



## **Gestaltung Brandenburgischer Ortsdurchfahrten**



# Willkommen in der Onlinefassung der OD-Gestaltbroschüre Brandenburg!

Diese PDF-Datei ist eine speziell für die Publikation im Internet erstellte Version der OD-Gestaltbroschüre Brandenburg. Sie ähnelt in ihrem Aussehen der Druckversion und Sie können in ihr blättern, wie Sie es von gedruckten Broschüren gewohnt sind. Ferner können Sie diese Broschüre in Schwarz-Weiß oder in Farbe ausdrucken.

Neben dem [Inhaltsverzeichnis](#) gibt es hier auch eine [Karte](#) und eine [Ortsliste](#). Diese Seiten erleichtern Ihnen durch eingefügte Links die Navigation innerhalb des Dokuments und ermöglichen das gezielte Auffinden der abgebildeten Gestaltungsbeispiele.

Weitere Informationen zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Brandenburg finden Sie im [OD-Leitfaden 2001](#).

Fragen richten Sie bitte an das Ministerium für [Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Abt. 5](#).

## Impressum

**Herausgeber:** Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr  
Abt. 5, Straßenwesen, Straßenverkehr

**Auftraggeber:** Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen,  
Abt. 3, Lindenallee 51, 15366 Dahlewitz-Hoppegarten

**Bearbeitung:** Heinz und Jahnen, Aachen  
Dr. H. Heinz  
  
Institut für Straßenverkehr Köln (ISK)  
Dipl.-Ing. V. Neumann (Kap. 2.1)

**Redaktion und Layout:** Heinz und Jahnen, Aachen  
Dr. H. Heinz, J. Rücker

**Druck:** Medienfabrik Oranienstraße 9, Aachen  
  
Potsdam 2001

## Vorwort

Mit dem parallel eingeführten und veröffentlichten Leitfaden für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten wurde den Fachleuten in Bauämtern und Planungsbüros ein Regelwerk für die nutzungs- und funktionsgerechte Ausbildung der Straße und des Straßenraumes unter Beachtung aller Nutzungsansprüche in Ortsdurchfahrten in die Hand gegeben.

Die in Anlehnung an diesen Leitfaden erarbeitete und hiermit vorliegende Broschüre soll einem breiteren Kreis, insbesondere Entscheidungsträgern wie Landes- und Kommunalpolitikern, aber auch Bürgern und weiteren interessierten Gruppen vorhandene Qualitäten und Umgestaltungsziele der Brandenburgischen Ortsdurchfahrten nahe bringen.

Sie zeigt in Fotos reale Situationen und beispielhafte Lösungen in Brandenburg. Dabei werden besonders die spezifischen Gegebenheiten des Landes wie Ortscharakteristika, typische Straßenbilder, Materialien, Bepflanzung u. a. dargestellt.

Die Broschüre soll die Öffentlichkeit für ortsgerechte und städtebaulich orientierte Umgestaltung sensibilisieren. Sie soll sie aber auch an bisher in Brandenburg nicht übliche und gewöhnungsbedürftige Gestaltungselemente, wie beispielsweise geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, heranführen.

Die Gestaltung des Straßenraumes ermöglicht u. a. das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen und somit die Verkehrssicherheit deutlich zu erhöhen.

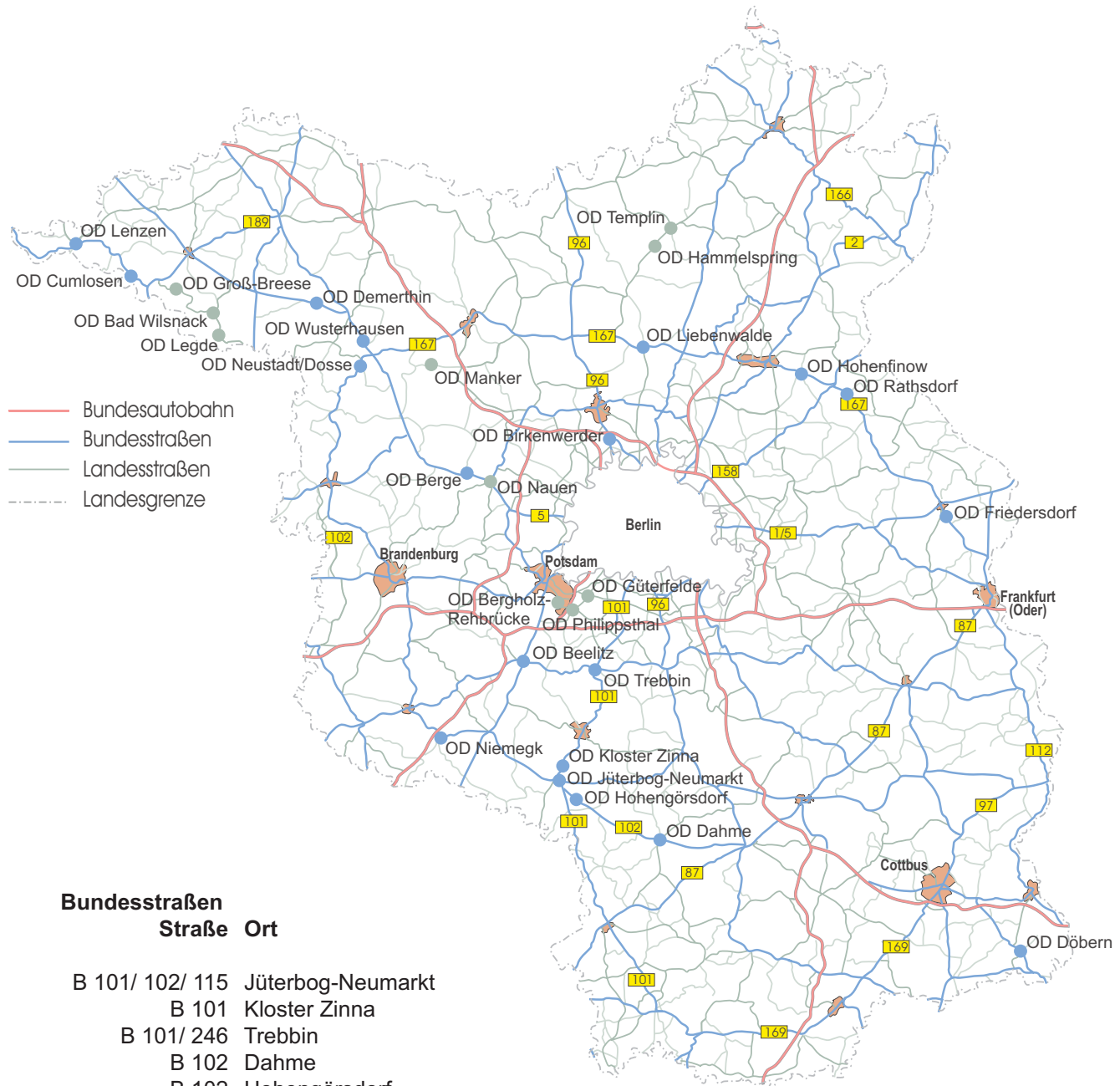


A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Clemens Appel'.

Clemens Appel

Staatssekretär im Ministerium für Stadtentwicklung,  
Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg

# Übersichtskarte / Ortsanwahl



## Bundesstraßen Straße Ort

- B 101/ 102/ 115 Jüterbog-Neumarkt
- B 101 Kloster Zinna
- B 101/ 246 Trebbin
- B 102 Dahme
- B 102 Hohengörsdorf
- B 102/ L 141 Neustadt/Dosse
- B 102 Niemeck
- B 115 Döbern
- B 167 Friedersdorf
- B 167 Hohenfinow
- B 167 Liebenwalde
- B 167 Rathsdorf
- B 195 Cumlosen
- B 195 Lenzen
- B 2 Beelitz
- B 5 Berge
- B 5 Demerthin
- B 5/ L 142 Wusterhausen/Dosse
- B 96 Birkenwerder

## Landesstraßen Straße Ort

- L 10/ 11 Bad Wilsnack
- L 10 Legde
- L 11 Groß-Breese
- L 165 Manker
- L 21 Hammelspring
- L 21/ 23 Templin
- L 40/ 77 Güterfelde
- L 78/ 79 Bergholz-Rehbrücke
- L 79 Philippsthal
- kommunale Straße Nauen

## Inhalt

<b>Komfort und Sicherheit verbessern, Charme erhalten:</b>	<b>6</b>
Ziele der Gestaltung von Ortsdurchfahrten	
<b>1. Brandenburgische Straßenbilder</b>	<b>7</b>
1.1 Räume	7
1.2 Oberflächen	9
1.3 Bepflanzung	13
<b>2. Grundlagen für einen guten Straßenraumentwurf</b>	<b>15</b>
2.1 Unfalldaten	15
2.2 Verkehrsdaten	16
2.3 Siedlungsstruktur	17
2.4 Ansprüche der Straßenränder	20
<b>3. Arbeitsablauf der Straßenraumgestaltung</b>	<b>21</b>
3.1 Integration	21
3.2 Städtebauliche Bemessung	24
3.3 Abwägung	26
3.4 Gestaltung der Teile des Straßenraums	26
<b>4. Stadtgestalterischer Beitrag: Beispiel Dahme</b>	<b>28</b>
<b>5. Checkliste</b>	<b>36</b>

## Komfort und Sicherheit verbessern, Charme erhalten: Ziele der Gestaltung von Ortsdurchfahrten

Ortsdurchfahrten sind wichtige Lebensräume. Sie müssen daher sicher und lebenswert gestaltet sein.

Sicherheit, Gestalt und Funktion sind gemeinsam zu erreichen. Ein Straßenraum muß funktionieren, für alle Benutzer sicher sein und er muss ästhetisch ansprechen. Straßennutzer, die sich in der Ortsdurchfahrt aufhalten und nicht nur durchfahren, sollen bevorzugt werden. Auch sichere Lösungen können städtebaulich verträglich gestaltet werden. In der Regel unterstützt eine ansprechende Gestaltung des städtischen Raumes die Verkehrssicherheit.

Überflüssige Kosten müssen vermieden werden, aber auch aus gestalterischen Gründen ist es oft besser, nicht alles umzubauen. Sicherheit und Komfort müssen verbessert werden ohne den Charme, den viele Ortsdurchfahrten haben, dabei zu zerstören.

Bauliche Maßnahmen, die ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau erreichen sollen, führen zu einer Abschnittsbildung und wirken sich damit auf die städtebauliche Gestalt aus. Es reicht daher nicht, die einzelnen Elemente des Konzepts sorgfältig zu gestalten; vielmehr müssen sich alle Maßnahmen in ein städtebauliches und freiraumplanerisches Gesamtkonzept einfügen.



*Manche Ortsdurchfahrten sind reine Verkehrsräume, Fußgänger und Radfahrer müssen sich schmale Streifen teilen. Der Raum ist unattraktiv und unsicher (Liebenwalde, B 167).*

# 1. Brandenburgische Straßenbilder

## 1.1 Räume

In Brandenburg sind in vielen Orten Straßenbilder vorhanden, die noch nicht überformt sind. Siedlungsstruktur, Ortstyp und Geschichte sind offensichtlich, die Räume besitzen hohe Identität. Bei allen technischen Mängeln, die diesen Ortsdurchfahrten manchmal anhaften, sind sie reizvoll und schön.

Auffallend und erhaltenswert ist der starke Wechsel von sehr landschaftlich geprägten Ortsdurchfahrten über unterschiedlich stark bepflanzte Anger hin zu steinernen, häufig von schönem Pflaster geprägten (Klein-) Stadträumen.

Die Beseitigung der Mängel darf Reize und Schönheit der Straßen nicht beeinträchtigen. Der Charme der Straßen muss erhalten bleiben. Dazu muss der Straßenraum abhängig von den Eigenarten des Ortes und den besonderen brandenburgischen Formen gestaltet werden. Dörflichen Strukturen entsprechen flächige Querschnitte ohne harte Separationselemente, städtische Abschnitte sind von vorstädtischen und ländlichen Abschnitten zu unterscheiden.



*Schlichte unbefestigte Seitenräume sind für dörfliche Ortsdurchfahrten typisch und erhaltenswert (Friedersdorf, B 167).*



*Grasflächen und Bäume prägen Ortsdurchfahrten in Angern. Dieser Charakter darf nicht durch Streifen für Fußgänger, Radfahrer, Stellplätze zergliedert werden (Hohengörsdorf, B 102).*



*Landschaftlich geprägte Ortsdurchfahrten dürfen nicht „verstädtert“ werden (Cumlosen, B 195).*



*Umgekehrt sollte in steinernen Kleinstadtstraßen nur an besonderen Stellen gepflanzt werden (Lenzen, B 195).*



*Ortsdurchfahrt im Rechteckanger: Städtische Rad- und Gehwege würden den Charme derartiger Anger zerstören (Groß-Breesee, L 11).*



*Die breiten Seitenräume sind offen für unterschiedliche Nutzung und Aneignung durch Bewohner und Gewerbetreibende (Jüterbog-Neumarkt, B 101/102/115). Diese Nutzungsoffenheit darf nicht durch exakte Zuweisungen von Flächen und Streifen zerstört werden.*



*In Ortsmitte sind Ortsdurchfahrten oft Bestandteil von Plätzen. Die Aufenthaltsfunktion muss hier meist im Vordergrund (vor der Durchfahrtsfunktion) stehen (Trebbin, B 101/246).*



*Plätze können zum Parken genutzt werden, wenn wichtige Sichtachsen freigehalten werden und genug Platz bleibt zum Gehen und Verweilen (Lenzen).*



*Der Charme der Ortsdurchfahrten muss vor vermeintlich „perfekten“ Umbauten bewahrt werden (Berge, B 5).*



## 1.2 Oberflächen

Oberflächen sollen einfach und einheitlich sein. Differenzierungen sollten – wenn sie aus Sicherheitserwägungen unbedingt erforderlich sind – farblich zurückhaltend gestaltet werden.

Oberflächenmaterialien und -strukturen haben regionale Wurzeln: da früher der Materialtransport teuer war, wurde in den meisten Orten das eingebaut, was in der Nähe gewonnen werden konnte. Landestypische Straßen können also am einfachsten durch eine modifizierte Fortführung dieser Tradition in den Seitenräumen geschaffen werden. Sind noch "historische" Materialien und Oberflächenstrukturen vorhanden, sollten diese Materialien und Strukturen Ausgangspunkte für die Materialentscheidung sein.

Viele Ortsdurchfahrten in Brandenburg werden im ländlichen Raum von unbefestigten Flächen beidseitig der Fahrbahn geprägt. Die heutigen Komfortansprüche sollten mit dieser Schlichtheit erfüllt werden: es sollten überwiegend bindemittelfreie Flächenbefestigungen verwendet, Pflaster und Platten auf wichtige Bereiche beschränkt werden.

Ein landestypisches, sparsames Material sind die Lesesteine (Feldsteine, Flusssteine); viele Seitenräume werden noch heute von diesem lebhaften, allerdings schwer begehbaren Material geprägt. Die Beispiele auf den folgenden Seiten zeigen, wie in Kombination mit Mosaik-, Klein- und Großpflaster Komfort und Identität gemeinsam zu erreichen sind.

Traditionell brandenburgische Materialien sind:

Lesesteine, Feldsteine, Flusststeine: für Flächen außerhalb von Gehwegen, Radwegen und Fahrbahnen;

Mosaikpflaster im Gehbereich zwischen Ober- und Unterstreifen aus Lesesteinen;

Granit-Kleinpflaster auf der Fahrbahn und auf neueren Gehwegen;

Granit-Großpflaster auf der Fahrbahn und in Grundstückszufahrten;

Großpflaster, drei- oder vierreihig als Schnittgerinne;

schmale Granit-Bordsteine, ca. 12 cm breit.

Betonpflaster ist kurzfristig scheinbar billiger, langfristig ist aber Naturstein preisgünstiger, denn er ist haltbarer und auch nach langer Zeit wieder verwendbar. Wenn die gegenwärtige Finanzsituation große Natursteinflächen nicht erlaubt, ist es besser, nur kleine haltbare (Naturstein-) Flächen zu bauen als aus kurzfristigen falschen Kostenerwägungen billigeres Betonpflaster zu verwenden. Anstelle von Betonpflaster sind schmale Bänder aus geeigneten, grobkörnigen Betonplatten (z. B. drei Reihen Platten von 30x30 cm) für Geh- und Radwege, kombiniert mit Lesesteinflächen, eine kostengünstige Variante.



*Pflasterstreifen im unbefestigten Seitenraum: Sparsame, landestypische Art der Befestigung (Güterfelde L 40/77).*



*Eine schöne Besonderheit im Land sind die Naturstein-Bischofsmützen von Nauen. Derartige Besonderheiten müssen beim Umbau der Straße erhalten bleiben.*

*Schlichte Gestaltung mit landestypischen Materialien (Niemege B 102)*



*Reizvolle Pflasterdetails sind auch heute möglich. Dabei müssen Charme und Komfortansprüche in Einklang gebracht werden (Beelitz B 2).*





*Schlichte Gestaltung mit Asphalt und Naturstein (Ort im Spessart)*



*Eine Vielzahl verschiedener Formen und Farben garantiert noch keine gute Gestaltung. Natursteinflächen in Kombination mit Asphalt sind nicht teurer, aber wesentlich schöner. Asphalt sollte allerdings nur dort eingebaut werden, wo in absehbarer Zeit keine Aufbrüche (z. B. für Leitungsverlegungen) zu erwarten sind.*

*Gut begehbar und landestypisch: Mosaik-Gehweg in Lesestein-Ober- und Unterstreifen (Beelitz B 2).*



*Lesesteine, Mosaikpflaster, unbefestigter Baumstreifen (Beelitz B 2): haltbar, gut begehbar, wasserdurchlässig.*



*Von Anwohnern gepflegte Rand-/Sandstreifen neben Lesesteinen zeigen die hohe Identifikation mit der Straße (Bad Wilsnack L 10/11).*



*Gehweggestaltungen, die für Brandenburg typisch sind, müssen erhalten und wiederhergestellt werden. Wo Altes nicht mehr erhalten oder zu sehr beschädigt ist, muss es in zeitgemäßer Form fortgeführt werden.*



*Großpflaster mit Bischofsmützen-Rand an Grundstückszufahrten (Nauen).*



*Gehweg in Mosaik und Kleinsteinpflaster zwischen Lesesteinen (Wusterhausen).*



*Kostengünstige Variante mit regionaler Identität: Betonplatten zwischen Lesestein (Wusterhausen). Im Gegensatz zu Berlin werden in Brandenburg die Plattenreihen parallel zur Straßenachse verlegt. An Überfahrten sind Tragschicht und Plattenstärke belastbar zu wählen.*



*In städtischen, „reicheren“ Räumen häufig anzutreffen: Seitenräume ganz in Mosaikpflaster (Jüterbog).*

*Perfekte Neupflasterung nach historischem Vorbild (Lenzen): hoher Komfort, große Identität.*



### 1.3 Bepflanzung

Bäume tragen in einem Straßenraum wesentlich zu Raumbildung und Raumgliederung, Unverwechselbarkeit eines Raumes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei.

Die Bepflanzung eines Straßenraumes muß auf den Ortscharakter abgestimmt sein, sie darf nicht nur Begrünung von Restflächen sein. Nur in wenigen städtebaulichen Strukturen sind Bäume historisch unüblich (z.B. in mittelalterlichen Altstädten oder in "steinernen" Stadtzentren). In allen übrigen Straßenräumen sind Bäume passend und eines der wichtigsten Elemente der Straßenraumgestaltung.

Die Art der Bepflanzung mit Bäumen kann die Linearität eines Raumes erhöhen aber auch Querbezüge herstellen. Alleen betonen den Straßencharakter der Ortsdurchfahrt. Baumgruppen und Einzelbäume bilden eher Raumkammern oder auf Gebäude bezogene Teilräume.

Wenn im Straßenraum selbst kein Platz für Bäume ist, sollten Aufweitungen oder auch angrenzende Privatbereiche für Baumpflanzungen genutzt werden.



*Seitenräume bekommen durch Bäume Räumlichkeit (Bad Wilsnack).*



*Die Bäume in solchen Räumen sind unbedingt zu erhalten (Cumlosen, B 195).*

*Bäume im Ortskern erhöhen die Aufenthaltsqualität. Sie dienen dem Wohnen und schaffen den Geschäften ein angenehmes Kaufumfeld (Beelitz B 2).*



*Auf Angern können neben Bäumen auch Sträucher gepflanzt werden. Dabei muss allerdings darauf geachtet werden, dass Sträucher weit genug von der Fahrbahn entfernt stehen (Manker, L 165), damit die Sichtbezüge zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kfz gewährleistet bleiben.*



*Besondere Punkte in Ortsdurchfahrten müssen bei Umgestaltungen ein entsprechendes Umfeld behalten bzw. erhalten (die Friedenseichen von Legde L 10).*



*Bäume gliedern den Raum (B 5 in Berge); diese Wirkung darf nicht durch unruhige Gestaltungen der Seitenräume geschmälert werden.*



*Manche Ortsdurchfahrten ähneln mehr Parkanlagen. Zusätzliche Geh- oder Radwege sind hier überflüssig (Hohenfinow B 167).*

*Bei Doppelreihen von Bäumen im Seitenraum können Radweg- oder Gehweg-Alleen neben der Fahrbahn gebildet werden. Derartige stark strukturierte Formen wirken allerdings städtisch und sind eher im Umfeld von Berlin geeignet (hier z. B. Bergholz-Rehbrücke L 78/79).*



## 2. Grundlagen für einen guten Straßenraumentwurf

Die Qualität der brandenburgischen Ortsdurchfahrten ist sehr verschieden: die Fahrbahnen vieler Straßen sind noch in schlechtem Zustand, und auf den Fahrbahnen, die bereits erneuert wurden, sind nun häufig die Geschwindigkeiten zu hoch. Seitenräume bieten teilweise wenig Komfort und die bereits umgebauten Seitenräume haben oft ihren Charme eingebüßt.

Vor Umbauten sollte geprüft werden, welche Mängel vorhanden sind und welche Flächen zur Behebung dieser Mängel umgebaut werden müssen. In vielen Fällen werden die Seitenräume weitgehend zu erhalten sein. Das spart Kosten, erhält aber auch mehr als bei einem Totalumbau den Charakter der Straßen. Und selbst dort, wo Leitungen und Hausanschlüsse neu verlegt werden müssen, können einfache Oberflächen der Seitenräume mit geringen Mitteln ortsgerecht wiederhergestellt werden.

Die Analyse der verkehrlichen und städtebaulichen Situation ist daher für den Entwurf wichtige Voraussetzung.

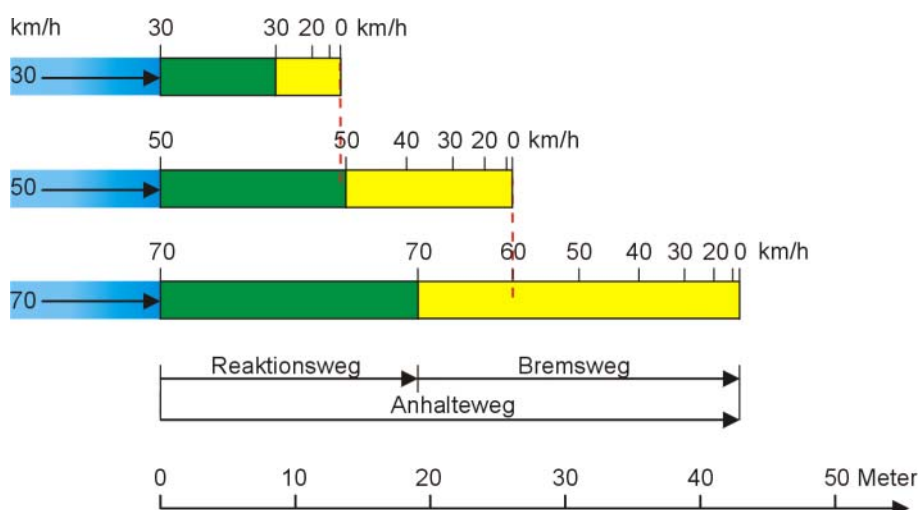
### 2.1 Unfalldaten

Mängel im Straßenraum führen zu Verkehrsunfällen. Je mehr Personen bei Verkehrsunfällen zu Schaden kommen, desto dringlicher ist der Umbaubedarf.

Die meisten schweren Unfälle innerhalb von Ortslagen sind auf unangemessen hohe Geschwindigkeit zurückzuführen; die Leidtragenden des zu schnellen Fahrens sind meist Fußgänger und Radfahrer.

Ziel von Umgestaltungen muss daher sein, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten, besser: deutlich unterschritten wird.

Zur Ermittlung der Unfallsituation müssen die Unfälle, besonders die mit schwerem Personenschaden ausgewertet werden.



Auswirkungen zu schnellem Fahren: Dort, wo das Fahrzeug mit der Ausgangsgeschwindigkeit von 30 km/h zum Stehen kommt (nach ca. 13 m), fährt das Fahrzeug mit der Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h noch unvermindert 50 km/h; das Fahrzeug mit der Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h kommt nach ca. 25 m zum Stehen, wo das Fahrzeug mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 70 km/h noch 60 km/h fährt.

Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer kann insbesondere durch folgende Maßnahmen wirkungsvoll erhöht werden:

- ➔ Am Übergang von der freien Strecke in die bebaute Ortslage kann die Geschwindigkeit durch Mittelinseln mit Versätzen, Kreisverkehrsplätze oder Fahrbahneinengungen gesenkt werden; Innerorts sind Inseln ebenfalls vorzusehen bei ineinander übergehenden Orten/ Stadtteilen. Zur Not sind auch ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen möglich.
- ➔ In der Ortsdurchfahrt sind weitere Elemente wie Mittelinseln, Mittelstreifen als Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer, Kreisverkehrsplätze an gleichmäßig ausgelasteten Knotenpunkten oder Fahrbahnanhebungen geeignet, um niedrigere Geschwindigkeiten zu erreichen.
- ➔ Radfahrer sind durch Radwege oder gemeinsame Geh-/Radwege zu schützen.

Wichtige Hinweise für Umbaubedarf und die wichtigsten Stellen und Streckenabschnitte für den Umbau ergeben sich aus Unfallhäufungen, die aus den aktuellen Unfalltypen-Steckkarten der Polizei sowie dem Brandenburgischen Expertensystem zum Analysieren und Dokumentieren von unfallauffälligen Streckenabschnitten („BASTa“) entnommen werden können.

## 2.2 Verkehrsdaten

Die verkehrlichen Erfordernisse ergeben sich aus Angaben zu den derzeitigen und zukünftigen Verkehrsbelastungen unter Beachtung des Realisierungszeitraumes (z. B. bis zum Bau einer Ortsumgehung) und in Abhängigkeit von der voraussichtlichen Entwicklung der Ortsstruktur. Wichtigste Grundlage ist die aktuelle Verkehrsmengenkarte.

Innerhalb von Ortschaften sind die Erfordernisse der Fußgänger und Radfahrer, besonders deren Querbezüge von einer zur anderen Straßenseite, des ruhenden Verkehrs (Tag/Nacht), des Lieferverkehrs auf und neben der Fahrbahn und des ÖPNV besonders zu beachten.



Sonderformen von Angerdörfern: Rechteckanger (Langenfeld), Kreuzanger (Storkow), Winkelanger (Polenzig)




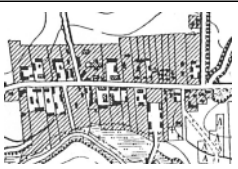
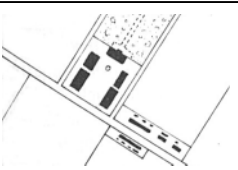
## 2.3 Siedlungsstruktur

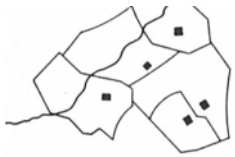
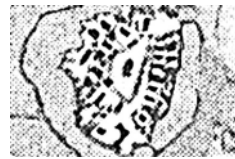
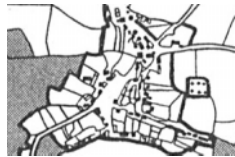

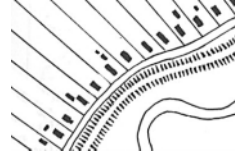
Straßenraumgestaltung innerorts ist eine städtebauliche Aufgabe. Die Ortsdurchfahrt ist Teil der Siedlungsstruktur, sie muss dieser Struktur gemäß gestaltet werden. Die Kenntnis der Ortsstruktur, seiner Geschichte und seiner Identität sind daher Voraussetzungen für einen ortsgemäßen Straßenbau.

In Brandenburg gibt es neben den meist geplanten Stadtgründungen des 12. und 13. Jh. eine Vielzahl von Dorfformen. Allerdings sind die verschiedenen Dorftypen unterschiedlich verteilt.

Die am häufigsten vorkommenden Dorfformen sind Anger-, Straßen- und Gutsdörfer. Während Angerdörfer in Brandenburg fast flächendeckend vorkommen, konzentrieren sich die Straßendörfer im Westen und Süden Brandenburgs, die Gutsdörfer hingegen im Norden Brandenburgs.

Rundling/Platzdorf, Haufendorf, Weiler, Einzelhofsiedlungen und Marschhufendörfer treten seltener und in kleineren Gebieten auf. "Kolonistendörfer" sind Anger- oder Straßendörfer, die im 18. Jh. während der friderizianischen Kolonisation planmäßig angelegt wurden.

Dorftyp	Grundriss	Struktur	Entstehung	Räumliche Verteilung mit mittlerem bis sehr hohem Anteil (vgl. Karten)
Angerdorf		zentraler, oft ovaler Platz (Anger mit kommunaler Nutzung), von zwei an den Dorfenenden sich vereinenden Wegen umgeben (auch Rechteck-, Winkel- und Kreuzangerdörfer, siehe Bild S. 14)	planmäßig angelegt, während der mittelalterlichen Ostkolonisation (12. Jh.) oder der friderizianischen Kolonisation (18. Jh.)	fast flächendeckend, besonders hoher Anteil in Fläming, westliche Lausitz, Barnim und Teltow
Straßendorf		eine einzige, das gesamte Dorf durchlaufende Straße mit dicht aneinanderliegenden Höfen ohne platzartige Erweiterung	planmäßig angelegt, während der mittelalterlichen Ostkolonisation (12. Jh.) oder der friderizianischen Kolonisation (18. Jh.)	Altmark, südlicher Landrücken und Lausitz
Gutsdorf		Gutshof mit mehreren Wirtschaftsgebäuden und Wohnhäusern der Landarbeiter oder Kleinbauern	Ursprung teilweise im 13./14. Jh. (Lokatoren, Ackerhöfe, Allodien, Domänen, kirchliche Besitztümer)	vorwiegend Uckermark, Barnim und Lausitz

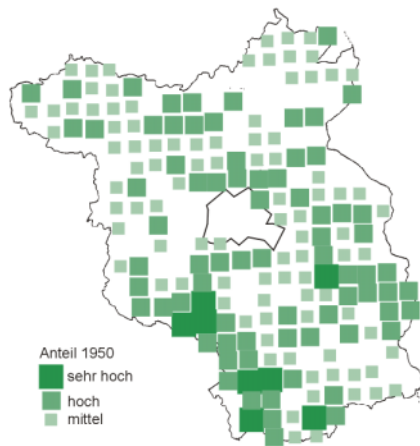
Dorftyp	Grundriss	Struktur	Entstehung	Räumliche Verteilung mit mittlerem bis sehr hohem Anteil (vgl. Karten)
Einzelhof-siedlung		einzel außerhalb geschlossener Ortschaften liegende Gehöfte	ungeregelte Dorfform, historisch gewachsen	Oderbruch, punktuell Lausitz und Prignitz
Rundling		Gehöfte um einen rundlichen Dorfplatz gruppiert, oft mit nur einem Zugangsweg	teils historisch gewachsen, teils planmäßig angelegt	Prignitz, Fläming und südlicher Landrücken
Weiler		meist ursprünglich Rundlinge, die durch Hinausrücken der Höfe aufgelockert wurden	ungeregelte Dorfform, teilweise sehr alt (600 n.Chr.), aber auch mittelalterliche oder noch jüngere Gründungen	Prignitz
Haufendorf		ohne festes Schema angelegte Siedlung, ohne ordnende Wegführung	oft historisch allmählich gewachsen	Prignitz, Oderbruch, Lausitz, Fläming
Marschhufendorf		lockeres Reihendorf an Flußmarsch auf grundwasserfernem Auenlehm	planmäßig angelegt während friderizianischer Kolonisation (18. Jh.)	Odermarsch



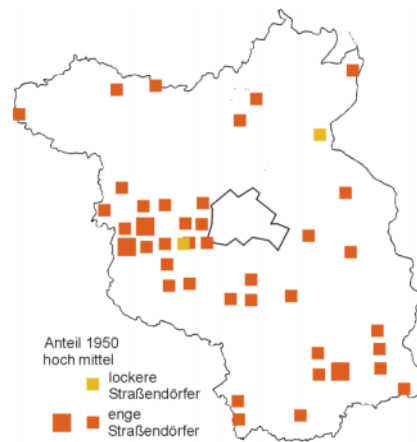
Auf vielen historischen Fotos fallen die Alleen innerhalb der Orte auf. Die Baumreihen stehen auf einem Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg oder auf dem Gehweg. Die Gehwege befinden sich in den meisten Fällen zwischen Hausfront/Vorgarten und Baumreihe.

*Prenzlau, historische Aufnahme*

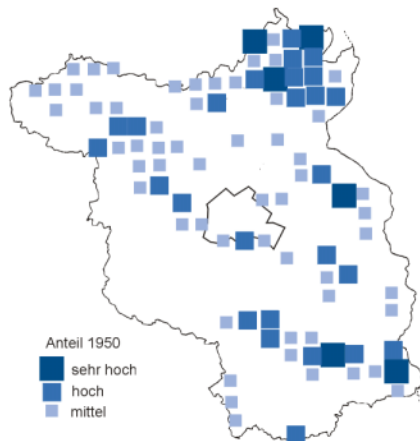
## Angerdörfer



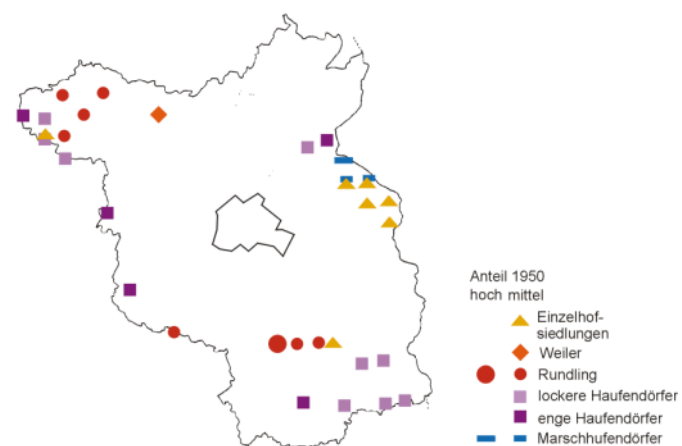
## Straßendörfer



## Gutsdörfer



## Andere Dorfformen



Entsprechend der Analyse von Ortscharakter und Siedlungsstruktur ist der Straßenraum abschnittsbezogen zu gestalten: Ortsdurchfahrten bestehen im Allgemeinen aus mehreren Abschnitten, die durch "Abschnittsbildner" gebildet werden. Wie es falsch ist, den Außerortsquerschnitt "einfach" durch den Ort zu ziehen, wäre es ebenso falsch, in der gesamten Ortsdurchfahrt den Querschnitt nach dem engsten Abschnitt im Ort zu bemessen. Der Raum muß abschnittsbezogen aufgeteilt werden. Dabei ist die Raumeinheit zu erhalten; Abschnitte sollen den Raum gliedern, sie dürfen ihn jedoch nicht zerteilen. Die Innerorts-Straße sollte nicht bandartig strukturiert sein, sondern sich mehr als Fläche mit Querbezügen darstellen.

## 2.4 Ansprüche der Straßenränder

Gelungene Ortsdurchfahrten stellen den Nutzungen der Ränder genug Raum zur Verfügung. Die Funktion der Straße als Teil des klassifizierten Straßennetzes darf die Ansprüche der Straßenränder nicht bedrängen. In engen Räumen müssen oft Kompromisse gefunden werden, in denen alle Funktionen eingeschränkt werden.



Ortsdurchfahrten müssen allen Nutzungen Raum bieten: Seitenräume müssen auch Cafétische und Geschäftsauslagen ermöglichen (B 96 in Birkenwerder).



Hier sind zugunsten des Radverkehrs Wirtschaftsfläche und Gehweg zu schmal.



Wo Wirtschaftsflächen fehlen, wird der Gehweg für Auslagen genutzt, Fußgänger benutzen den Radweg: Breiten von Fahrbahn und Parkstreifen müssen mit den Ansprüchen der Straßenränder in Einklang gebracht werden (B 115 in Döbern).



### 3. Arbeitsablauf der Straßenraumgestaltung

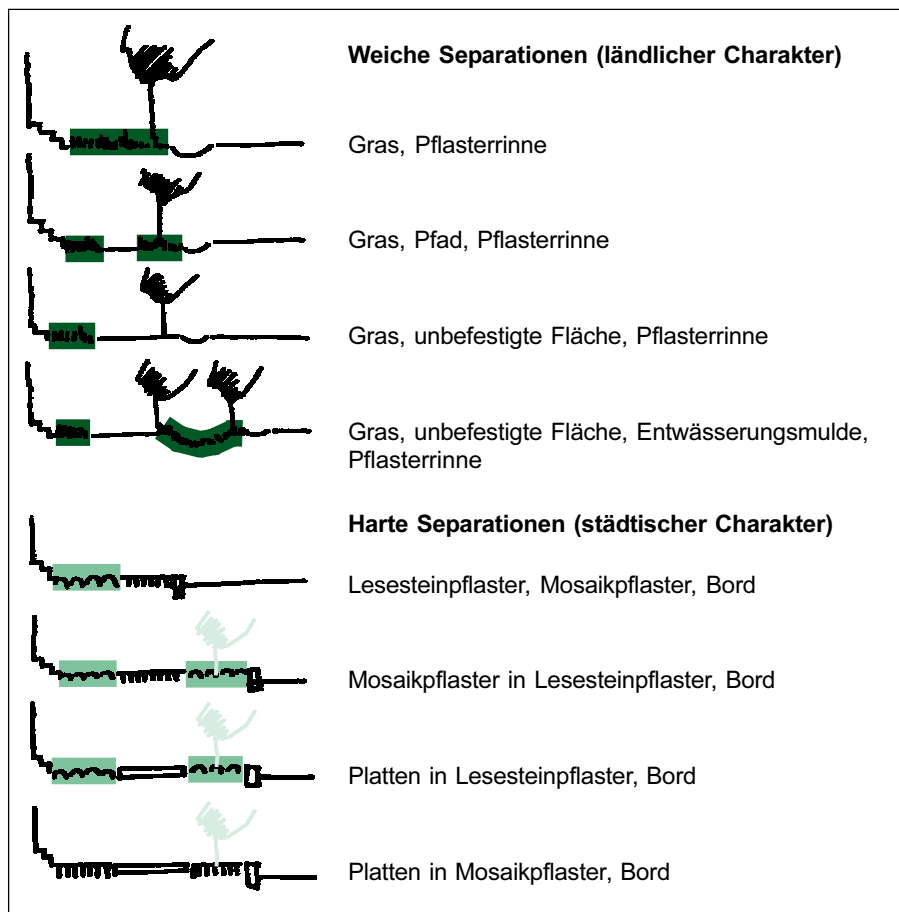
#### 3.1 Integration

Ortsdurchfahrten sind wichtige Teile der Dörfer und Städte, die sie durchqueren. Oft sind sie der einzige öffentliche Raum. Die Straße muss daher auf eine Weise in den Ort integriert werden, dass sie nicht stört. Sie hat dem Verkehr zu dienen, dies aber auf eine Weise, die gleichzeitig dem Ort dient und ihn schont.

In den meisten Fällen ist es durch entsprechende Gestaltung möglich, beide Ziele zu erreichen. Wo das bei aller Anstrengung nicht gelingt, müssen andere Maßnahmen (Verlagerung des Verkehrs ganz oder teilweise auf andere Straßen bis hin zur Ortsumgehung) ergriffen werden.

Der Straßenraum und seine Flächen sollten nicht zu sehr nach einzelnen Nutzungsbereichen differenziert sein. Forschung und Erfahrungen führen immer wieder zu neuen Erkenntnissen, die Änderungen im Straßenraum nahelegen. Eine gewisse Offenheit für künftige Nutzungsänderungen macht neuerliche Umbauten in kurzer Folge überflüssig und spart auf diese Weise Kosten.

Die Art der Separation (Hochbord, Flachbord, Muldenrinne) muss in Abhängigkeit vom Charakter der Ortsdurchfahrt und von funktionalen Aspekten gewählt werden. Je dörflicher die Ortsdurchfahrt wirkt, je weniger Randnutzung vorhanden ist und je weiter die Häuser von der Fahrbahn entfernt stehen, desto "weicher" soll die Separation gestaltet sein. Bei weicher Separation ist es auf Bundes- und Landesstraßen eher möglich, die Fahrbahn-Regelbreite von 6,50 m an örtliche Bedingungen anzupassen, da dann in Ausnahmefällen die Seitenräume mitbenutzt werden können.



*Seitenräume und Art der Separation sind in Abhängigkeit vom Charakter der Ortsdurchfahrt zu wählen.*

Der Umbau sollte die Schlichtheit der Straße erhalten: Schlichtheit ist kein Mangel, sondern ein Wert. Eine einfache Gliederung in Fahrbahn und eher flächige einheitlich gestaltete Seitenräume mit fließenden Übergängen zu den angrenzenden öffentlichen und privaten Flächen entspricht diesem Ansatz am ehesten; eine derartige Gestaltung kann zudem die heutige, unverwechselbare Gestalt der Straßen erhalten: gelungener Straßenbau ist kein Gegensatz, sondern ein Beitrag zur Ortsbildpflege.



*In städtischen Randbereichen gibt es häufig schöne Sommerwege neben der Fahrbahn. Die schlichte Erscheinung solcher Räume ist erhaltenswert (Templin L 21/23/216).*



*In landschaftlich geprägten Ortsdurchfahrten sollte die Fahrbahn ohne Separationselemente in die Seitenräume übergehen (Cumlosen B 195). Borde sind in derartigen Situationen völlig unangebracht.*



*In dörflichen Ortsdurchfahrten der passende Fahrbahnrand: Muldenrinnen neben Lesestein-Seitenraum (Demerthin).*



*Für den örtlichen Straßenraum ist typisch, dass Fahrbahn und Seitenräume ineinander übergehen. Borde sind hier nur an den Bushaltestellen eingebaut (Hammelspring L 21).*



*Die Ortsdurchfahrt ist integraler Bestandteil des Straßenraums. Umbaubedarf besteht nur im Fahrbahnbereich; bei einem evtl. Ersatz des Pflasters durch Asphalt (Lärmschutz) sollten die Seitenräume und die weichen Übergänge erhalten bleiben (Jüterbog-Neumarkt).*



*Im umgebauten Straßenraum sind alte und neue Materialien harmonisch und schlicht zusammengefügt (Niemege B 102).*



*Gepflasterte Muldenrinnen dienen der Entwässerung und machen zugleich die Fahrbahn optisch schmaler (Kloster Zinna B 101). Sie sind ein gutes Mittel zur weichen Integration der Fahrbahn in den Raum.*



*Wo der Seitenraum vor Parkern geschützt werden muss, sollte dies auf unauffällige Weise geschehen. Derartige Maßnahmen sind aber auf möglichst kurze, notwendige Bereiche zu begrenzen (Philippsthal L 79).*

### 3.2 Städtebauliche Bemessung

Mit der Querschnittsaufteilung werden die Flächen für die verschiedenen Nutzungen im Straßenraum verteilt. Im Gegensatz zur freien Strecke müssen in Ortsdurchfahrten die Ansprüche aller Nutzer beachtet werden; außerdem sind städtebauliche und historische Gegebenheiten zu beachten.

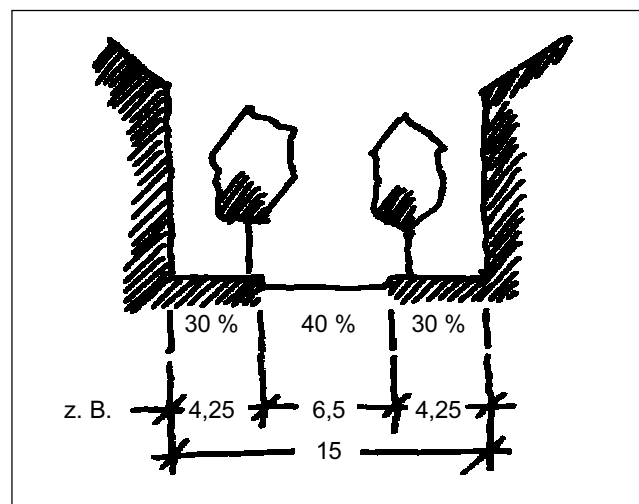
Die "Städtebauliche Bemessung" ist ein Verfahren, das den notwendigen Abmessungen der befahrenen Flächen nachvollziehbare notwendige Abmessungen für die Seitenräume entgegenstellt. Sie führt zu einer "Gestaltung vom Rand her" (im Gegensatz zur bisherigen Praxis, in der die Fahrbahnbreite der wichtigste Faktor war und die Seitenräume lediglich "übrigblieben").

Die Städtebauliche Bemessung basiert auf drei Faktoren:

Damit Fußgänger und Radfahrer sich wohl fühlen, müssen die Seitenräume in einem angenehmen Verhältnis zur Fahrbahn stehen, wobei hierfür Kfz-Verkehr und ÖPNV gleich zu beurteilen sind; als angenehm wird eine Aufteilung von Seitenräumen zu Fahrbahn von 30:40:30 empfunden.

Damit Fußgänger sich wohl fühlen, müssen auch die Proportionen innerhalb des Seitenraumes ausgewogen sein: Der Gehweg neben dem Radweg darf nicht zu schmal sein, das befestigte Band im Verhältnis zu den unbefestigten Flächen daneben nicht zu breit u. ä..

Angenehme Proportionen ergeben sich bei einem Verhältnis zwischen Fahrbahn und Seitenräumen von vier zu sechs.



Zwischen Gehbereich und äußerem Rand des Straßenraums ist ein Bereich anzuordnen, in dem die Ansprüche der Ränder an die Straße erfüllt werden können (Verweilflächen, Wirtschaftsflächen, Distanzbereich, Vorgärten).

Fußgänger und Radfahrer brauchen ausreichend Flächen. Dabei ist zu beachten, dass insbesondere Fußgänger sich nicht nur zielstrebig linear, sondern eher intuitiv flächig bewegen.

Aus diesen drei Faktoren lässt sich die **erforderliche** Seitenraumbreite ermitteln, aus dieser im Vergleich zur Gesamttraumbreite die **mögliche** Breite der Fahrbahn.





*Die vorspringende Ecke in der Stützmauer hat keinen Einfluss auf den Bord. Irgendwie wird der Fußgänger schon vorbeikommen. An solchen Engstellen muss die Fahrbahn eingeengt werden.*



*Bemessung aus der Mitte: Die Fahrbahn verläuft mit gleichbleibender Breite, der Gehweg endet vor der Mauer. Hier müsste die Fahrbahn soweit verengt werden, dass Fußgänger sicher weitergehen können.*



*Städtebauliche Bemessung: An einer Raumeinengung wird auch die Fahrbahn verengt (Beelitz B 2).*

### 3.3 Abwägung

Verkehrliche und städtebauliche Erfordernisse müssen in ein ausgewogenes Verhältnis gebracht werden.

Der "beste" Straßenquerschnitt in seinen abschnittsbezogenen Variationen kann daher nur in einem Abwägungsprozess ermittelt werden, an dessen Ende häufig ein politischer Beschluss stehen wird. Dies betrifft insbesondere heikle Themen wie Fahrbahnbreite und Stellplätze.

Bei der Abwägung der verschiedenen Faktoren sind vier Sicherheitsregeln zu beachten:

- ➔ Gute Sichtverhältnisse in der Ortsdurchfahrt (sehen und gesehen werden) zwischen Kraftfahrern, Radfahrern und Fußgängern.
- ➔ Geschwindigkeitsdämpfung, damit Konflikte vermieden und die Folgen von Unfällen in den Sachschadenbereich gesenkt werden können.
- ➔ Sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer nicht nur an konzentrierten Querungsstellen.
- ➔ Eindeutige Regelungen und Zuordnungen der vorhandenen Flächen.

### 3.4 Gestaltung der Teile des Straßenraums

Nach der Festlegung der abschnittsbezogenen Querschnitte können die einzelnen Raumteile gestaltet werden. Sparsame Lösungen sind oft auch die schöneren. Regionaltypische Besonderheiten sind weitestgehend zu erhalten. Was plausibel aussieht (so, als ob es schon lange so sein könnte) ist der Situation angemessen.

Wenn alle Elemente sorgfältig gestaltet sind, garantiert dies noch nicht allein eine gute Gesamtgestalt. Hierfür muss alles "aus einem Guss" sein, alle Elemente müssen in sinnvollen Bezügen zueinander stehen und sich gegenseitig stützen und steigern.

In diese Abstimmung müssen auch die Elemente mit einbezogen werden, die nicht vom Straßenbaulastträger bezahlt werden: Aufgaben der Gemeinde (Beleuchtung, Ausstattung) und private Flächen, soweit sie den Raum mit prägen (Vorgärten, Stellplätze).

Immer muss vom Großen in's Kleine entworfen werden, immer muss die zu Beginn der Planung aufgestellte Leitlinie für den Entwurf im Auge behalten werden, in der Summe aller Details muss die große Linie erkennbar bleiben.

Erst wenn alles zusammenpasst, nichts unplausibel ist und alles sich aus dem Ort heraus erklärt, ist der Entwurf gelungen.



*Einfacher, wassergebunden befestigter Radweg (Birkenwerder B 96): ortsgerecht, kostengünstig, schön.*



*Schlichter, typischer brandenburgischer Querschnitt (Beelitz B 2).*



*Fußweg im Sand, vielen Ortsdurchfahrten mit wenigen Fußgängern durchaus angemessen (Rathsdorf B 167). Ein Umbau der Seitenräume würde hier unnötige Kosten verursachen und dem Ortsbild schaden.*

*Neustadt (Dosse), B 102/L141*



*Künftige Umbauten von Ortsdurchfahrten müssen als Ziel den einfachen, schlichten Straßenraum im Auge haben (Neustadt, Niemegk): Fahrbahn in Asphalt, nur so breit wie unbedingt nötig, wenige ortstypische Materialien im Seitenraum.*

*Niemegk, B 102*



## 4. Gestaltbeispiel Dahme

### Vorbemerkung

1. Zur Geschichte von Ort und Straße
2. Raumnetz, Gesamtraum, Raumführung
3. Raumabschnitte
4. Oberflächen
5. Bepflanzung
6. Beleuchtung
7. Ausstattung
8. Querschnitte
  - 8.1 Abschnitt A
  - 8.2 Übergang von A zu B
  - 8.3 Abschnitt B
  - 8.4 Abschnitt C
  - 8.5 Übergang von C zu D (Vogelturm)
  - 8.6 Abschnitt D
  - 8.7 Übergang von D zu E
  - 8.8 Abschnitt E
  - 8.9 Abschnitt F
  - 8.10 Abschnitt G
9. Vorschläge für Beleuchtung und Ausstattung

Plan 1: Dokumentation der Fotostandorte

Plan 2: Übersichtsplan (Abschnitte, Schnittlagen, Planausschnitte)

*Aufbau des Stadtgestalterischen  
Beitrags B 102 Dahme*

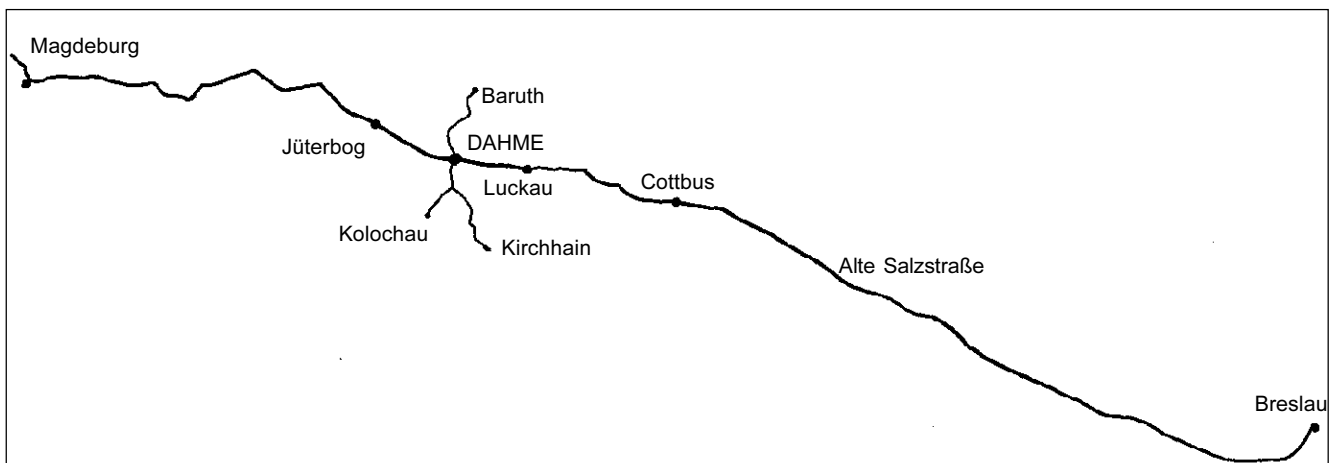
### Zur Geschichte von Ort und Straße

An der Alten Lüneburger Salzstraße, zuerst erwähnt 1146, entstehen in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts ein Karmeliter-Kloster und eine dem Magdeburger Erzstift zugehörige Wasserburg.

Als Marktflecken wird die Stadt Dahme erstmals 1265 erwähnt. In dieser Zeit umgibt sie eine geschlossene Mauer mit zwei Stadttoren an der Straße Richtung Jüterbog und Richtung Luckau.

Die Seitenabzweige Richtung Baruth und Golssen sowie Richtung Herzberg und Kirchhain, die heutigen Landesstraßen L 70 und L 71 existieren seit dem 14. Jahrhundert. ...

*Alte Lüneburger Salzstraße*

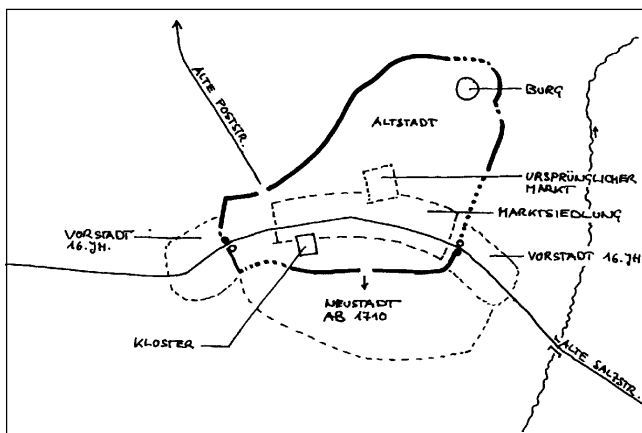


### Raumnetz, Gesamtraum, Raumführung

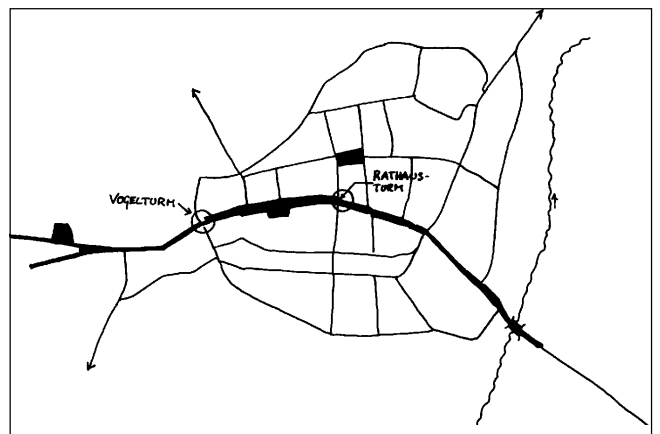
Der heutige Stadtgrundriss und das Netz der Straßen, Raumaufweitungen und Plätze sind Ergebnisse der Ortsgeschichte.

Die Raumführung der Straße ist prägnant:

- die Hauptstraße ist die einzige die gesamte Stadt in einem Zug durchquerende Straße;
- in ihrem mittleren Bereich ist sie wesentlich breiter als alle übrigen Stadtstraßen;
- der gekrümmte Verlauf verursacht eine spannende Abfolge von Bildern, dabei bilden Vogelturm und Rathhausturm zwei weithin sichtbare Orientierungsmarken.



Stadt und Straße



Raumnetz

### Raumabschnitte

Die heutige Ortsdurchfahrt ist in sieben unterschiedliche Abschnitte gegliedert:

**A** Von Jüterbog her kommend durchläuft die Straße zunächst einen eher ungeordnet wirkenden Bereich ohne deutliche Raumkanten. Der heutige Querschnitt, im Westen zunächst ohne Geh- und Radwege, dann mit einseitigem Geh-/Radweg, entspricht der eher außerörtlichen Erscheinung der Straße. Die Lage der Ortseingangstafel erfordert mindestens eine Vervollständigung der Bebauung auf der Nordseite der Straße.

**B** Auch der Abschnitt B ist offen bebaut, allerdings ergibt sich durch den zunächst einseitigen, weiter östlich beidseitigen Geh-/Radweg und die geordnete, straßenbegleitende Bebauung ein geschlossener Vorstadtcharakter. Vorgärten mit schönem Baumbestand bilden grüne Raumkanten.

**C** Der Abschnitt C liegt in der westlichen Vorstadt des 16. Jh., er hat einen deutlich städtischen Charakter: geschlossene Raumkanten, überwiegend zweigeschossige, teilweise auch dreigeschossige Bebauung unmittelbar an der Straßenbegrenzungslinie mit zahlreichen schönen Putz- und Ziegelfassaden schaffen ein ruhiges schönes Straßenbild.



Abschnitte A, B, C



Abschnitte D2, D4, E, F

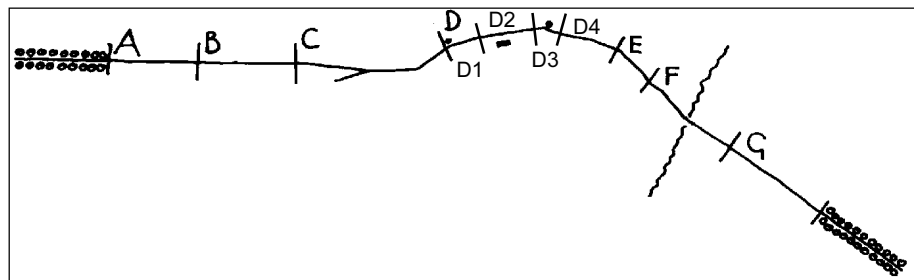
**D** Am Vogelturm beginnt der zentrale Abschnitt innerhalb der Stadtmauer. Die Häuser sind hier überwiegend dreigeschossig, viele Erdgeschosse werden von Läden genutzt. Innerhalb des Abschnitts gibt es vier Teilabschnitte:

- D1: Vogelturm bis Raumaufweitung gegenüber der Luckenwalder Straße,
- D2: Raumaufweitung gegenüber der Luckenwalder Straße bis Rathaus, darin noch einmal besonders zu betrachten: der Vorbereich vor dem ehemaligen Kloster,
- D3: Bereich vor dem Rathaus,
- D4: Bereich zwischen Rathaus und früherer östlicher Stadtmauer.

**E** Der Abschnitt E liegt in der östlichen Vorstadt des 16. Jh., er ist bezüglich seiner Lage und Struktur mit C zu vergleichen: vor der ehemaligen Stadtmauer gelegen, geschlossen bebaut, schöner ruhiger Raumcharakter.

**F** Der Abschnitt F wird vor allem durch Freiflächen beiderseits der Straße geprägt. Hier quert die Straße das Flüsschen Dahme, was allerdings heute kaum wahrnehmbar ist.

**G** Südöstlich der Dahme wird der Straßenraum beidseitig von offener Bebauung mit Vorgärten begrenzt. Raumbildend sind die beiderseits der Straße stehenden alten Alleebäume. Weiter östlich löst sich der Raum zunehmend auf, er wird allerdings von Alleebäumen "zusammengehalten".

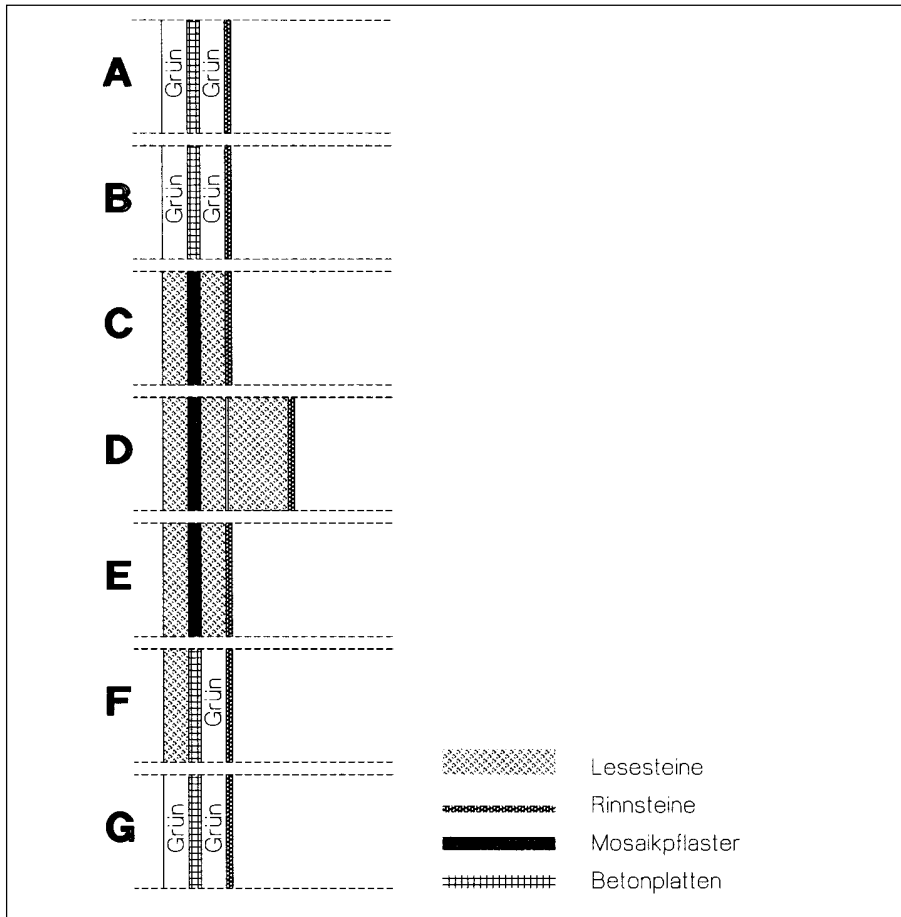


Raumabschnitte

### Oberflächen

... Die Abwägung zwischen den beiden Zielen "Sicherheit und Komfort" und "Historisches Straßenbild" ist abschnittsweise verschieden:

- Im historischen Abschnitt D sind die Ziele der Stadtgestaltung vorrangig; hier sollte versucht werden, die Materialien aller Querschnittsteile soweit wie möglich dem historischen Zustand anzunähern. Für die Fahrbahn muss dieses Ziel allerdings mit den Zielen Lärmschutz, Schutz vor Erschütterungen und Festigkeit in Einklang gebracht werden.
- In den geschlossen bebauten Abschnitten C und E sollten zumindest die Seitenräume mit den traditionellen Materialien befestigt werden; auch andere nicht von fließendem Verkehr befahrene Flächen (z. B. Parkstände) können traditionell gepflastert werden.
- Geh- und Radwege in den neueren offen bebauten Abschnitten B und F und in den Übergangsbereichen A und G können mit zeitgemäßem Material (Betonplatten) belegt werden.

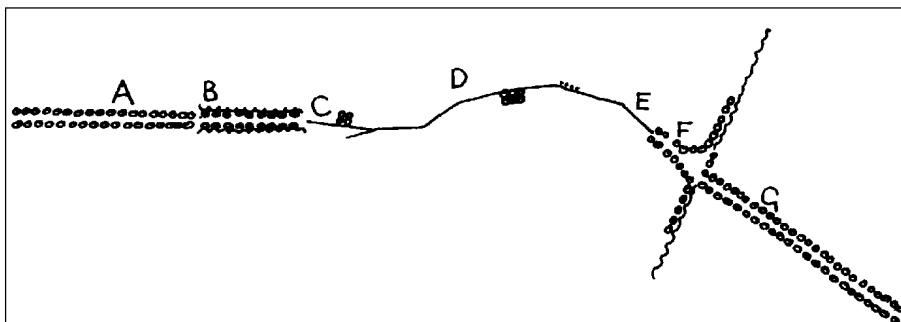


Oberflächenkonzept für die Seitenräume

### Bepflanzung

... Der heutige starke Kontrast zwischen steinerner Ortsmitte und historischen Vorstädten einerseits und deren offen bebaute neue Vorstadtbereiche und der freien Strecke andererseits ist reizvoll und den räumlichen Gegebenheiten angemessen. In den engen Abschnitten C und E ist ohnehin kein Platz für Bäume, und andere Bepflanzungen wären völlig unpassend. Einzelne Bäume ragen in den Raum oder stehen auf privaten Vorplätzen; auch die Bäume auf der Grünfläche am Turnerdenkmal wirken in den Raum hinein.

Anders im offen bebauten Bereich A. Hier kann eine zusätzliche Baumreihe auf der Nordseite der Straße die fehlende Raumkante ersetzen. ...



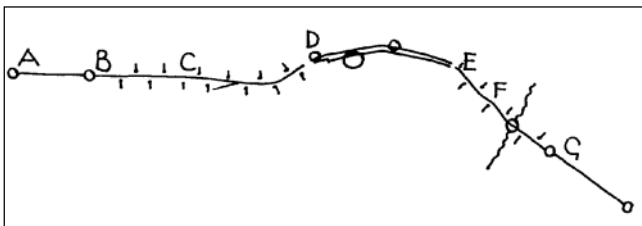
Bepflanzungskonzept

### Beleuchtung

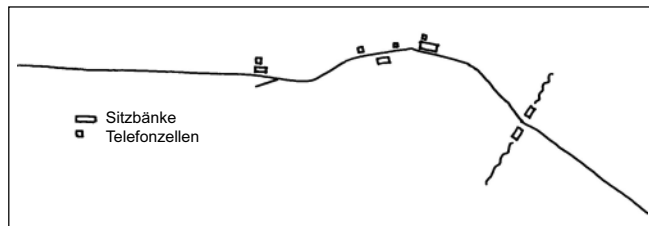
... Auch in der Beleuchtung soll die Abschnittsbildung unterstützt werden. Sie soll einerseits einheitlich sein, andererseits aber abschnittsweise variieren. Sie ist nicht allein dazu da, eine Mindesthelligkeit zu garantieren; vielmehr kann sie besondere Punkte betonen, sie kann spannend und einladend sein. Der zentrale Bereich soll auch nachts hervorgehoben werden.

Das Beleuchtungskonzept enthält daher drei Arten von Beleuchtung:

- In den Abschnitten A und G kann auf eine durchgehende Beleuchtung völlig verzichtet werden. Zu beleuchten sind hier lediglich evtl. Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer.
- Die Abschnitte B, C, E und F erhalten Leuchten abwechselnd auf der Nord- und Südseite der Straße, Abstand ca. 25 m, Leuchtpunkthöhe ca. 4,5 m. Die Dahmebrücke erhält eine besondere Beleuchtung mit niedriger Leuchtpunkthöhe in Abhängigkeit vom neuen Brückengeländer (in den Handlauf integriert oder in den Brückenköpfen).
- Der zentrale Abschnitt D erhält beidseitig Leuchten im Abstand von ca. 20 m, Leuchtpunkthöhe ebenfalls ca. 4,5 m. Vogelturm und Rathausurm werden zusätzlich mit Uplights (Wandfluter mit Licht nach oben) illuminiert, ebenso die Bäume vor dem Kloster. ...



Beleuchtungskonzept



Ausstattungskonzept

### Ausstattung

Der öffentliche Raum sollte wenig Ausstattung aufnehmen müssen. Die heutige Erscheinung ist nicht zuletzt auf die Beschränkung bei der Ausstattung zurückzuführen.

Notwendig sind lediglich

- Radbügel (im zentralen Abschnitt D jeweils 4 Bügel alle 25 m),
- Mülleimer (im zentralen Abschnitt D im Abstand von ca. 50 m, in den übrigen Abschnitten an Einmündungen),
- Buswartehallen (das bereits eingebaute Design kann beibehalten werden),
- Telefonzellen (im zentralen Bereich),
- Sitzbänke (vor dem Rathaus, vor dem Kloster, an der Dahmebrücke).

Zu vermeiden sind Gitter und Poller. Fehlverhalten sollte durch Planung, manchmal auch durch Kontrolle vermieden werden. ...



### Querschnitte

Die dargestellten Raumabschnitte sind sehr unterschiedlich. Die Querschnitte müssen auf die Eigenschaften der Raumabschnitte abgestimmt sein; außerdem müssen sie städtebaulich bemessen sein und der Verkehrsbedeutung der Straße entsprechen.

Die städtebauliche Bemessung ist ein Verfahren, aufgrund der Anforderungen der Randnutzungen an den Straßenraum, der Proportionen zwischen befahrenen und unbefahrenen Flächen sowie der Ansprüche der Fußgänger- und Radfahrer-Längsverkehre, die städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite zu ermitteln.

Die Verkehrsbedeutung der Straße ist für eine Bundesstraße mäßig: selbst im Überlagerungsbereich zwischen B 102 und L 70/71 wird die künftige Belastung mit maximal 7.000 Kfz/d angesetzt, heute dürfte die Belastung wesentlich niedriger liegen. In den Bereichen außerhalb des Überlagerungsbereiches B 102/L 70/L 71 gibt es künftig maximal 5.000 Kfz/d.

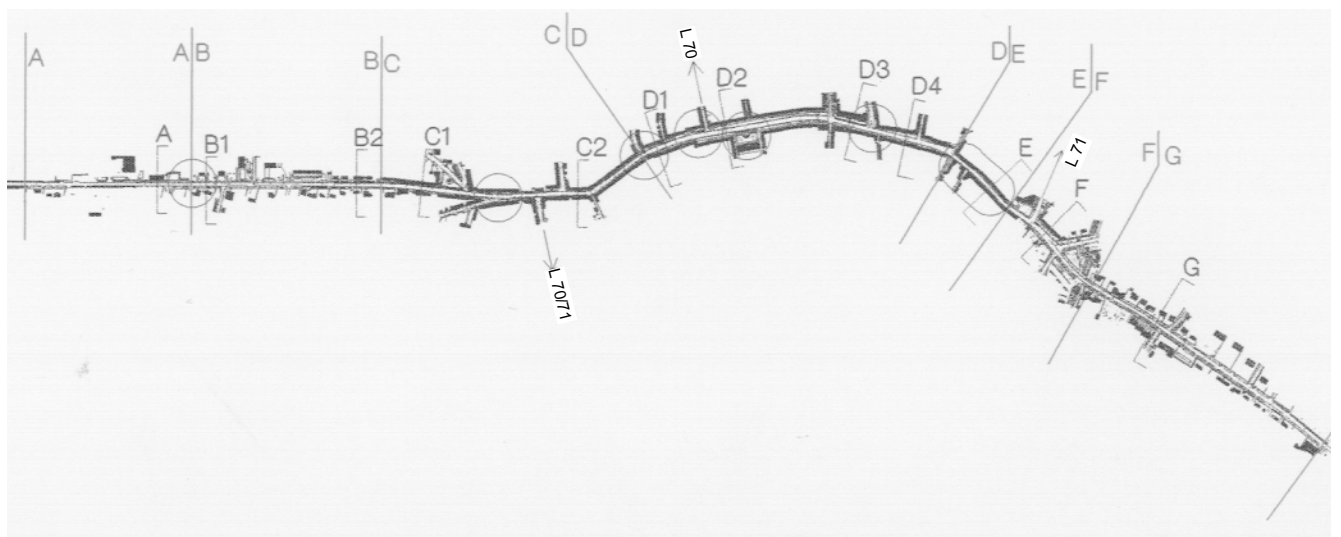
Bis zu dieser Verkehrsbelastung ist gemäß OD-Leitfaden Brandenburg die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn möglich, - bei den teilweise sehr engen Räumen ein großer Vorteil.

In den folgenden Kapiteln werden die Bestandsquerschnitte städtebaulich bemessen; unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsmengen wird ein abgewogener Querschnitt vorgeschlagen.

Für Bereiche, die eher flächig zu betrachten sind, zeigen Lageplanskizzen die vorgeschlagene Querschnittsaufteilung (u. a. spitzwinklige Straßenverzweigung im Abschnitt C, Bereich vor dem Kloster).

Die verkehrliche Bewertung der Querschnitte ist nicht Bestandteil des Stadtgestalterischen Beitrags; das gleiche gilt für die Diskussion der Stellplatzfrage. Die vorgeschlagenen Querschnitte berücksichtigen diese Aspekte allerdings, soweit dies außerhalb der Vorplanung möglich ist.

Querschnittlagen





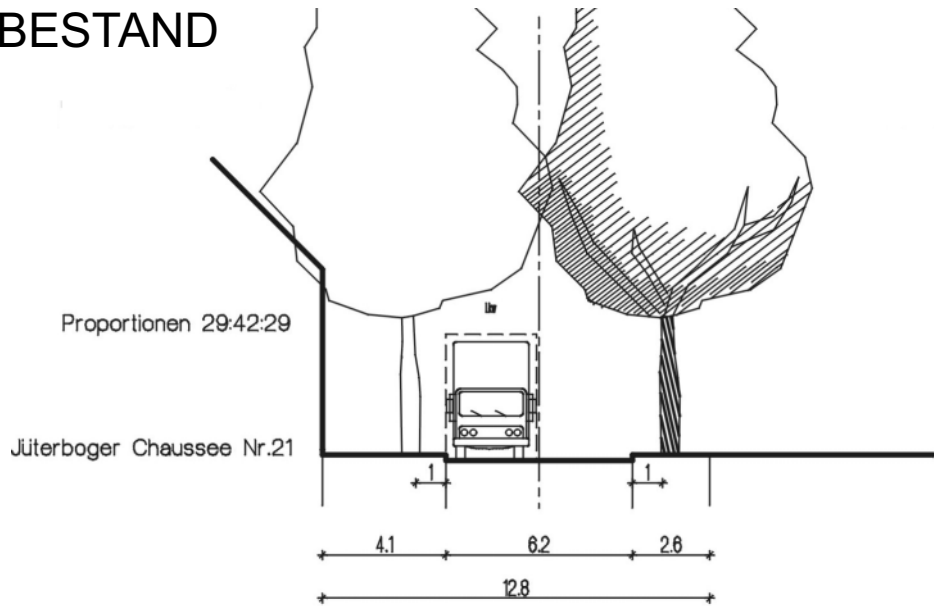
**Abschnitt A**

Der Straßenraumquerschnitt in Abschnitt A entspricht der asymmetrischen Erscheinung der Straße, die hier nur jeweils einseitig bebaut ist. Da eine weitere Entwicklung der hier im letzten Jahrzehnt entstandenen Nutzungen nicht zu erwarten ist, kann der Querschnitt im heutigen Zustand erhalten bleiben.

Wünschenswert ist die Vervollständigung der Baumreihe auf der Nordseite der Straße (analog zur bereits gepflanzten Reihe auf der Südseite).

**BESTAND**

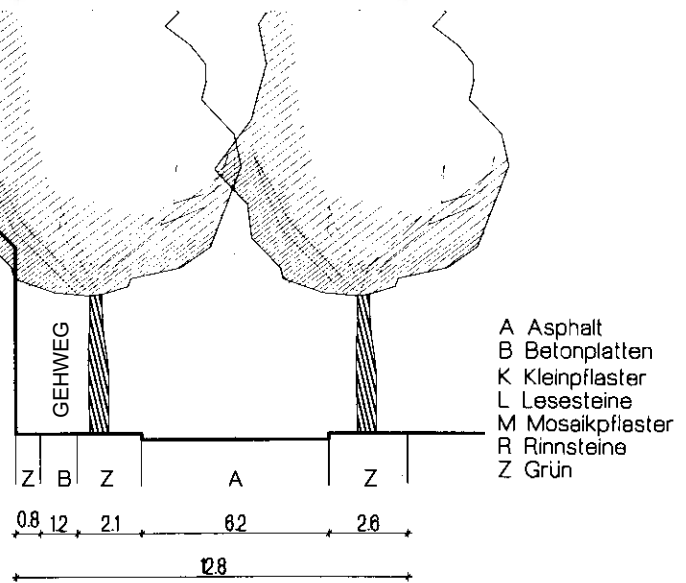
**A**



**PLANUNG**

Proportionen 29:42:29

M. 1:250



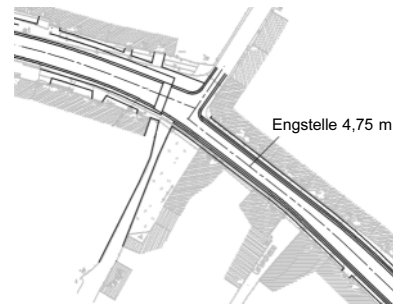
**Abschnitt E**

Der Abschnitt E, Teil der östlichen Vorstadt des 16. Jh., ist der engste Teil der gesamten Ortsdurchfahrt, die Raumbreite beträgt hier teilweise nur 9 m, und selbst die breitesten Teile sind nur 12 m breit. Damit für die Seitenräume zumindest ein "Notmaß" übrig bleibt, muss die Fahrbahnbreite reduziert werden.

Da der Abschnitt gut überschaubar und in der Mitte des Abschnitts genug Platz für eine Begegnungsstelle vorhanden ist kann die Fahrbahn an den beiden Stellen mit der schmalsten Raumbreite auf 4,75 m verringert werden. Bei diesem Maß ist die Pkw/Lkw-Begegnung mit verminderter Geschwindigkeit möglich. Die Wahrscheinlichkeit von Lkw/Lkw- und Bus/Bus-Begegnungsfällen ist in den beiden Engstellen so gering, dass nur selten ein Fahrzeug ein anderes abwarten muss. Für die beiden Seitenräume verbleiben noch 2,25 m.

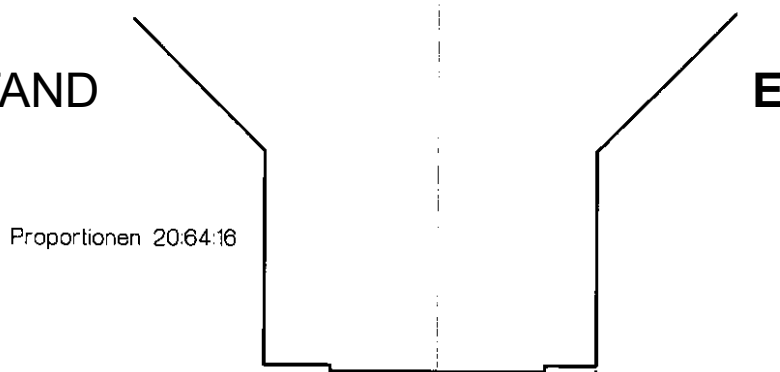
Damit die Kontinuität der Linienführung nicht gestört wird, sollten hier die Breitenänderungen nicht an einer Stelle, sondern kontinuierlich erfolgen.

Die Fahrbahn wird aus Lärmschutzgründen asphaltiert. Die Seitenräume erhalten Gehwege aus Mosaikpflaster und Ober- und Unterstreifen aus Lesesteinen. Sie werden für Radfahrer freigegeben.

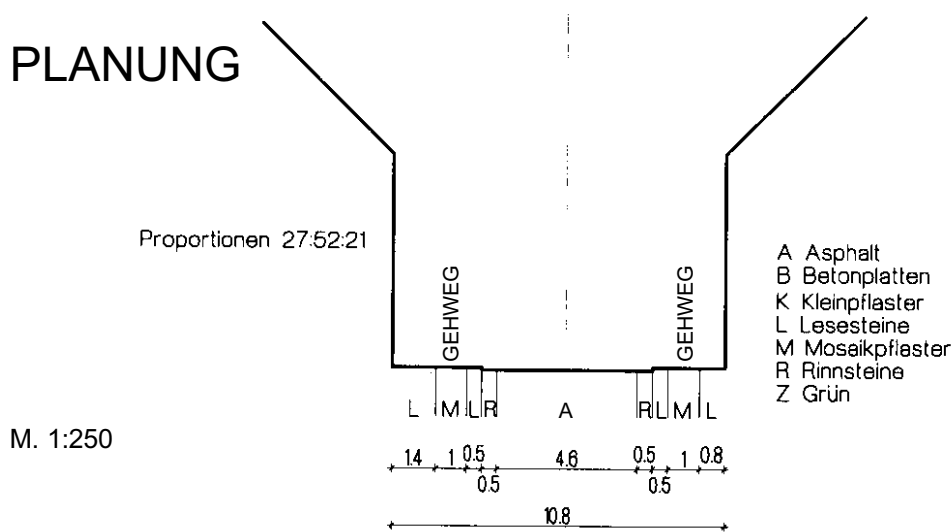


Lageplanausschnitt E  
Luckauer Straße, M. 1:2.000

**BESTAND**



**PLANUNG**



M. 1:250

## 5. Checkliste

Mit Hilfe der folgenden Fragen kann überschlägig geprüft werden, ob ein Umbau erforderlich ist und welche Teile des Straßenraums umgebaut werden müssen.



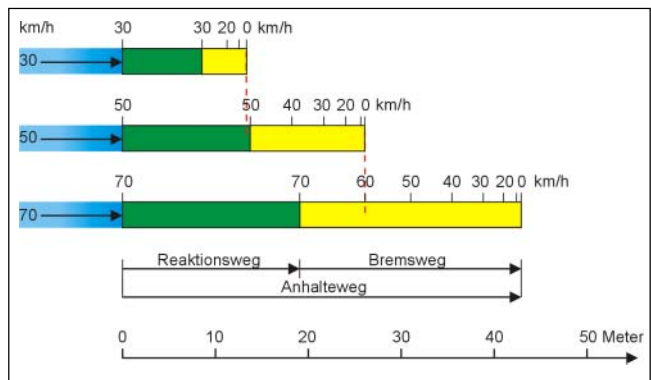
Welche Qualitäten hat der Gesamtraum?



Reichen die Seitenräume?



Gibt es Unfallschwerpunkte?



Wie hoch sind die gefahrenen Geschwindigkeiten?



Gibt es sichere Anlagen für den Radverkehr?



Können die Fußgänger sicher die Fahrbahn queren?



*Muss der ruhende Verkehr neu geordnet werden?*



*Können Busbuchten zu Haltestellen am Fahrbahnrand umgebaut werden?*



*In welchem Zustand ist die Fahrbahn?*



*In welchem Zustand befinden sich die Seitenräume?*



*Gibt es Ingenieurbauwerke, die den Raum so stören, dass sie (eigentlich) beseitigt werden müssten?*



*Entspricht die Bepflanzung dem Ortscharakter?*



*Genügt die Bepflanzung Sicherheitserfordernissen?*



*Ist die Ausstattung zufriedenstellend?*