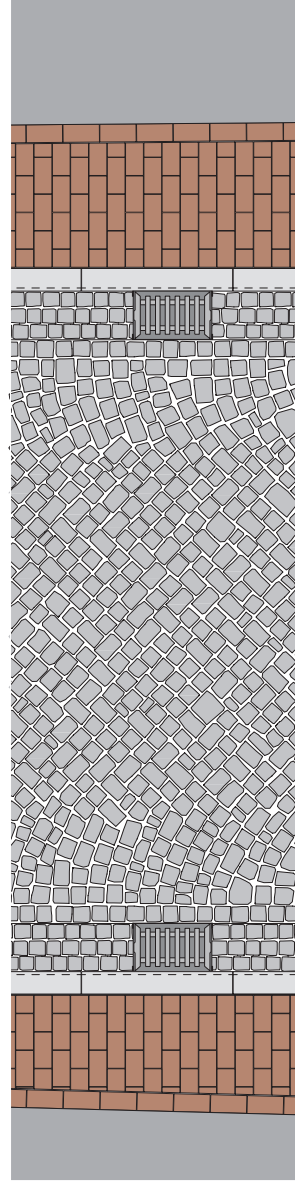
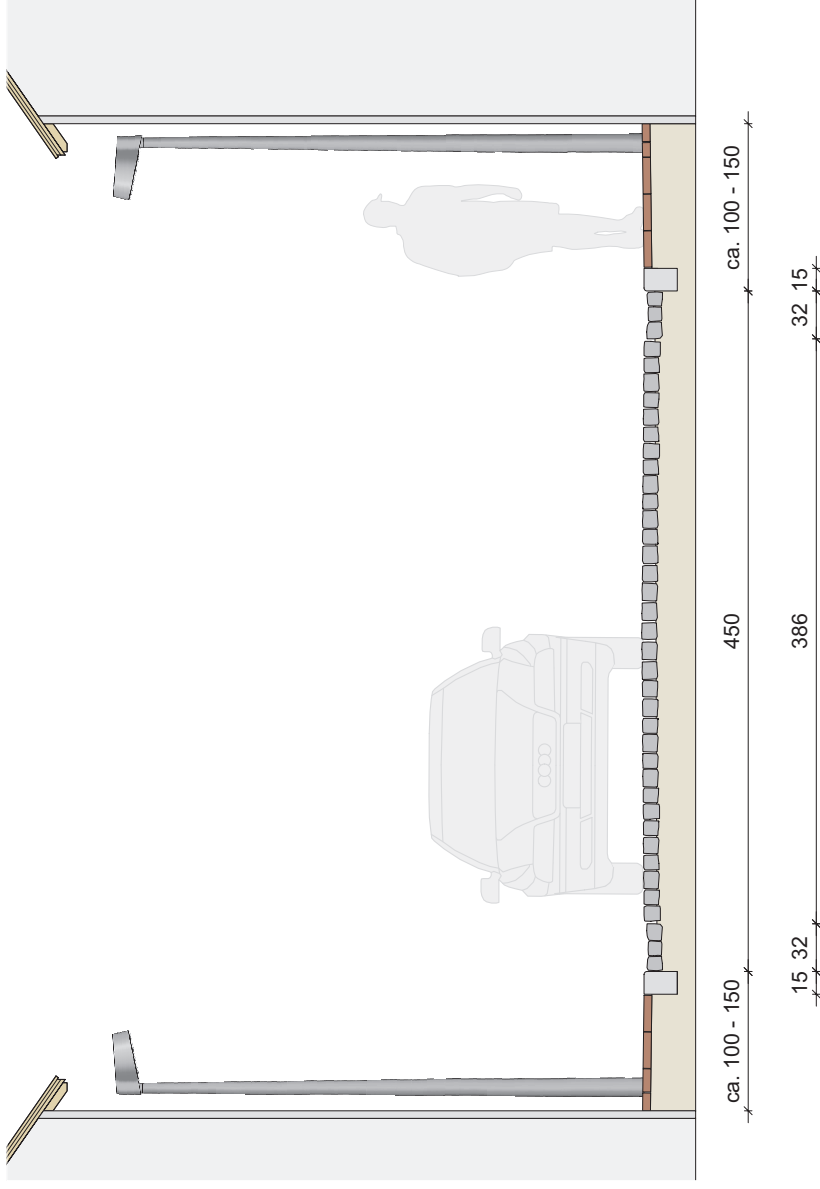
kleine innerörtliche Wohnstraße als Einbahnstraße mit einseitigem Parken

Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 5,5 - 7,5 m

Bisheriges Profil: 3,5 – 4,9m Fahrbahnbreite,

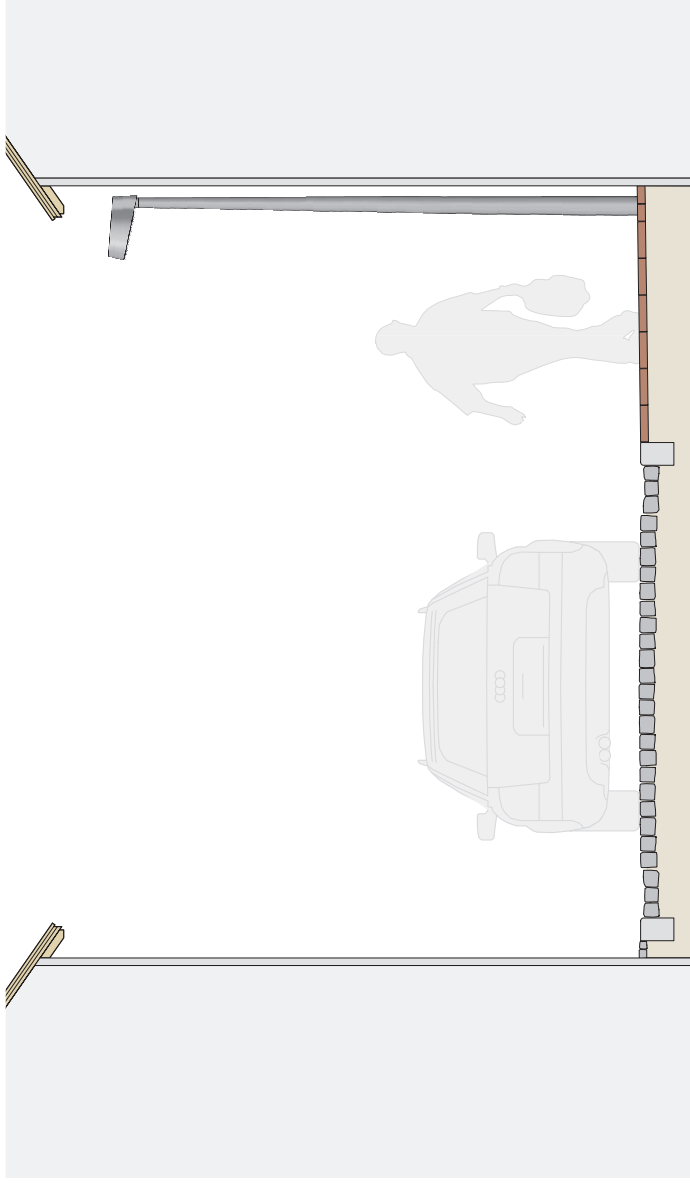
beiderseits Gehwege 0,5 – 1,5m

Radfahrer auf der Fahrbahn



Schnitt und Ausschnitt 10 Gartenstraße 1 : 50



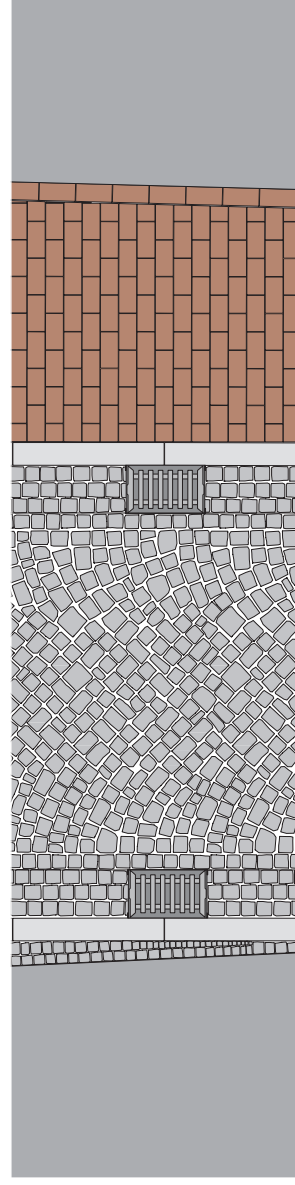


**Funktionale Ziele:**

Weiche Separation mit niedrigem Rundbord  
zwischen Gehwegen und Fahrbahn:  
4,5m Fahrbahnbreite in beparkbaren Abschnitten  
(1,75m parkender PKW + 2,55m  
LKW-Breite+0,2m Abstand) und ca. 1,2-1,5m  
breiten Gehwegen beiderseits  
3m Fahrbahnbreite in schmalen  
Straßenabschnitten und ca. 1-1,5m breiten  
Gehwegen beiderseits  
Radfahrer generell auf der Fahrbahn

**Gestaltungsziele:**

Borde und Rinnen in Granit  
Fahrbahn in Granit-Kleinstein  
Gehwege in dunkelrotem Klinker  
Straßenbeleuchtung LPH ca. 3,5m als kleine  
Auslegerleuchte



Schnitt und Ausschnitt 11 Gartenstraße 1 : 50

## Klosterhof

### Typisierung:

kleine innerörtliche Wohnstraße im historischen Klosterbereich

Verfügbare Straßenraumbreite: überwiegend

ca. 7 - 8,5 m

Bisheriges Profil: meist 4,3 m Fahrbahnbreite, beiseitig Gehwege, wobei eine Seite um 1,8 m breit ist, die gegenüber liegende 0,7-1,2m Fahrbahn für Radfahrer unbequem (grober Feldstein)

### Funktionale Ziele:

Separationsprinzip mit 4,3m Fahrbahn (einseitiges Parken zulässig) und unterschiedlich breiten Gehwegen kann beibehalten werden, da eine Gehwegseite ausreichend breit für Fußgänger, auch Kinderwagen-/Rollstuhlgeignung  
4,3m Fahrbahnbreite (incl. Rinnen) und Gehwegen beiderseits, eine Seite 1,8-2m, gegenüber liegende 0,75-1,2m  
Radfahrer auf der Fahrbahn oder schiebend auf dem Gehweg

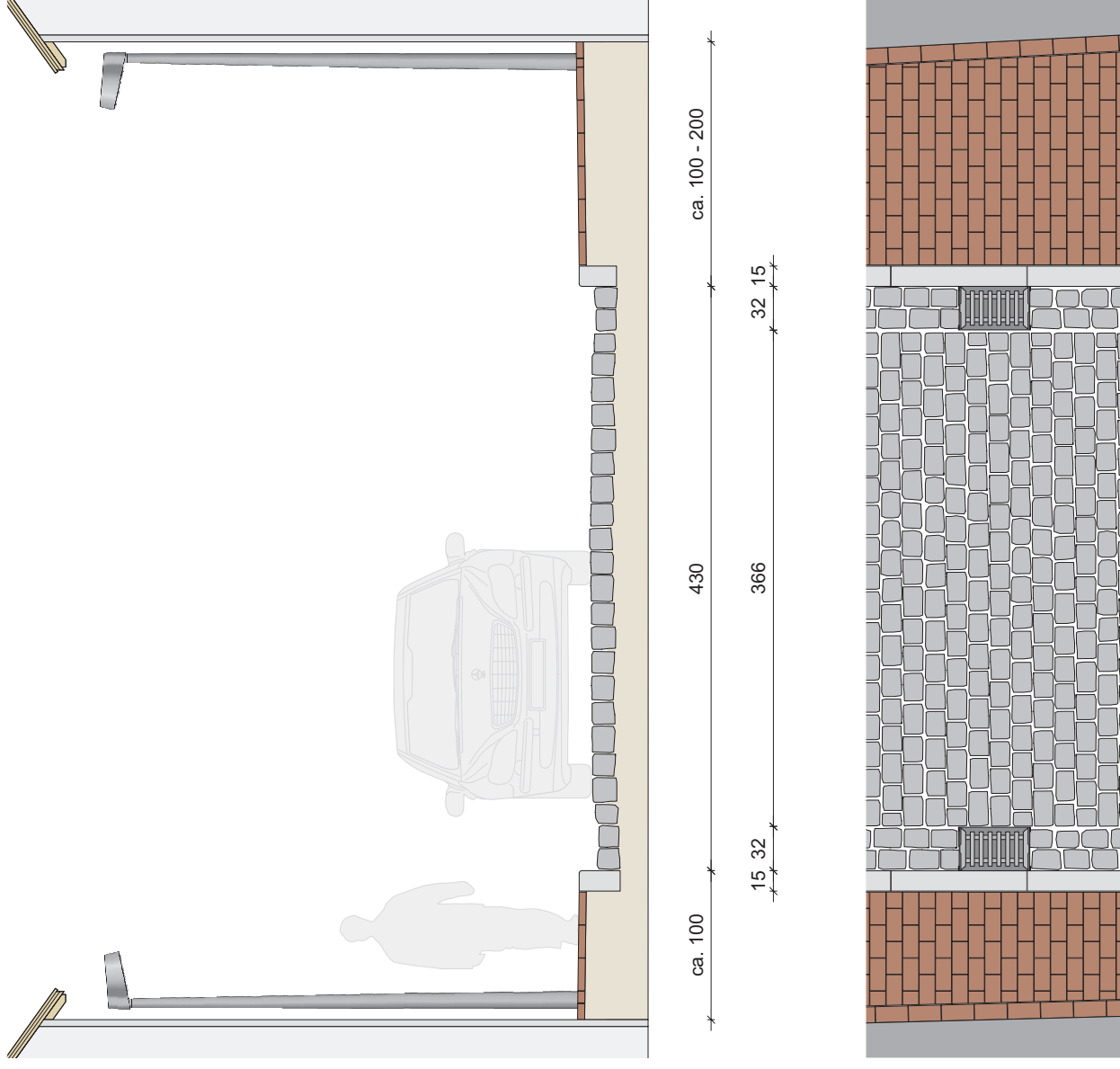
### Gestaltungsziele:

Borde und Rinnen in Granit

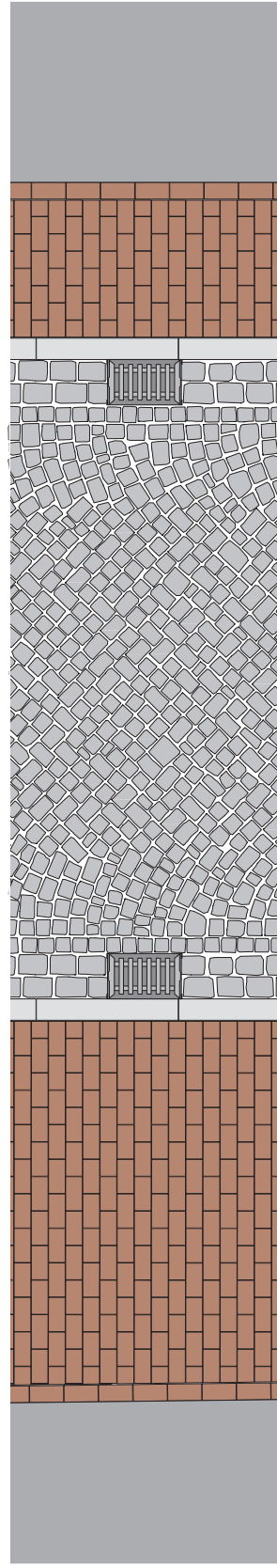
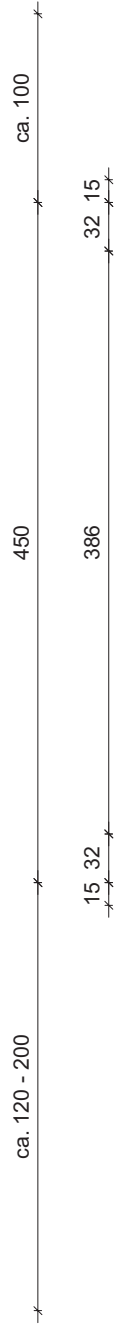
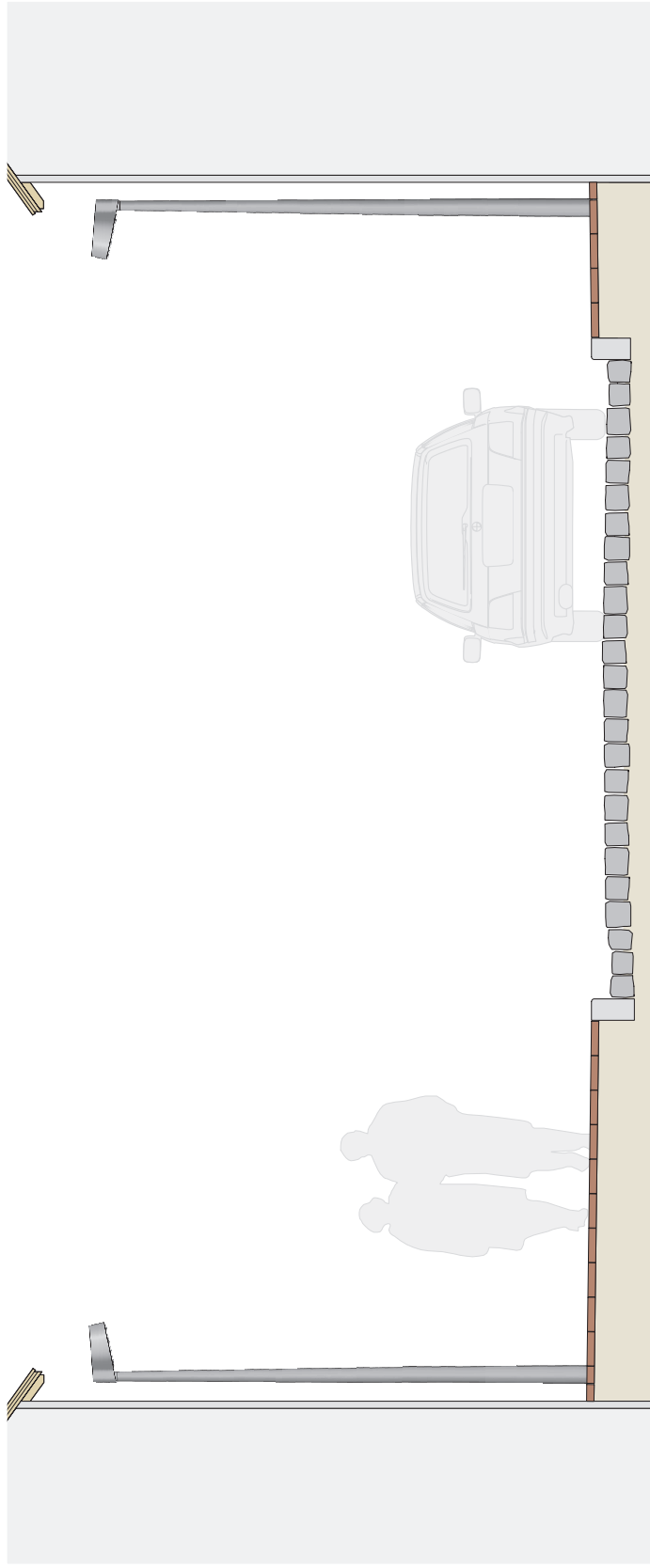
Fahrbahn in Feldstein erhalten

Gehwege in dunkelrotem Klinker

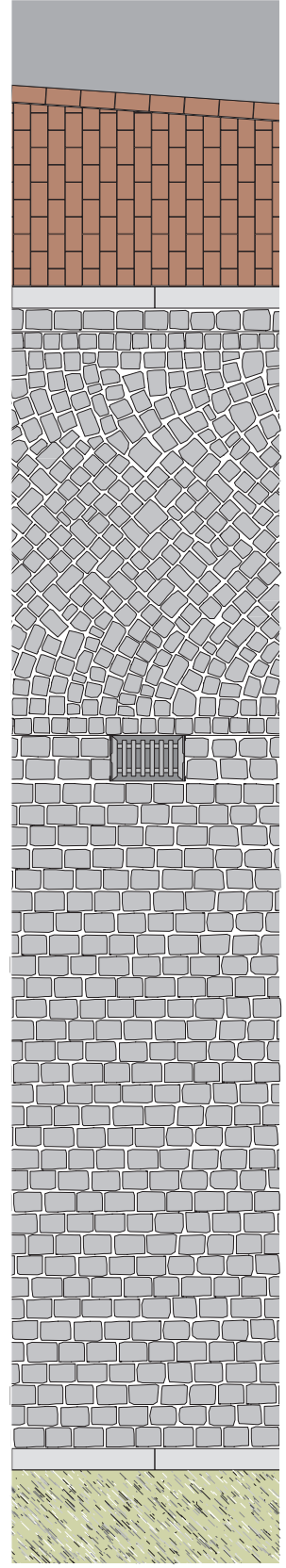
Straßenbeleuchtung LPH ca. 3,5m als kleine Auslegerleuchte



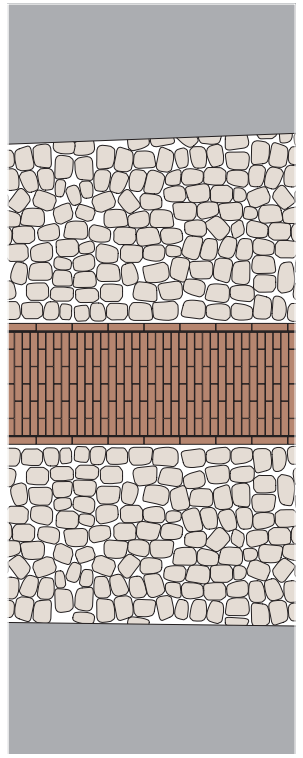
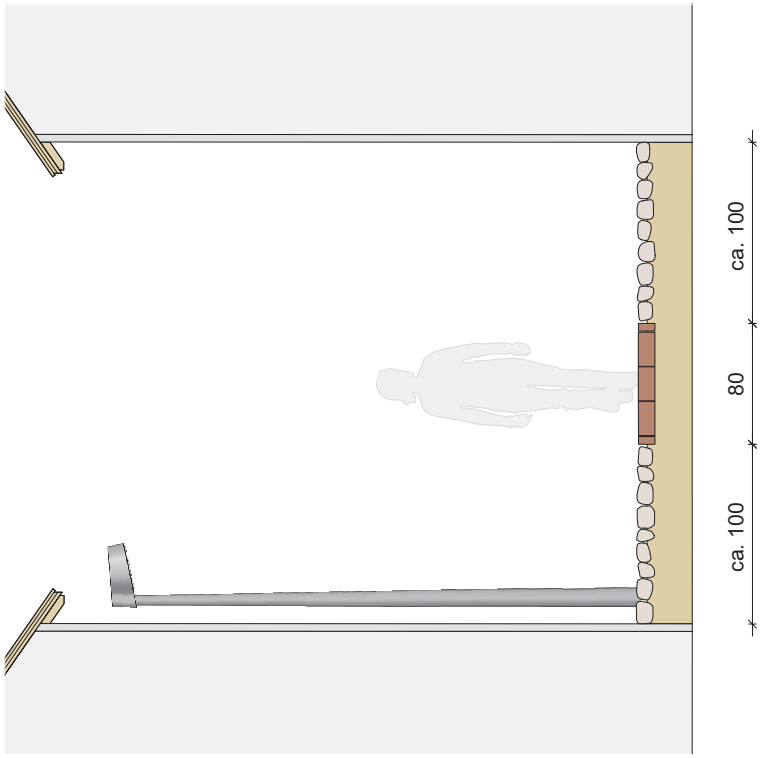
Schnitt und Ausschnitt 12 Klosterhof 1 : 50



Schnitt und Ausschnitt 13 Klosterhof 1 : 50



Schnitt und Ausschnitt 14 Klosterhof 1 : 50



Schnitt und Ausschnitt 15 Klosterhof 1 : 50

## Küsterstraße

### Typisierung:

kleiner innerörtlicher Wohnweg mit Anschluss an die Spretstraße (Fußgängerbereich)  
 Verfügbare Straßenraumbreite: im Nordabschnitt ca. 6 m, im Südabschnitt ca. 3,9-5m  
 Bisheriges Profil: 3,85 m Fahrbahnbreite, beiderseits Fassadenstreifen/Gehwege meist ca. 0,3-1 m

### Funktionale Ziele Nordabschnitt

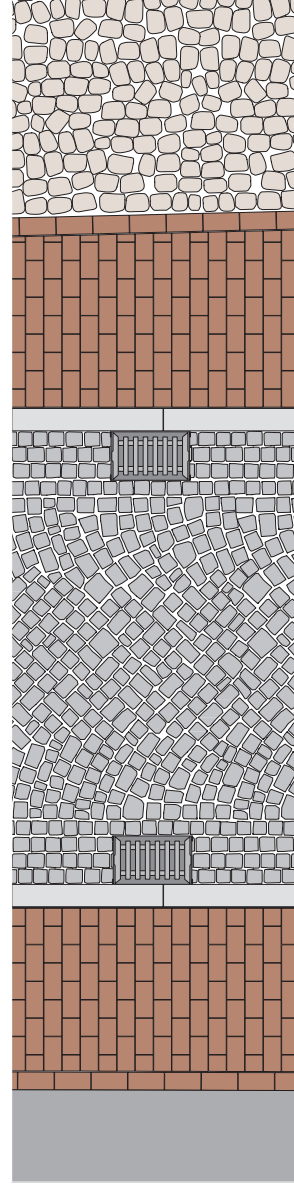
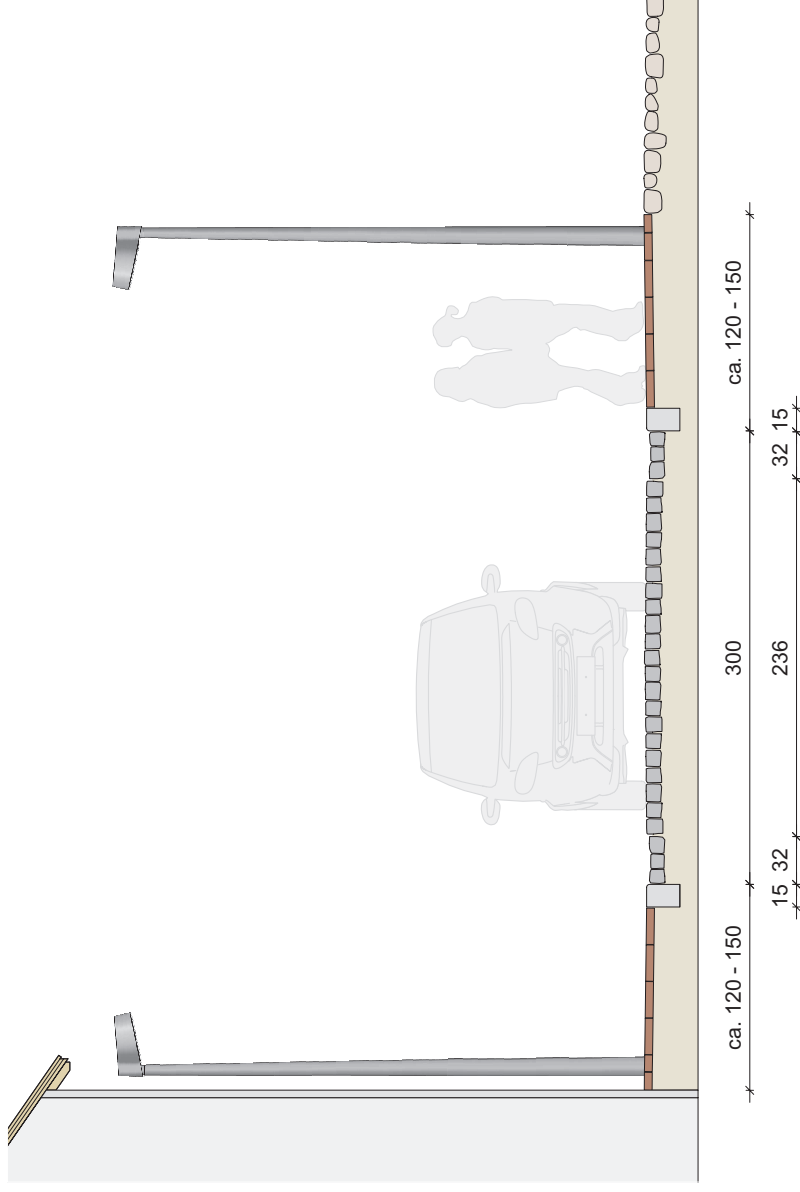
(Kamp- bis Papenstraße):

Weiche Separation mit niedrigem Rundbord zwischen Gehwegen und Fahrbahn:  
 3m Fahrbahnbreite und ca. 1,5m breiten Gehwegen beiderseits  
 Radfahrer generell auf der Fahrbahn

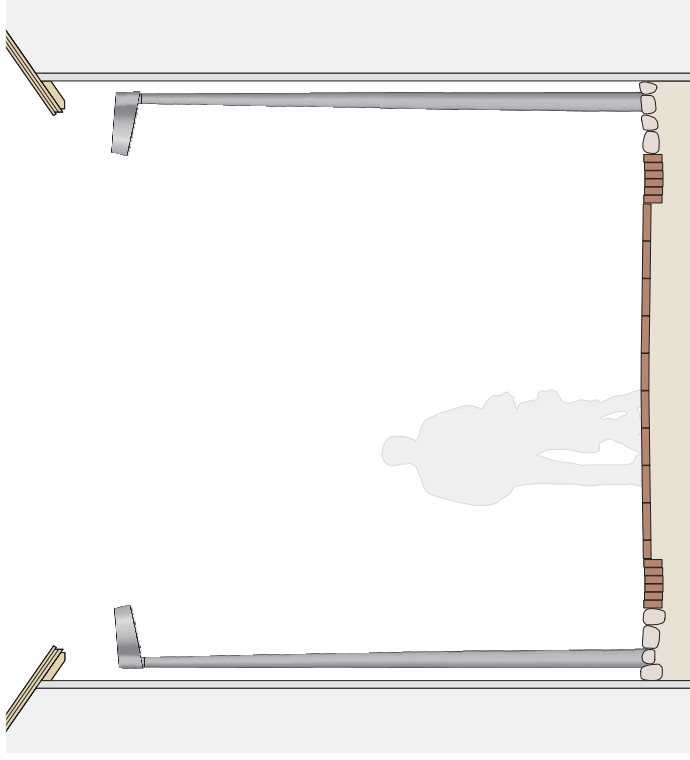
### Gestaltungsziele Nordabschnitt

(Kamp- bis Papenstraße):

Borde und Rinnen in Granit  
 Fahrbahn in Granit-Kleinstein  
 Gehwege in dunkelrotem Klinker  
 Straßenbeleuchtung ca. LPH 3,5m als kleine Auslegerleuchte



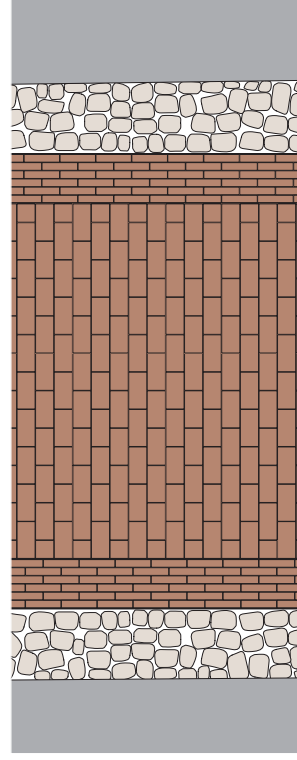
Schnitt und Ausschnitt 16 Küsterstraße 1 : 50



Funktionale Ziele Südabschnitt  
(Papen- bis Spreetstraße):  
Wohnweg als Mischfläche mit überwiegendem Fuß-/Radverkehr:  
3m gut begehbare und befahrbare Mittelfläche beiderseits Ausgleichstreifen, nach Bedarf befahr-/beparkbar  
Radfahrer generell im Mittelbereich

Gestaltungsziele Südabschnitt  
(Papen- bis Spreetstraße):  
Rinnen in dunkelrotem Klinker  
Mittlerer Bewegungsbereich in dunkelrotem Klinker  
Ausgleichs-/Randbereiche 1-2m breit in Steckieselbelag  
Straßenbeleuchtung LPH ca. 3,5m als kleine Auslegerleuchte

ca. 100 - 200      300      ca. 100 - 200  
32      236      32

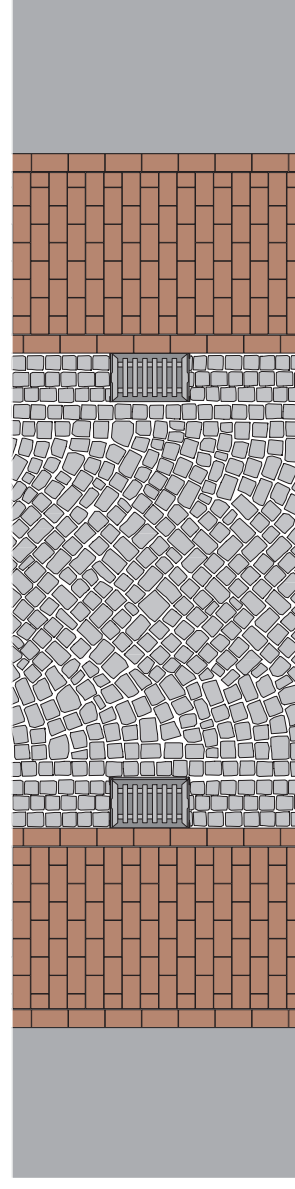
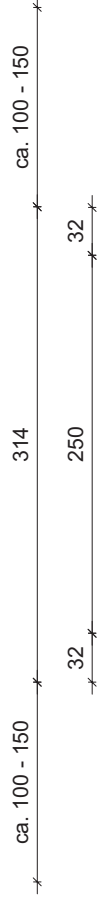
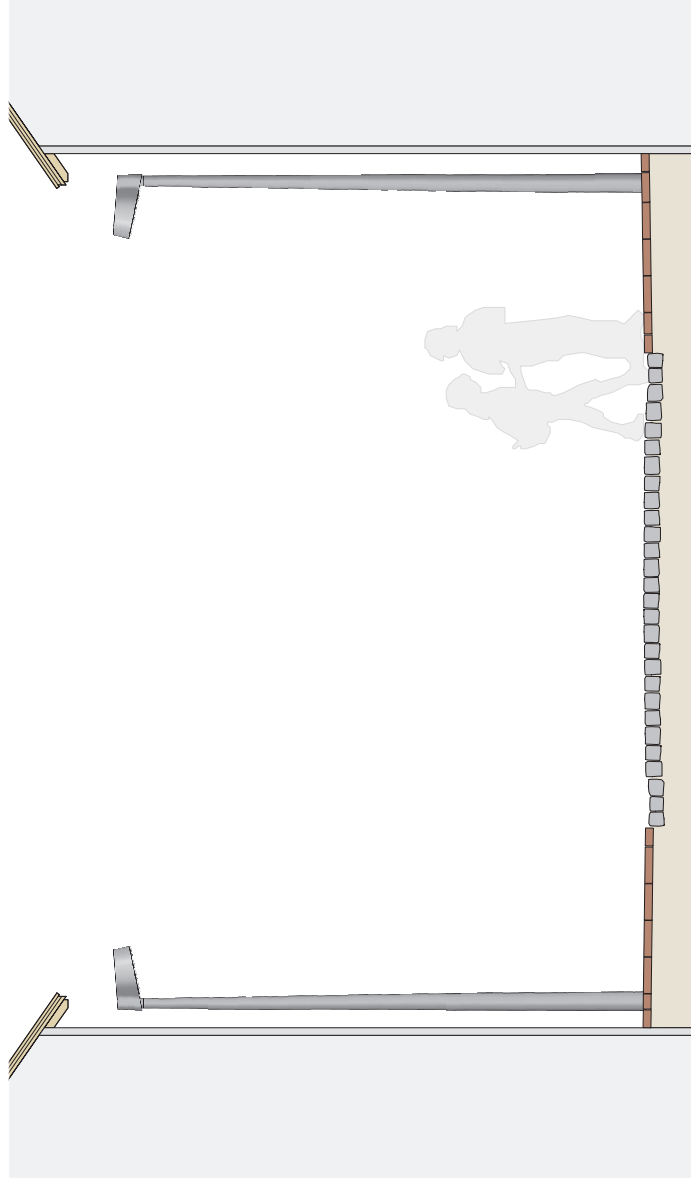


Schnitt und Ausschnitt 17 Kusterstraße 1 : 50

## Heisterberg

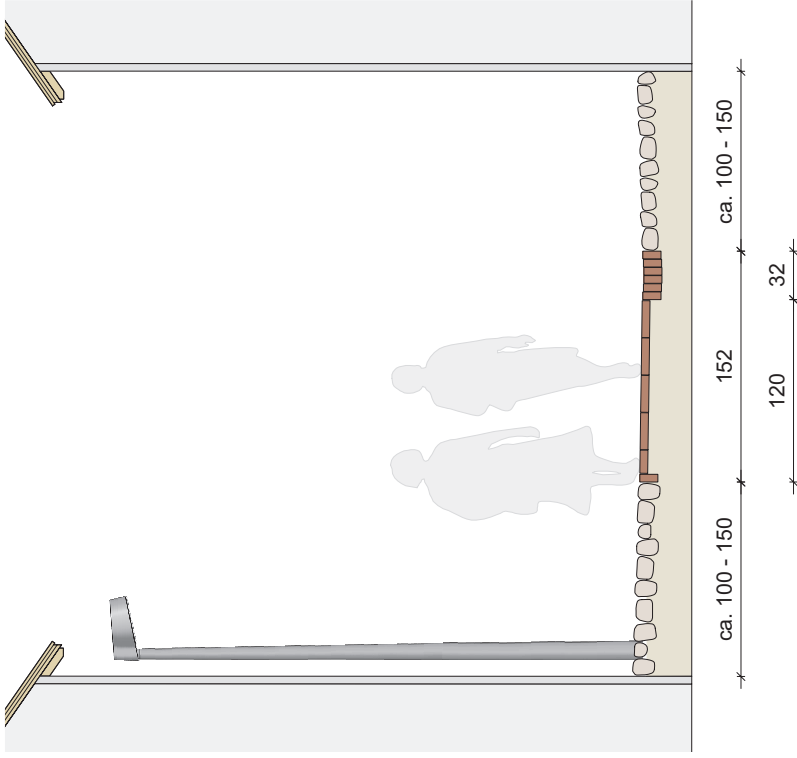
### Typisierung:

kleine innerörtliche Wohnstraße  
Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 4,2 - 6,5 m  
Bisheriges Profil: 3,15 m Fahrbahnbreite,  
beiderseits Gehwege 1 – 1,5m, Radfahrer auf  
der Fahrbahn, Westliches Ende als befahrbarer  
Fußweg mit 1,6m Klinkergehbereich und  
ca. 1-1,4m Randstreifen in Steckkiesel



Schnitt und Ausschnitt 18 Heisterberg 1 : 50





**Funktionale Ziele:**

Weiche Separation mit Kleinsteinrinne zwischen Gehwegen und Fahrbahn im bestehenden Profil beibehalten

**Gestaltungsziele:**

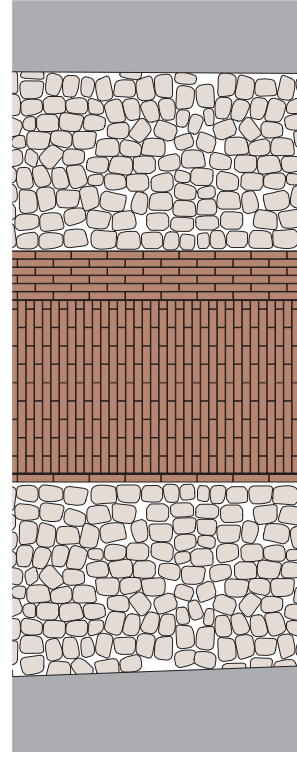
Erhalt der bestehenden Gestaltung mit

Rinnen in Granit

Fahrbahn in Granit-Kleinstein

Gehwege in dunkelrotem Klinker

Jedoch neue Straßenbeleuchtung LPH ca. 3,5m als kleine Auslegerleuchte



Schnitt und Ausschnitt 19 Heisterberg 1 : 50

## Brüttstraße

### Typisierung:

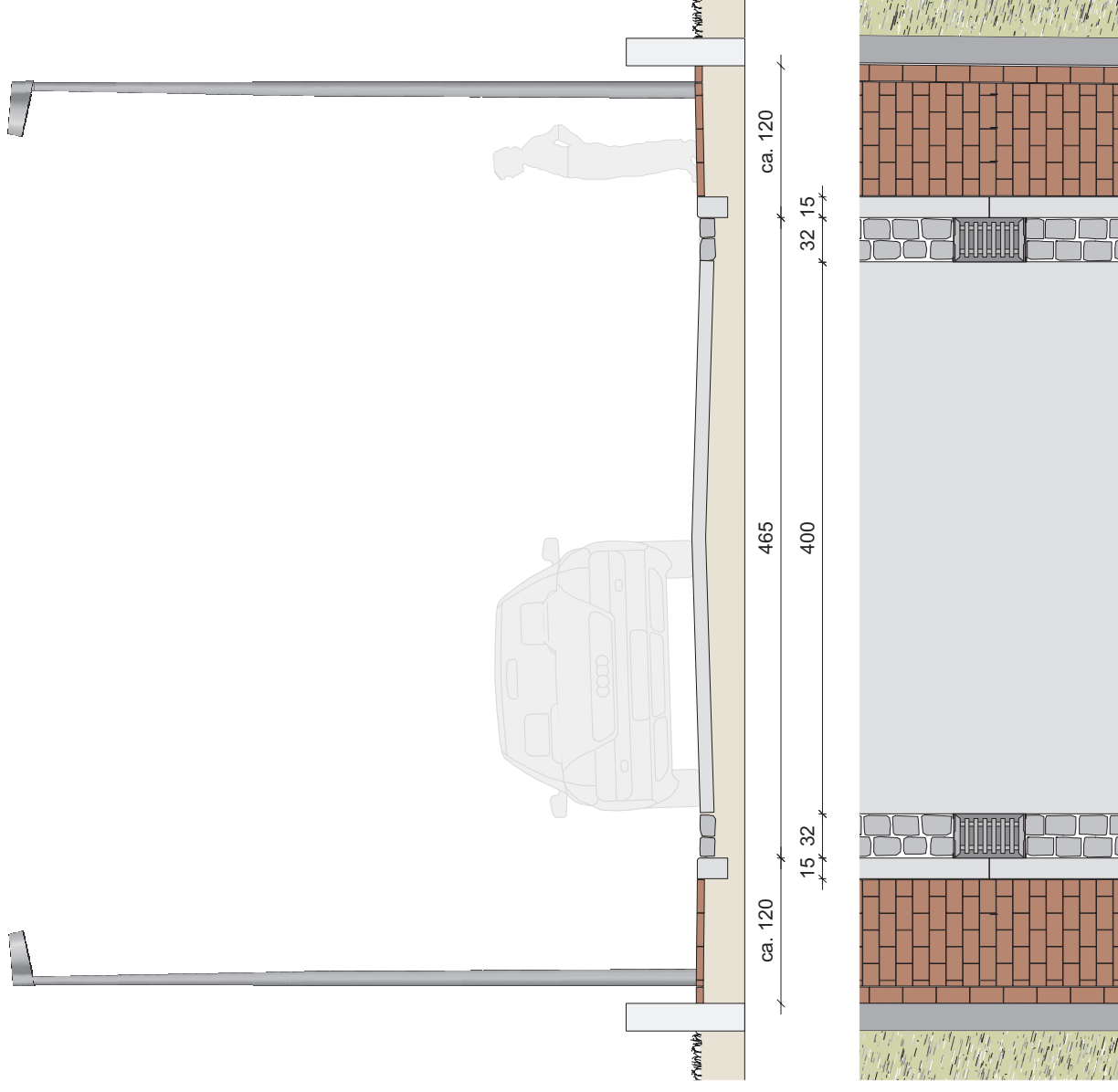
Innerörtliche Wohnstraße  
Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 7 m  
Bisheriges Profil: 4,65m Fahrbahnbreite,  
beidseitige Gehwege ca. 1,2 m  
Radfahrer auf der Fahrbahn

### Funktionale Ziele:

Innerhalb der bestehenden Raumgliederung  
Parkstreifen mit Baumbeeten einbauen  
Separationsprinzip mit 4,65 Fahrbahn, die  
abschnittsweise auf 3m verengt wird, daneben  
Anlage von 1,65m breitem Parkstreifen mit  
regelmäßigen Baumpflanzungen  
Gehwege können 1,2m bleiben  
(Bewegungsbereich aufgrund angrenzender  
Vorgärten uneingeschränkt)  
Radfahrer generell auf der Fahrbahn  
Fußwegequerungen über Bordabsenkungen an  
Einfahrten gut möglich

### Gestaltungsziele:

Borde und Rinnen in Granit  
Gehwege in dunkelrotem Klinker  
Fahrbahn Asphalt  
Parkstreifen in Granit-Großstein  
Straßenbeleuchtung LPH ca. 5m als  
Auslegerleuchte  
Baumpflanzungen regelmäßig im Parkstreifen



Schnitt und Ausschnitt 20 Brutstraße 1 : 50



Schnitt und Ausschnitt 21 Brüttstraße 1 : 50

## Am Bahnhof

### Typisierung:

Innerörtliche Sammelstraße mit Busverkehr, diverse seitliche Anbindungen durch Busbahnhof und Parkplatzanlagen  
Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 18-20 m  
Bisheriges Profil: 10-12m Fahrbahnbreite (einschließlich Parken am Straßenrand), Gehweg Westseite 3-4m im unregelmäßigen Verlauf u.a aufgrund von Parkbuchten und Buskap, Gehweg Ostseite ca. 2-3,5m (läuft östlich um Busbahnhof)  
Radfahrer auf der Fahrbahn  
Altbaumbestand im Nordabschnitt in kleinen Baumscheiben im Gehweg  
Gesamteindruck: überbreiter Straßenraum ohne ablesbare Funktionsgliederung, städtebaulich-freiraumgestalterisch schlecht strukturiert

### Funktionale Ziele:

Straßenraum entsprechend der erforderlichen Verkehrsfunktionen neu gliedern:  
Fahrbahn auf die nach RASt erforderliche Breite reduzieren (Begegnungsfall Bus/Bus i.d.R. 6,5m)  
Parkplätze neu strukturieren, dabei insbesondere Senkrechtparken nach Sicherheitskriterien überprüfen  
Sichere Radwegelösung entwickeln  
Gehwege und Fußgängerquerungen erneuern  
Erhaltenen Altbaumbestand mit ausreichenden Baumscheiben erfassen, Möglichkeiten der stärkeren Straßenraumfassung durch weitere Baumpflanzungen nutzen

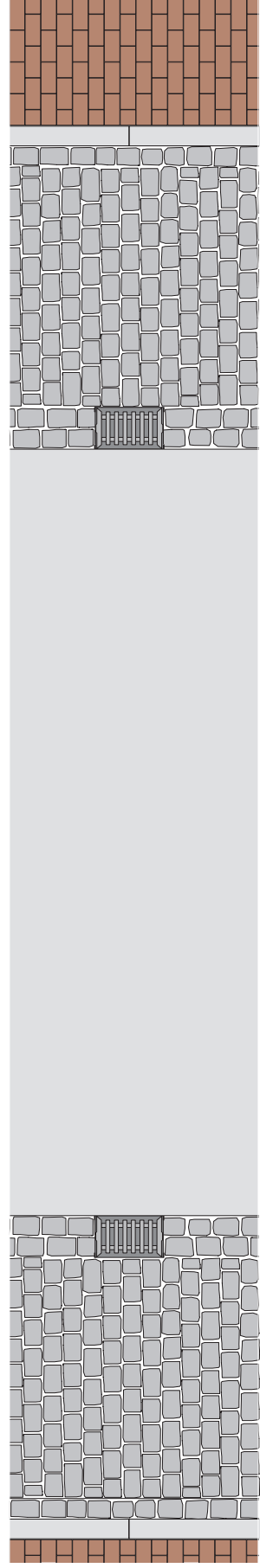
### Gestaltungsziele:

Borde und Rinnen in Granit, aus wirtschaftlichen Gründen evtl. auch Beton  
Gehwege in dunkelrotem Klinker  
Fahrbahn Asphalt, Belagsfeld vor dem Bahnhof in Großstein beibehalten  
Parkflächen in Granit-Großstein  
Baumscheiben in Gusseisen  
Straßenbeleuchtung LPH ca. 5m als Auslegerleuchte  
Großbaumpflanzungen zur räumlichen Fassung des Straßenraumes  
Möblierung am westlichen Gehweg und vor dem Bahnhof



0 - 400 1050 ca. 200 - 350

15 32 200 15



Schnitt und Ausschnitt 22 Am Bahnhof 1 : 50



# ÜBERGÄNGE ZU DEN FUSSGÄNGERBEREICHEN

## Garten- und Brunnenstraße zum Fußgängerbereich Ziegel

Ausgangssituation, Planungsanforderung:

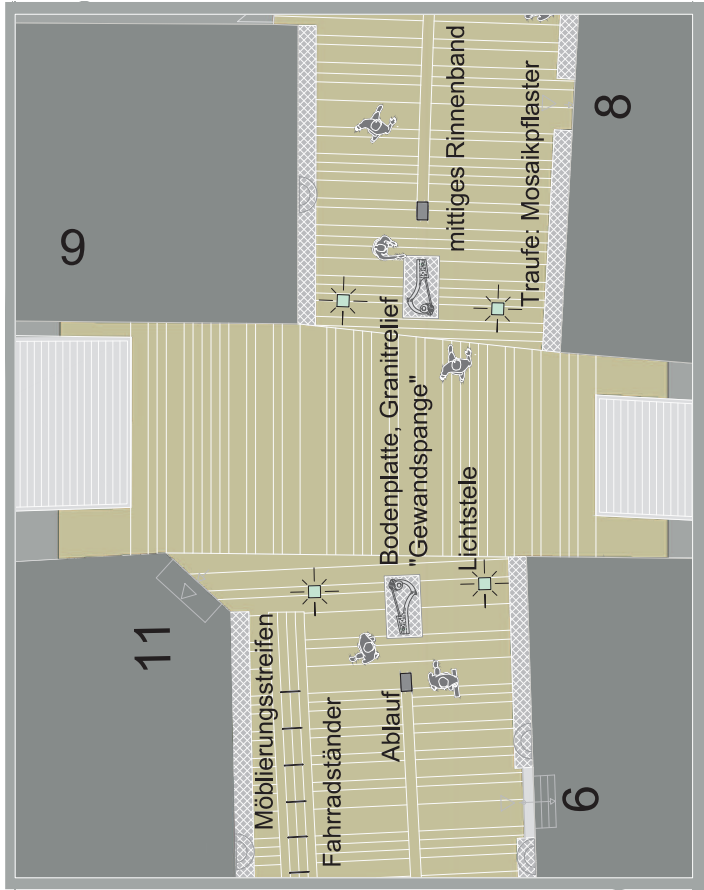
Bautechnische und gestalterische Anbindung der beiden innerstädtischen Wohnstraßen an den Fußgängerbereich Ziegel. Die nach den erläuterten Richtlinien des Gestaltungshandbuchs mit den ortstypischen Materialien Kleinstein und Klinker geplanten Straßen treffen auf die mit Betonplatten in Beige-, Grau- und Rottönen geplante (Vorentwurfsstand) Fußgängerzone Ziegel. Für die Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Materialkonzepten soll eine Lösung entwickelt werden.

Lösungsansatz:

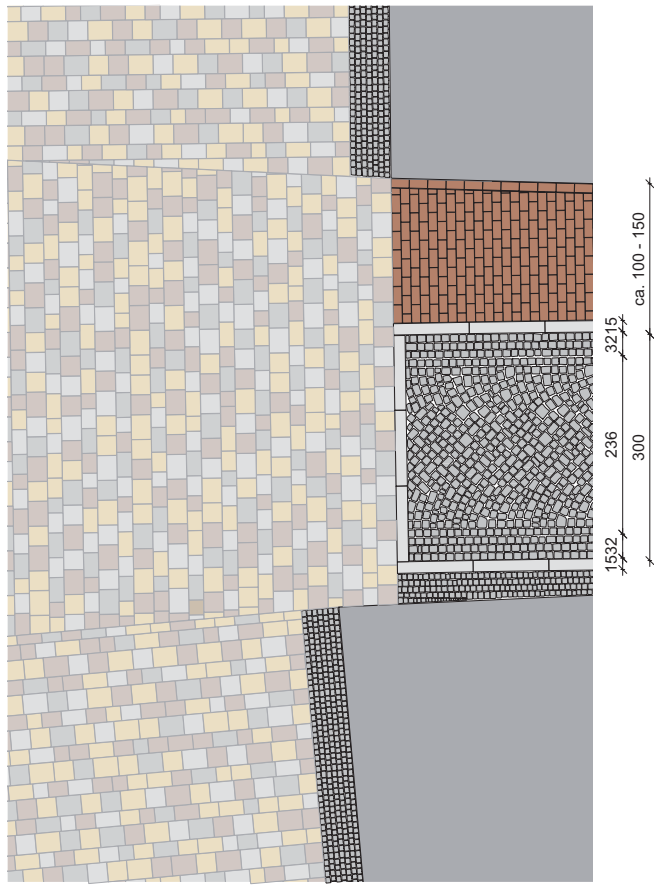
Die Fußgängerzonenplanung unterbricht an den Straßenanbindungen bzw. -querungen den Kleinsteinrandstreifen und schließt den (hier quer zur Fahrtrichtung gedrehten) Plattenbelag direkt an die Anbindungsstelle an. Dieses Prinzip wird als Vorgabe für die Schnittstellenlösung angenommen. Der Belagswechsel soll in einer geraden Linie in Verlängerung der jeweils weiter in die Straßen zurücktretenden Hausfassaden (die Gebäudeecken stehen etwas versetzt) hergestellt werden. Wegen der Fahrzeugbelastung des Überganges soll die Materialtrennung durch einen Granitfiebord stabilisiert werden.

Hinweis:

Bei der weiteren Planung der Fußgängerbereiche sollte geprüft werden, ob durch die Oberflächengestaltung (z.B. Durchziehen des Kleinstein-Ausgleichstreifens) ein weicherer Übergang zu den anschließenden Straßen entwickelt werden kann.

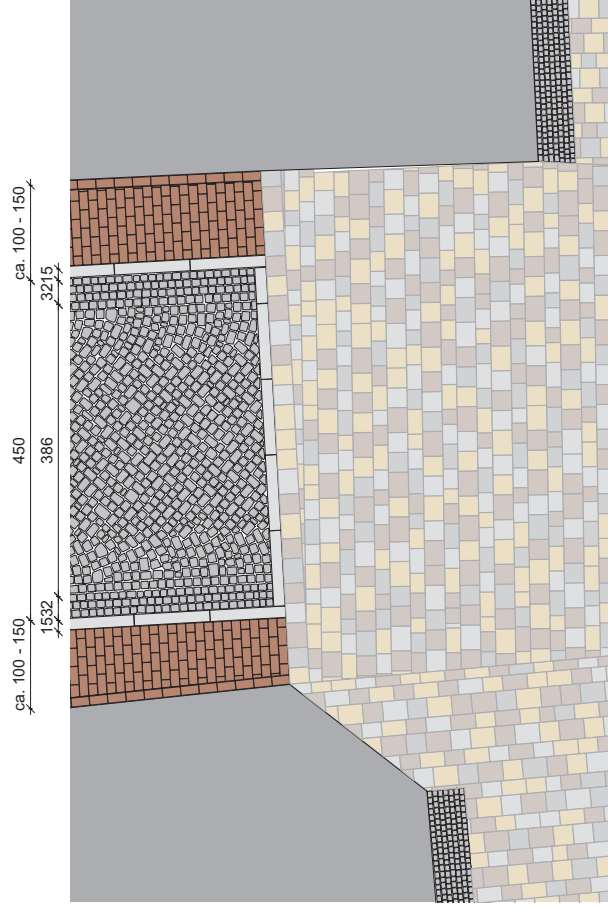


Ausschnitt Übergang Gartenstraße - Zingel 1 : 100



Ausschnitt Übergang Gartenstraße-Zingel  
Vorentwurfstand 10/2011 Fußgängerzone Meldorf o. M.





Ausschnitt Übergang Gartenstraße-Zingel 1:100



Musterpflasterfläche neuer Belag Fußgängerbereiche

## Küsterstraße zum Fußgängerbereich Spreetstraße

Ausgangssituation, Planungsanforderung:

Baufachliche und gestalterische Anbindung der Mischverkehrsfläche Küsterstraße an den Fußgängerbereich Spreetstraße. Die nach den erläuterten Richtlinien des Gestaltungshandbuchs mit den ortstypischen Materialien Klinker und Steckiesel geplante Küsterstraße trifft auf die mit Betonplatten in Beige-, Grau- und Rottönen geplante (Vorentwurfsstand) Fußgängerzone Spreetstraße. Für die Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Materialkonzepten soll eine Lösung entwickelt werden.

Lösungsansatz:

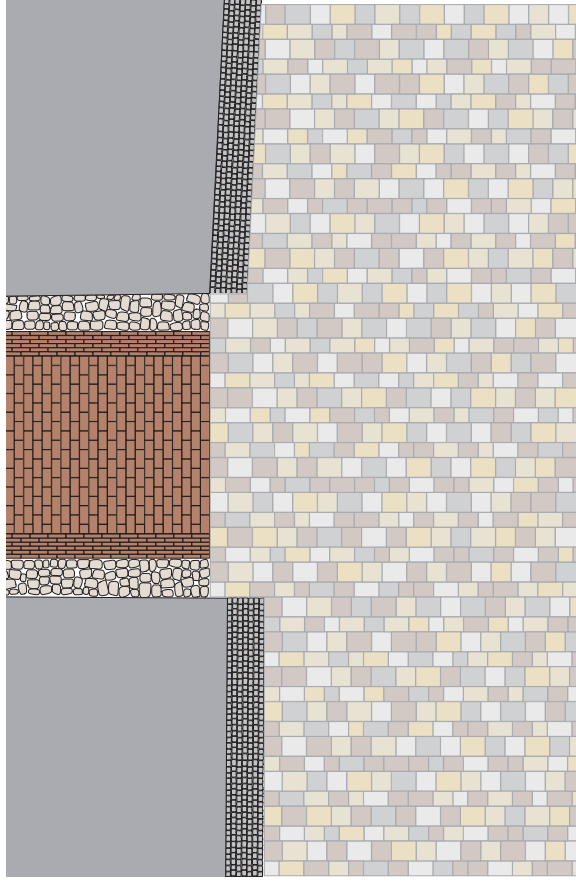
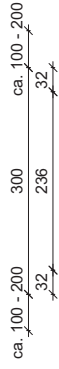
Die Fußgängerzonenplanung unterbricht an Straßenanbindungen den Kleinsteinrandstreifen und schließt den Plattenbelag direkt an die Anbindungsstelle an. Dieses Prinzip wird als Vorgabe für die Schnittstellenlösung angenommen. Der deutliche Belagswechsel ist unvermeidlich, er soll in einer geraden Linie in Verlängerung der weiter in die Küsterstraße zurücktretenden Hausfassade (die beiden Gebäudeecken stehen etwas versetzt) hergestellt werden. Wegen der geringen Fahrzeugbelastung des Überganges

kann die Materialtrennung lediglich durch einen Stahlliner stabilisiert werden.

Hinweis:

Bei der weiteren Planung der Fußgängerbereiche sollte geprüft werden, ob durch die Oberflächengestaltung (z.B. Durchziehen des Kleinstein-Ausgleichstreifens) ein weicherer Übergang zu den anschließenden Straßen entwickelt werden kann.

Ausschnitt Übergang Küsterstraße - Spreetstraße 1 : 100



Ausschnitt Übergang Küsterstraße - Spreetstraße  
Vorentwurfsstand 10/2011 Fußgängerzone Meldorf o. M.



## Rosenstraße zum Fußgängerbereich Zingel

Ausgangssituation, Planungsanforderung:

Für die Anbindung der innerörtlichen Erschließungsstraße Rosenstraße an das östliche Ende des Zingel sollen Gestaltungsrichtlinien aufgestellt werden. Die Vorentwurfsplanung zum Zingel ist allerdings für diesen Bereich noch zu konkret, um als Grundlage der Schnittstellendefinition dienen zu können. Der großflächige Übergangsbereich östlicher Zingel-Rosenstraße-Kampstraße erfordert eine nach verkehrlichen und städtebaulich-freiraumplanerischen Zielen abgestimmte Planung. Erst mit Vorlage der räumlichen Planung können exakte Aussagen zur Gestaltung der Übergänge

getroffen werden. Zum derzeitigen Planungs- und Kenntnisstand wird daher vorläufig davon ausgegangen, dass die dreieckige Platzaufweitung am Ostende des Zingel in der Oberfläche wie die Fußgängerbereiche gestaltet wird und die Rosenstraße in derzeitiger Trasse nach Gestaltungshandbuch ausgebaut wird.

Lösungsansatz:

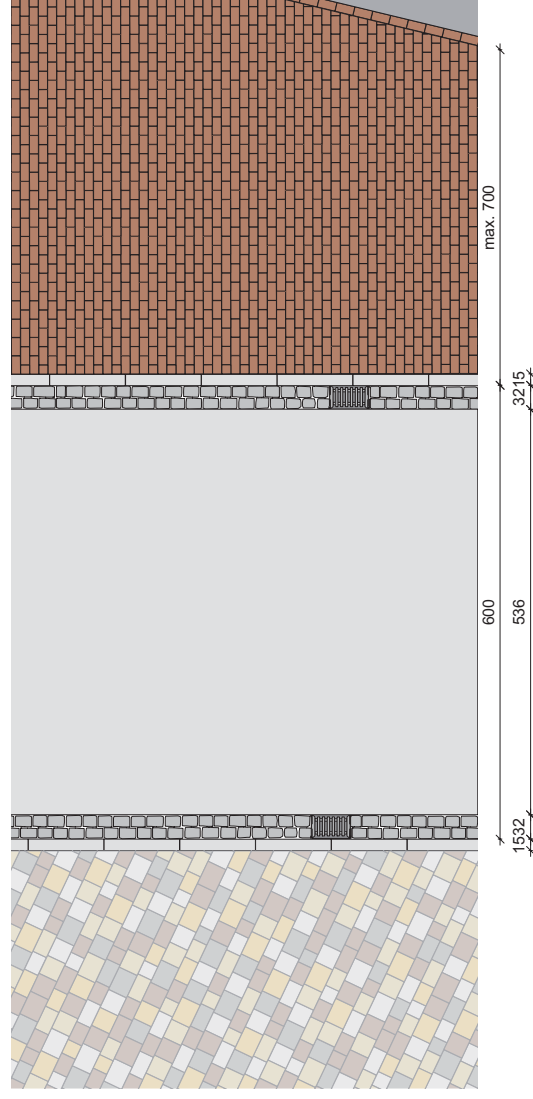
Die Belagsoberflächen der Fußgängerzone bzw. des Zingelplatzes werden bis an den Nordrand der Rosenstraße (an den Bord) herangeführt. Die Rosenstraße wird gemäß der dargestellten Gestaltungsrichtlinien am Platz

vorbeigeführt und erhält (Lage entwurfsabhängig) eine Fußgängerquerungsstelle (Zebrastreifen empfohlen) nach Süden. Der südliche Gehweg wird in rotem Klinker angelegt.

Hinweis:

Bei der weiteren Planung des östlichen Zingel mit Anbindungen Richtung Bahnhof und zum neuen Einkaufszentrum sollte die Trassenführung der Rosenstraße in diesem Abschnitt überprüft werden (evtl. weiter südlich).

Ausschnitt Übergang Rosenstraße - Zingel 1 : 100



Ausschnitt Übergang Rosenstraße - Zingel Vorentwurfsstand 10/2011 Fußgängerzone Meldorf o. M.





## MÖBLIERUNGEN

Für die Möblierung und die Beleuchtung wird durch das Gestaltungshandbuch ein funktionales und sachliches Design vorgegeben. Historisierende oder auffällige zeitgemäße Gestaltungsformen sollen vermieden werden. Durch ansprechende, jedoch zurückhaltende Gestaltung können die Möblierungselemente und Beleuchtungsarmaturen flexibel eingesetzt werden und fügen sich unauffällig in das von Fassaden und Straßenoberflächen geprägte Gesamtbild ein.

Auf den nachfolgenden Seiten werden Möblierungselemente dargestellt, die unabhängig vom Hersteller, als Leiffabrikate dienen. Die später mitstellernachweis für die Realisierung ausgewählten Elemente sollen konstruktiv-gestalterisch den im Gestaltungshandbuch dargestellten entsprechen, wobei in Details Variationen möglich sind. Es sollte vor Ausschreibung bzw. Beauftragung des Stadtmobiliars eine Bemusterung durchgeführt werden, bei der die technischen und gestalterischen Eigenschaften sowie die Wartungs- und Pflegeeigenschaften der Produkte überprüft werden.

Das Gestaltungshandbuch empfiehlt Möblierungselemente, die durch eine Reihe von Gemeinsamkeiten bezüglich der Konstruktion und des Materials als ‚Serie‘ wirken: Alle Metallteile sind aus verzinktem und in Graphit-/Eisenglimmerfarbe beschichtetem Stahl. Es wiederholen sich Formen (Abfallbehälter, Poller, Baumscheiben generell rund) wie auch typische technische Merkmale wie Flachstahlprofile (Bänken, Fahrradbügel, Baumschutz- und Rankgitter). Bei allen Möblierungselementen wird eine dem Ort angemessene gehobene Qualität erwartet.

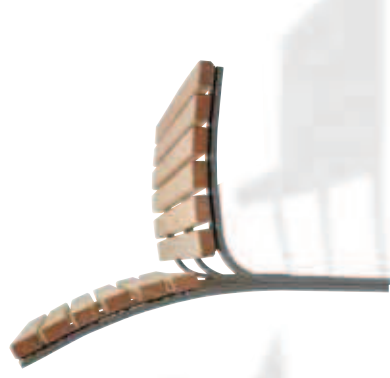
## Möblierungen



Sitzbank

Länge ca. 190 cm  
Gestell Flacheisen  
Auflage Holz (Douglasie oder FSC-Hartholz)  
als Park- oder Hockerbank

Gestell Graphit DB 703  
Holz vergrauend



Fahrradbügel

Flachstahl, Ecken gerundet  
Höhe ca. 90 cm, Breite ca. 50 cm

Graphitgrau DB 703



Abfallbehälter

zylindrischer Behälter  
Volumen ca. 50 l, Durchmesser ca. 45 cm  
Höhe ca. 70 cm  
mit und ohne Ascher

Graphitgrau DB 703



Poller

Rundrohr, Kappe abgesetzt  
Höhe ca. 90 cm, Durchmesser ca. 8 cm  
fest oder herausnehmbar

Graphitgrau DB 703

## Möblierungen

### Baumschutzgitter

Höhe ca. 190 cm  
Durchmesser ca. 56 cm

Stahl verzinkt,  
pulverbeschichtet

Graphitgrau DB 703



### Baumscheibe

Gusseisen  
Durchmesser  
min. 150 cm (außen)

Ausführung mit  
Bodenstrahler möglich

Graphit RAL 9011



### Rankgitter

Höhe ca. 2 m  
Breite ca. 45 cm

Flachstahl / Rundstahl

Graphitgrau DB 703

### Beetschutzzaun

Höhe ca. 0,5 m  
Rundstahl Ø 3 cm

Graphitgrau DB 703





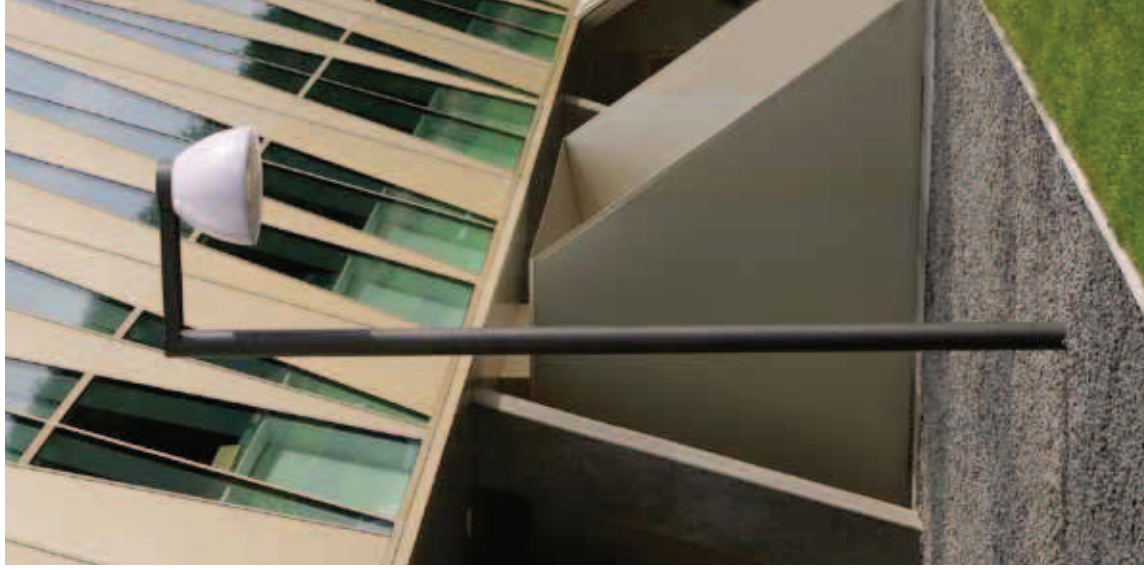


## BELEUCHTUNG

Die Wahl der Beleuchtungsarmaturen wird stark durch die Anforderungen bestimmt, die aus den Meldorfer Straßenproportionen resultieren. Die Leuchten können an vielen Stellen nur an der hinteren Gehwegkante stehen, d.h. im Stadtkern meist direkt an der Fassade. Daher empfiehlt sich eine Auslegerleuchte. Sie sollte, um sowohl an den Sammelstraßen als auch an den Altstadtstraßen mit angrenzender einetägiger Bebauung einsetzbar zu sein, mit Lichtpunkthöhen von 3 bis ca. 5m funktionieren. Die Leuchte muss im Stadtkernbereich hausseitig abblendbar sein, der Leuchtenkopf sollte im Durchmesser höchstens 50cm groß sein, eher noch kleiner.

Im Gestaltungshandbuch werden als Leitfabrikate 2 Typen dargestellt, die die genannten Kriterien erfüllen. Die Beispielleuchte ‚Ballo‘ wirkt durch den transluzenten Polycarbonatschirm und ist sowohl bei Tag als auch nachts auffälliger als die Mastleuchte ‚Nyx‘. Die ‚Nyx‘-Leuchte ist das Designbeispiel für eine zurückhaltend elegant gestaltete technische Leuchte. Sie ist in verschiedenen Größen und mit unterschiedlicher Bestückung erhältlich. Die Leuchtenmaste sollten generell konisch (ohne Absatz) sein. Wie bei den Möblierungen sollte die Leuchtenwahl nach eingehender Bemusterung getroffen werden.

## Beleuchtung



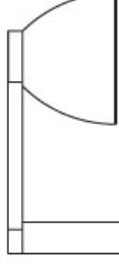
### Mastleuchte Ballo

Schirm: Polycarbonat, opal  
Durchmesser 45 cm  
Mast: feuerverzinkt,  
pulverbeschichtet  
graphitgrau DB 703

Ausführung als

Mastleuchte: Lichtpunkthöhe 4,5 bis 5 m

Mastleuchte: Lichtpunkthöhe 3 m



Kampstraße  
Rosenstraße (Typ 1)

Klosterstraße, Vogelsberg  
Brunnenstraße, Gartenstraße  
Klosterhof, Papenstraße  
(Typ 2, 3, 4)

Verwendung mit Wandausleger  
möglich

# Beleuchtung



## Mastleuchte Nyx

Kopf: Siluminguss  
mit opaler  
Polycarbonatabschirmung  
Durchmesser 33 cm

Mast: Stahlmast, konisch

Ausführung als:

Mastleuchte: Lichtpunkthöhe ca. 5 m  
Mastleuchte: Lichtpunkthöhe ca. 3,5 m  
Wandleuchte

Kampstraße  
Rosenstraße (Typ 1)

Klosterstraße, Vogelsberg  
Brunnenstraße, Gartenstraße  
Klosterhof, Papenstraße  
(Typ 2, 3, 4)

## Pollerleuchte Nyx

Kopf: Siluminguss  
mit opaler  
Polycarbonatabschirmung  
Durchmesser 19 cm

Ausführung als:

Pollerleuchte: Lichtpunkthöhe ca. 1 m  
Wandleuchte





## BELÄGE

Für die als ortsbildprägende Oberflächenbeläge empfohlenen Materialien Klinker, Granit und Asphalt sind im Weiteren illustrierende Detailfotografien dargestellt und zusammenfassend die vorgeschlagenen Verwendungsbereiche aufgeführt.

## Beläge



Klinker 24x12x5,2, ohne Fase

Gehwege

Farbe rotblaubunt

Straßen des Typs 1, 2, 3

flach verlegt im Halbverband



Klinker 24x12x5,2, ohne Fase

Mittelbereiche  
in Straßen des Typs 4

Farbe rotblaubunt

Gehwegüberfahrten  
in Straßen des Typs 1, 2, 3

hochkant verlegt im Halbverband



Kleinsteine 10/10

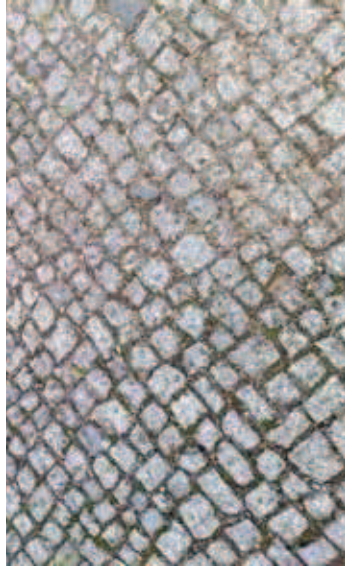
Fahrbahnen  
in Straßen des Typs 2 und 3

Granit

Farbe rötlich grau

verlegt in Passe

## Beläge



Mosaik 5/7

Granit  
Farbe rötlich grau

Ausgleichsstreifen  
entlang von Fassaden  
Straßen des Typs 1, 2, 3



Feldsteinpflaster

Klosterhof  
Vogelberg



Asphalt

mit farblich abgestimmten  
Zuschlagstoffen

Fahrbahnen  
in Straßen des Typs 1

Granit rötlich grau





# ANHANG GESTALTUNGSHANDBUCH MELDORF

## BESTANDSAUFNAHME

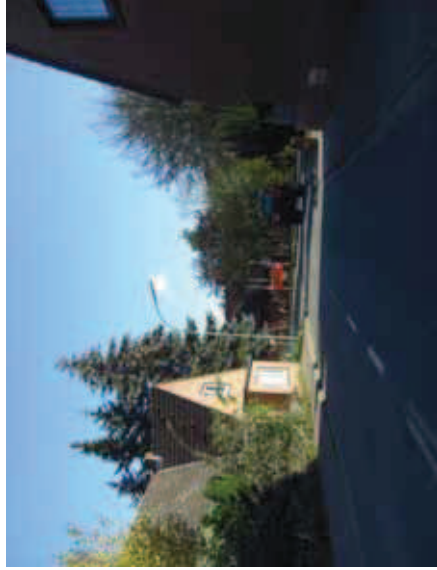
## Kampstraße

Innerörtliche Sammelstraße mit Busverkehr

Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 9-12 m

Fahrbahn:

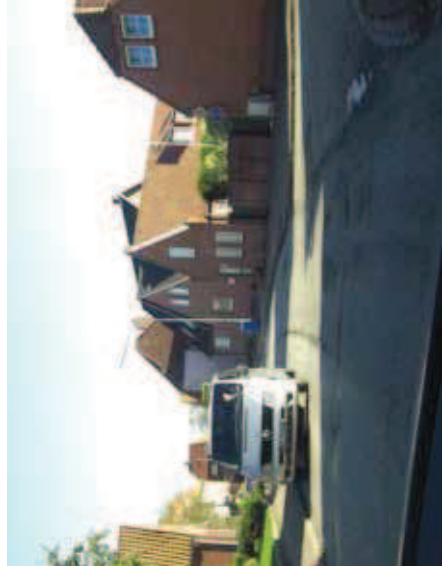
6 m, Asphalt, 2 –zeitlige Rinne Granitgroßstein



Gehwege:

1,5 – 1,8 m, Betonplatten 30/30, Betonbord





## Rosenstraße

(Einnündung Zingelstraße / Kampstraße)

Innerörtliche Sammelstraße mit Busverkehr

Verfügbare Straßenraumbreite:  
überwiegend ca. 9-10 m

Fahrbahn: 6,10 m inkl. Rinne  
Asphalt, 2-zeilige Großsteinrinne

Schrägparken: Verbundstein, Betonbord  
Asphalt





## Rosenstraße

(Richtung Westen / Grabenstraße,  
bis ca. Brunnenstraße)

Innerörtliche Sammelstraße mit Busverkehr  
Verfügbare Straßenraumbreite:  
überwiegend ca. 9-10 m

Gehweg Nord: 1,25 m (nr.15),  
1,4 m (nr. 11)  
30x30 Platten

Gehweg Süd: teils komb. Geh-/ Radweg  
1,2 m Platten 30x30  
1,2 m Pflaster 20/10  
Betonbord





## Rosenstraße

(Richtung Westen / Grabenstraße, ab ca. Brunnenstraße)

Innerörtliche Sammelstraße mit Busverkehr

Verfügbare Straßenraumbreite:  
überwiegend ca. 9-10 m

Fahrbahn: 6,10 m inkl. Rinne  
Asphalt, 2-zeitige Großsteinrinne

Schrägparken: Verbundstein, Betonbord Asphalt







## Rosenstraße

(hinter Sparkasse, Parkplatz)

Fahrbahn: 5,15 m inkl. Zeilen  
je 1 Zeile Großstein, Asphalt

Innerörtliche Erschließungsstraße (primär P-Platz-  
Zubringer Dithmarschenhalle, Bibliothek,  
Sparkasse)

Schrägparken  
Verbundstein, Betonbord  
Asphalt

Verfügbare Straßenraumbreite:  
überwiegend ca. 11-12 m





## Rosenstraße

(Richtung Sparkasse)

Innerörtliche Erschließungsstraße (primär P-Platz-Zubringer Dithmarschenhalle, Bibliothek, Sparkasse) mit Wendemöglichkeit im kleinen Kreis vor Bibliothek



Fahrbahn:

5,15 m inkl. Zeilen  
je 1 Zeile Großstein, Asphalt





## Rosenstraße (West)

westl. Süderstraße (Dithmarsia)

kleine innerörtliche Wohnstraße

Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 5,5 - 7,5 m

Gehweg:

Steckkiesel  
0,75 m Klinkerband

Fahrbahn: 2 Zeilen Großstein beidseitig  
3 m Großstein Passe  
insgesamt 3,35 m



## Rosenstraße (Ost)

beidseitigöstl. Süderstraße (Erweiterung)

Gehweg: 0,8 m links, 0,65 m rechts  
Klinker, Granitbord

Fahrbahn: 3,90 m inkl. Zeile  
Asphalt



## Klosterstraße

kleine innerörtliche Wohnstraße

(bei Nr. 36)

Gehweg:

1,5 m, Klinker, Granitbord

Fahrbahn:

2-zeilige Rinne Großstein,  
2,2 m Betonpflaster 14/21,  
2,3 m Parken Granitgroßstein,  
3-zeilige Rinne Schlacke







## Klosterstraße

kleine innerörtliche Wohnstraße

(bei Nr. 36)

Gehweg:

1,5 m, Klinker, Granitbord

Fahrbahn:

2-zeilige Rinne Großstein,  
2,2 m Betonpflaster 14/21,  
2,3 m Parken Granitgroßstein,  
3-zeilige Rinne Schlacke





## Vogelberg

kleiner innerörtlicher Wohnweg als Sackgasse mit Fußwegedurchgang zum Zingel

1,3 m inkl. Bord, alter Klinker, Granitbord

Gehweg:

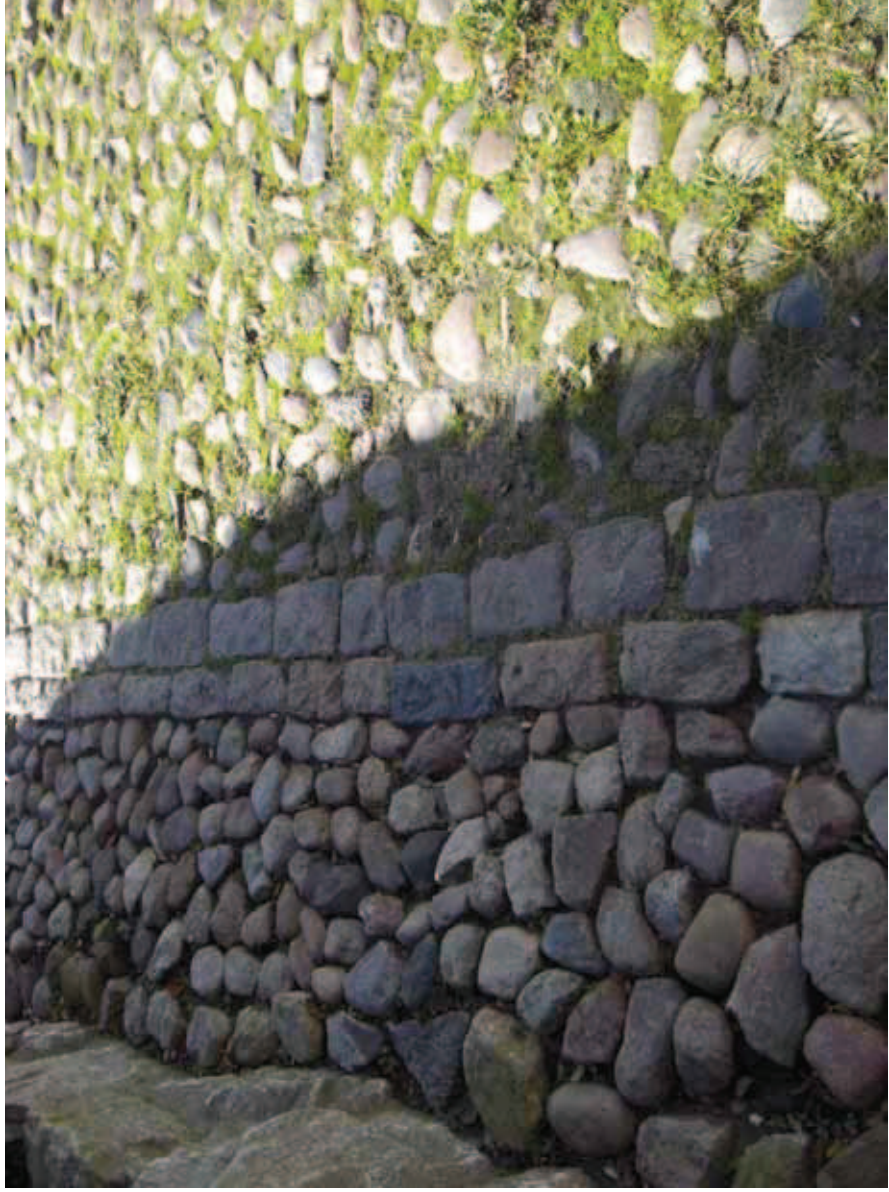
Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 6,5 m

0,6 - 1,0 m Steckkiesel  
(linke Seite von Klosterstr. aus)

Restflächen

Fahrbahn: 4,2 m inkl 2 Zeilen, Feldstein

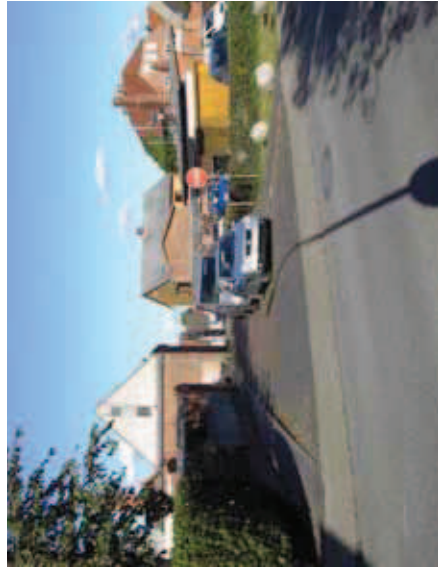




## Brunnenstraße (Süd)

kleine innerörtliche Wohnstraße als Einbahnstraße mit einseitigem Parken

Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 5,5 - 7,5 m  
Gehweg: 0,3 - 0,6 m



## Brunnenstraße (Mitte)

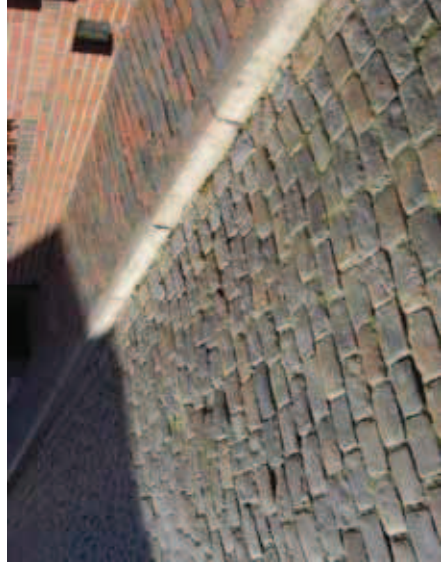
Gehweg: 0,55 m links (von Klosterstr. aus)  
1,4 m rechts (von Klosterstr. aus)

Fahrbahn: 4,30 m (oben, Kreuzung Zingel)  
Großstein  
5,5 m (Klosterstraße), inkl. Rinne

Einfahrt Zingel: 0,2 links,  
0,5 rechts

Fahrbahn: 2-zeilige Klinkerrinne  
4,9 m inkl. Rinne  
alter Klinker, hochkant





## Brunnenstraße (Nord)

Gehweg: 0,95 m inkl. Bord (bei Nr. 2),  
0,5m (bei Nr. 7)

Fahrbahn: 4-zeilig Klinkerrinne, 3,85 m  
inkl. Rinnen,  
alter Klinker hochkant







## Gartenstraße (Süd)

kleine innerörtliche Wohnstraße als Einbahnstraße  
mit einseitigem Parken

Gehweg:  
0,6 – 1,5 m, Klinker (neu), Granitbord

Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 5,5 - 7,5 m

Fahrbahn:  
3,50 m, Asphalt (neu), keine Rinne, keine Zeile



## Gartenstraße (Nord)

Gehweg:

1,65 m, Klinker (alt), links, Granitbord

0,4 m Klinker (alt), rechts, Granitbord

Fahrbahn:

(an Kreuzung Zingel)

4,90 m, Asphalt (alt), keine Rinne, keine Zeile

(bei Nr. 8) 4,40 m



## Klosterhof

kleine innerörtliche Wohnstraße im historischen Klosterbereich

Fahrbahn:

4,3 m inkl. Rinne  
Großstein, wild

Verfügbare Straßenraumbreite: überwiegend

Gehweg:

1,8 m inkl. Bord rechts  
0,8-1,0m links  
(von Klosterstraße aus),  
0,5m (bei Nr. 7)





## Klosterhof (West)

kleine innerörtliche Wohnstraße im historischen Klosterbereich

Verfügbare Straßenraumbreite: überwiegend  
ca. 7 - 8,5 m

Fahrbahn: 4,3 m inkl. Rinne  
Gehweg: Klinker Granitbord





## Klosterhof (Parkplatz)

kleine innerörtliche Wohnstraße im historischen  
Klosterbereich

Verfügbare Straßenraumbreite: überwiegend  
ca. 7 - 8,5 m

Fahrbahn: Rinne Beton 15x15, 3 Zeilig

Asphalt

Verbundstein

Stellplatz

Gehweg: Betonplatte 30x30, Betonbord







## Küsterstraße

kleiner innerörtlicher Wohnweg mit Anschluss an die Spreetstraße (Fußgängerbereich)

Verfügbare Straßenraumbreite:

- im Nordabschnitt ca. 6 m,
- im Südschnitt ca. 3,9-5m

Fahrbahn:

3,85 m  
Asphalt, keine Rinne

Gehweg:

1,4 m rechts,  
links Ausgleich ca. 0,4 m  
Klinker, Granitbord





## Heisterberg

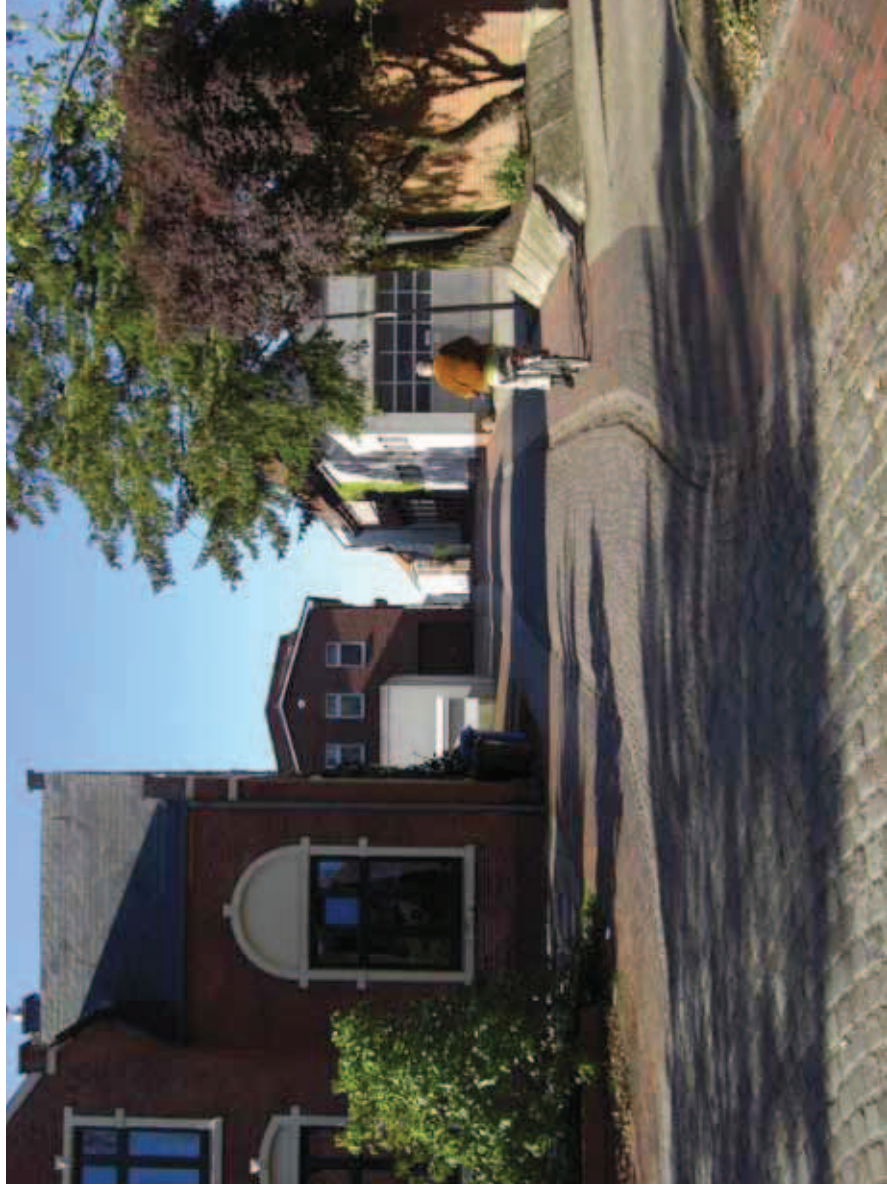
kleine innerörtliche Wohnstraße

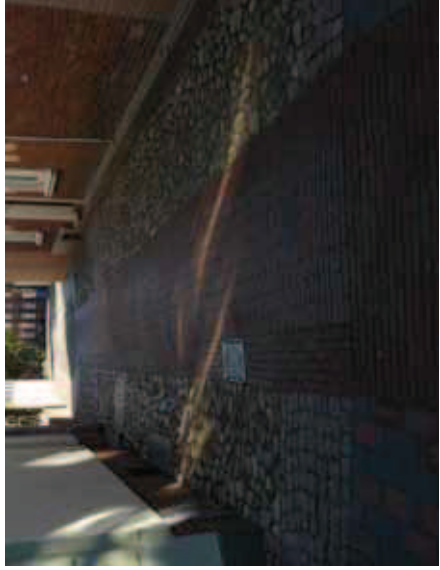
Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 4,2 - 6,5 m

Fahrbahn: 6-zeilige Rinne Klinker hochkant  
3,1 m inkl. Rinne  
Klinker hochkant, neu

Ausgleich: ab Anbau Süderstraße 6:  
Aufweitung Kleinsteingefahrbahn  
Steckkiesel, grob

Gehweg: 1,0 m Klinker





## Brüttstraße

Innerörtliche Wohnstraße

Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 7 m

Fahrbahn  
4,65 m  
2 Zeilen Großstein Granit  
Asphalt

Fahrbahn:  
6,10 m inkl. Rinne  
Asphalt,  
2-zeilige Großsteinrinne

Schrägparken:  
Verbundstein,  
Betonbord  
Asphalt

Gehweg  
Klinker 1,2 m  
Granitbord





## Am Bahnhof

Innerörtliche Sammelstraße mit Busverkehr, diverse seitliche Anbindungen durch Busbahnhof und Parkplatzanlagen

Verfügbare Straßenraumbreite: ca. 18-20 m











## Papenstraße (Ost)

Gehweg: 1,55 m inkl. Bord, Rest Pigsten

Fahrbahn:  
Rinne 0,34 m  
(3 Zeilen Kleinstein)  
3,15 m inkl Rinne  
Kleinstein Bogen





## Papenstraße (West)

Gehweg/Ausgl.: 0,8 m Steckkiesel links  
1,25 m Steckkiesel rechts

Fahrbahn: 2,10 m Klinker hochkant  
je 3-zeiliger Läufer Klinker hochk.  
Aufweitung vor Küsterstraße





## Burgstraße

Randbereiche: Steckkiesel, Feldstein, wild

Fahrbahn: 6 Zielen hochkant  
Klinker hochkant





## Gang zwischen Rosenstraße und Rathausplatz

Gehweg      Betonstein 20/10, Großsteinzeile  
Pflanzbeerbreite 1,2 m  
(Verbindungsstück Zingelstraße)

Betonplatten 50x 50, Betonbord

Schrägparken      Verbundstein



## Süderstraße (Nord, Fußgängerbereich)

Ausgleich Kleinstein

Gehweg: ca. 1,0 m Klinker links  
ca. 1,3 m variierend rechts

Fahrbahn: 3,0 m inkl. Rinne  
Kleinstein





## Süderstraße (Süd, befahrbar)

Gehweg: 1,20 m (links) Klinker, längsverlegt

Fahrbahn: 4,0 m inkl Rinne und wechselseit. parkstreifen  
1,8 m Parkstreifen Großstein, gr.  
Einfahrten Großstein rot, wild  
Fahrbahn Kleinstein





Spreetstraße



Rathausplatz



## Südermarkt





# Grabenstraße

