

Gestaltungskatalog

Straßen - Plätze - Grünflächen



INHALT

Bereichstypen	3	Abfallbehälter und Glascontainer	46
Hauptverkehrsstraßen / Radialstraßen	4	Glascontainer	49
Hauptsammelstraßen	5	Sitzmöbel	50
Verkehrsplätze	6	Sponsoren Sitzmöbel	53
Wohnstraßen / Anliegerstraßen / Wohnwege	7	Standardisierte	
Plätze in Wohngebieten	8	Funktions- und Gestaltungselemente	54
Einkaufsbereiche	9	Werbeanlagen und Buswartehallen	55
Fußgängerzonen	10	Stadtwerke -	
Historische Bereiche	11	Haltestellenausstattung und Fahrgastinformation	58
Kaianlagen	12	Öffentliche Toiletten	60
Grünflächen	13	Trafostation / Schaltkästen / Stromanschlusskästen	61
Funktions- und Gestaltungselemente	14	Schilder	62
Bodenbeläge und Bordsteine	14	Telekom	63
Historische Bodenbeläge und Bordsteine	24	Briefkästen / Packstation	64
Baumscheiben / Baumroste / Baumschutz	26		
Absperr- und Begrenzungselemente	29		
Absperr- und Begrenzungselemente für besondere Bereiche	33		
Leuchten	35		
Aufsatzleuchten	37		
Auslegerleuchte, Kofferleuchte, Seilleuchte	39		
Stelen	40		
Sonderleuchten	41		
Tunnelleuchte	42		
Fahrradständer	43		

Bereichstypen

Die öffentlichen Straßen, Plätze und Grünflächen dienen vielfältigen Nutzungen oder Nutzungsmischungen. Je nach Gegebenheit des Einzelfalls kommt zum Beispiel der Verkehrsfunktion, der Aufenthaltsfunktion und den Anforderungen der angrenzenden Gebäudenutzungen unterschiedliches Gewicht zu. Alle haben unterschiedliche Anforderungen an die Art und den Umfang der Ausstattung mit Möblierungselementen.

Die öffentlichen Freiräume stellen sich dementsprechend je nach verkehrstechnischem Ausbau und architektonischer Einbindung in unterschiedlicher Gestalt dar. Im Folgenden sind ausgehend von den Nutzungsanforderungen für diesen Gestaltungskatalog folgende Bereichstypen definiert:

- Hauptverkehrsstraßen / Radialstraßen
- Hauptsammelstraßen
- Verkehrsplätze
- Wohnstraßen / Anliegerstraßen / Wohnwege
- Plätze in Wohnbereichen
- Einkaufsbereiche
- Fußgängerzonen
- Historische Bereiche
- Kaianlagen
- Grünflächen

Für eine neu auszustattende öffentliche Verkehrsfläche wird die Bereichszuordnung nicht immer eindeutig zu vollziehen sein und eine vorherige Abstimmung hierüber erforderlich machen.

Hauptverkehrsstraßen / Radialstraßen

Typische Merkmale

- Große Bedeutung für den gesamten Kraftfahrzeugverkehr und überörtlichen Verkehr
- Große Kraftfahrzeugverkehrsdichte, schnelle Fahrweise
- Breiter Straßenquerschnitt, Übersichtlichkeit und großer Maßstab
- Stadtgestalterischer Einschnitt („Schneise“) im Stadtbild
- Starke Differenzierung und Prägung des Straßenraumes hinsichtlich Trennung der Verkehrsflächen (Kraftfahrzeugspuren, Radwege, Gehwege, Verkehrsinseln, Busspuren, Buskaps, Parkstreifen, Grünstreifen)
- Großer Anteil der Fläche dient dem Kraftfahrzeugverkehr
- Geringer oder kein ruhender Verkehr
- Zumeist unwohnliches Erscheinungsbild
- Starke Trennwirkung für Wohnbereiche
- Sie sollten zu Visitenkarten der Stadt durch gestalterische Maßnahmen aufgewertet werden.



Oben: Albersloher Weg/B 51 - Unten: Weseler Straße/Kappenberger Damm



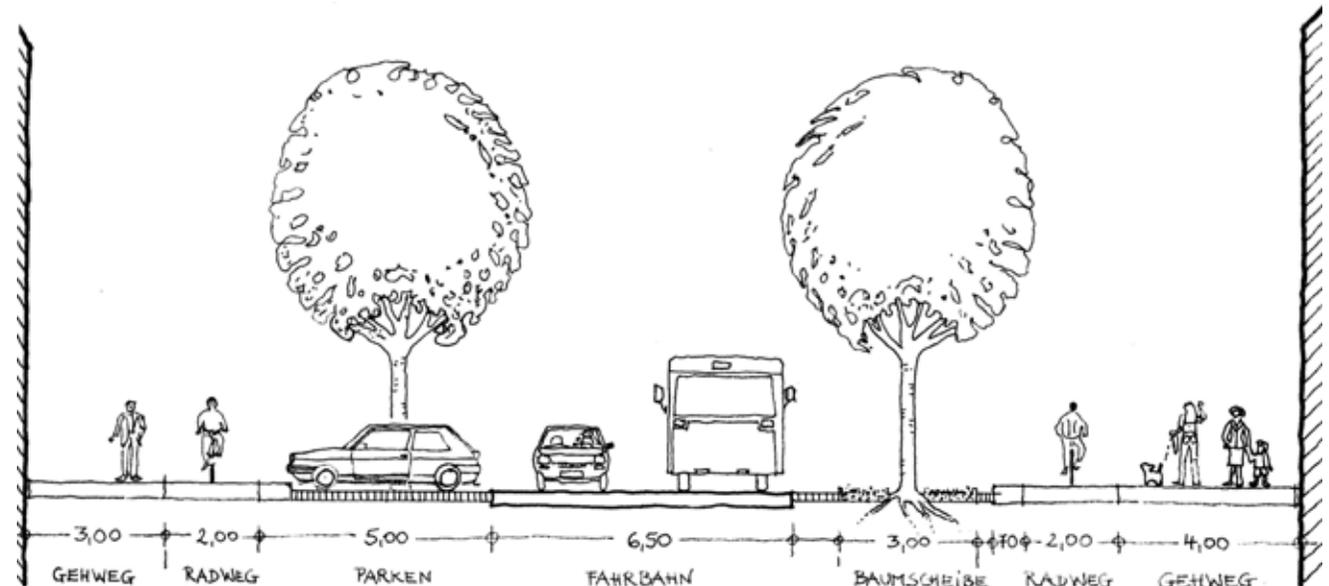
Hauptsammelstraßen

Typische Merkmale

- Große Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr
- Bedeutung für den innerörtlichen Verkehr
- Mittlere Kraftfahrzeugverkehrsdichte, schnelle Fahrweise
- Größerer Straßenquerschnitt
- Differenzierung des Straßenraumes hinsichtlich Trennung der Verkehrsflächen (Kraftfahrzeugspuren, Radwege, Gehwege, Busspuren, Buskaps, Parkstreifen, Grünstreifen)
- Oftmals Alleecharakter
- Überwiegender Anteil der Fläche dient dem Kraftfahrzeugverkehr
- Trennwirkung für Wohnbereiche



Oben: Blick in den Hansaring nach Osten - Unten: Schnitt einer Hauptsammelstraße



Verkehrsplätze

Typische Merkmale

- Große Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr
- Flächenhafte Ausdehnung, Übersichtlichkeit und großer Maßstab
- Starke Differenzierung des Platzraumes hinsichtlich Trennung der Verkehrsflächen (Kraftfahrzeugspuren, Radwege, Gehwege)
- Großer Anteil der Fläche dient dem Kraftfahrzeugverkehr
- Konzentration von Signalanlagen und Verkehrsschildern
- Unwohnliches Erscheinungsbild



Oben: Ludgeriplatz - Unten: Servatiiplatz



Wohnstraßen / Anliegerstraßen / Wohnwege

Typische Merkmale

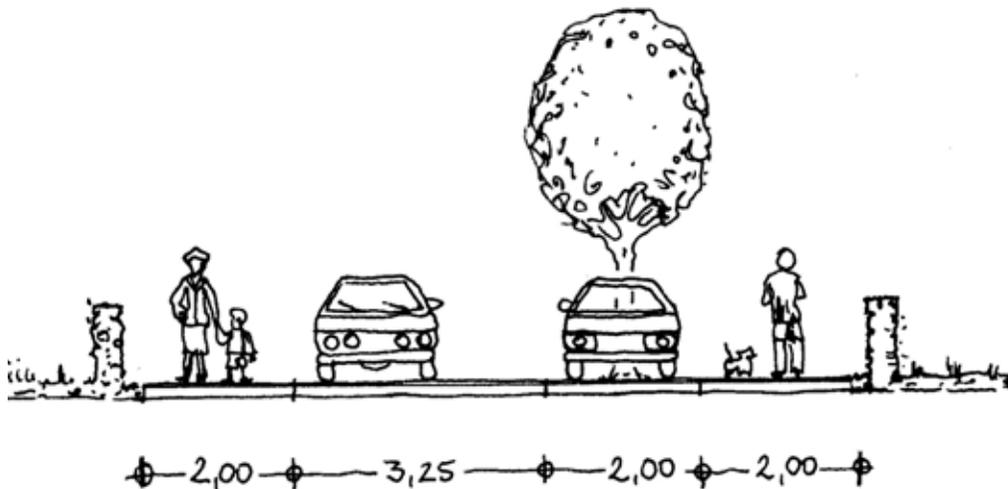
- Lage vorwiegend innerhalb der alten und neuen Wohngebiete
- Eher gleich starke Bedeutung für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer
- Geringe Trennung Fahrbahn, Gehweg, bis hin zur Mischverkehrsfläche
- Geringe Kraftfahrzeugdichte, hoher Anteil Fußgänger und Radfahrer
- Bedeutung für ruhenden Verkehr
- Aufenthaltsfunktionen (Spielen, Verweilen, Sitzen)
- Eher enge Straßenräume und Kleinmaßstäblichkeit



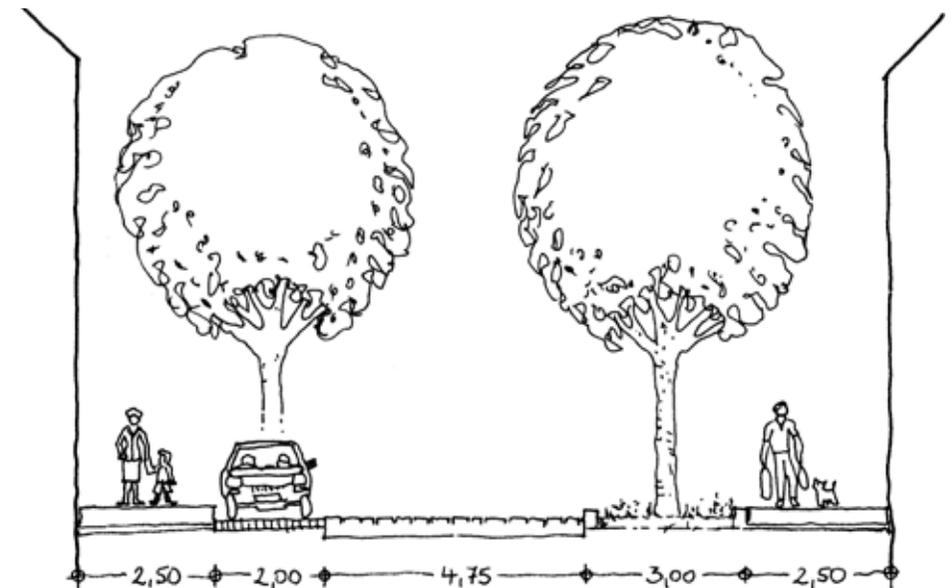
Wohnstraße in einem neuen Wohngebiet



Wohnstraße in einem alten Wohngebiet



Schnitt einer Wohnstraße in einem neuen Wohngebiet



Schnitt einer Wohnstraße in einem alten Wohngebiet

Plätze in Wohnbereichen

Typische Merkmale

- Lage innerhalb der alten und neuen Wohngebiete
- Hohe Bedeutung für Bewohner zum Verweilen, Sitzen und Spielen
- Hoher Anteil von Grün- und allgemeinen Verfügungsflächen
- Starker „Parkverkehrsdruck“



Platz in einem alten Wohngebiet, Ostviertel



Platz in einem neuen Wohngebiet, Gievenbeck



Platz in einem alten Wohngebiet, Südviertel

Einkaufsbereiche

Typische Merkmale

- Straße mit Kraftfahrzeugverkehr
- Geschäftsnutzung in der angrenzenden Bebauung
- Gute Erreichbarkeit der Geschäfte durch alle Verkehrsteilnehmer
- Starker „Parkverkehrsdruck“
- Hoher Anteil von begehbaren Flächen



Oben: Warendorfer Straße mit Geschäften - Unten: Wolbecker Straße mit Geschäften



Fußgängerzonen

Typische Merkmale

- Hoher Anteil von begehbaren Flächen
- Angrenzende Geschäfte
- Kein Autoverkehr
- Kein Fahrradverkehr (Ausnahmen zu bestimmten Zeiten)
- Lieferverkehr nur zu bestimmten Zeiten
- Aufenthaltsfunktion (Sitzen, Verweilen, Außenbewirtschaftung)



Oben: Bergstraße - Unten: Salzstraße



Historische Bereiche

Typische Merkmale

- Historischer Charakter des Bereichs (denkmalwerte Bausubstanz, historischer Stadtgrundriss)
- Angrenzende Gebäude oft mit öffentlichen oder repräsentativen Nutzungen
- Ideelle Bedeutung des Bereichs
- Aufenthaltsfunktion
- Bedeutung für den Tourismus



Oben: Prinzipalmarkt - Unten: Servatii-Kirche



Kaianlagen

Typische Merkmale

- Altindustrieller, robuster Charakter des Bereiches
- Sonderfunktion: öffentliche Nutzung als Puffer zwischen privater Nutzung und Hafenbereich
- Städtebauliche Komposition: Hafen / Kaiflächen / Bauliche Raumkanten
- Aufenthaltsfunktion
- Bedeutung für den Tourismus und der Naherholung



Oben: Stadthafen 1 - Unten: Details Stadthafen 1



Grünflächen

Typische Merkmale

- Begrünter Freiraum
- Vorwiegend Fußgänger- und Radverkehr, kein Kraftfahrzeugverkehr
- Spielplätze
- Erholungs- und Aufenthaltsfunktion
- Ruhige Atmosphäre



Südpark mit Spielplatz



Promenade



Wienburgpark

Funktions- und Gestaltungselemente

Bodenbeläge und Bordsteine

Pflastermaterialien für Straßenbodenbeläge gibt es aus Naturstein und aus Kunststein, sowie in unterschiedlichen Größen und Stärken. Die Auswahl richtet sich nach der Beanspruchung und der jeweiligen Nutzung, wobei der Straßenbau, Querschnitt und Pflasterverband dabei eine Rolle spielen.

Der Aufbau einer normalen Straßenkonstruktion gliedert sich in Tragschicht (in der Regel 15 - 35 cm stark, z.B. Hartkalksteingemisch), Pflasterbett (Sand, Splitt, Mörtel) und Deckschicht (Bodenbelag).

Hohe Ansprüche an die Wahl des Untergrundes, Oberbaus und Bodenbelages müssen gestellt werden, wenn es um Beanspruchung durch Bus- und Schwerlastverkehr geht, bei dem mit erhöhten Beschleunigungs-, Brems- und Scherkräfte zu rechnen ist.

Neben der Wahl des richtigen Straßenbaus ist auch auf den Verbund der Steine, der Fugenausbildung und den Verbund des Pflastermaterials mit dem Oberbau zu achten.

Verschiedene Nutzungsarten erfordern verschiedene Aufbauten und Bodenbeläge. So werden für Gehwege überwiegend Betonplatten eingesetzt, für Fahrbahnen Asphalt oder Kopfsteinpflaster, Radwege werden durch roten Betonstein kenntlich gemacht, quadratische Betonsteine markieren Grundstückseinfahrten und Parkstreifen werden in Verbundstein ausgeführt.

Für Boden- und Straßenbeläge gilt:

- Sie dürfen wegen der Unfallgefahr bei Nässe, Schnee und Eis nicht rutschig sein.
- Boden- und Straßenbeläge müssen witterungs- und frostbeständig sein.
- Zur guten Begehbarkeit sollen Flächen möglichst eben und mit einem geringen Fugenteil ausgebildet werden.

- Fahrbahnen aus Kopfsteinpflaster mit einem großen Fugenteil führen zu Lärmbelastung durch den Kfz-Verkehr.
- Befestigte Flächen müssen über Rinnen und Straßenabläufe entwässert werden.
- Kunststeine sollen möglichst farbbeständig sein.
- Maschinelle Reinigung von Natursteinpflasterflächen ist problematisch, da die Fugen stark ausgefegt werden.
- Natursteinpflaster ist wegen des hohen Materialpreises und des Lohnanteils teurer als Kunststeinpflaster. Dafür sind die Steine nahezu unbegrenzt wieder verwendbar.
- Betonsteinpflaster ist wegen des geringeren Materialpreises und der maschinellen Verlegemöglichkeit kostengünstiger.
- Format und Größe prägen das Erscheinungsbild des Pflasterbelags.

Bodenbeläge und Bordsteine

- Die Oberflächenbeschaffenheit bei Natursteinen ist bruchrau oder geschnitten, bei Kunststeinen glatt oder gerumpelt. Durch eine Vielzahl von veredelten Oberflächen zum Beispiel durch Verwendung von Natursteinsplitten, gibt es gewaschene, gestockte oder „künstlich gealterte“ Betonsteine.
- Bei Natursteinen sind die gebräuchlichsten Farben rötlich oder bräunlich bei Porphyr und schwedischem Granit, graugrün bei Melaphyr, mittelgrau bei Grauwacke, Anthrazit bei Basalt, hellgrau bei Granit und mit Farbspiel bei Karbonquarzit „Piesberger“. Bei Betonpflaster ist nahezu jede Farbe möglich, die Farbbeständigkeit ist aber nicht so gegeben wie bei Klinkerpflaster, das dafür nur ein relativ kleines Farbspektrum besitzt wie gelb, rot, manganbraun mit entsprechenden Zwischenfarbtönen. Farbbeständig sind alle mit Natursteinsplitt veredelten Oberflächen.
- Bei Natursteinpflaster ist die Wirkung des Fugenbildes lebendiger als bei Betonsteinpflaster.
- Die gebräuchlichsten Verlegearten oder Verbände bei Natursteinpflaster aus Mosaik oder Kleinpflastersteinen sind: Florentiner Schuppen, Längsverband (gerade oder kreisförmige Reihen) und wilder Verband. Bei Kunststeinen werden im Regelfall Längsverband, Fischgrätverband, Netz- oder Gitterverband und verschiedene Blockverbände eingesetzt.

Bodenbeläge und Bordsteine

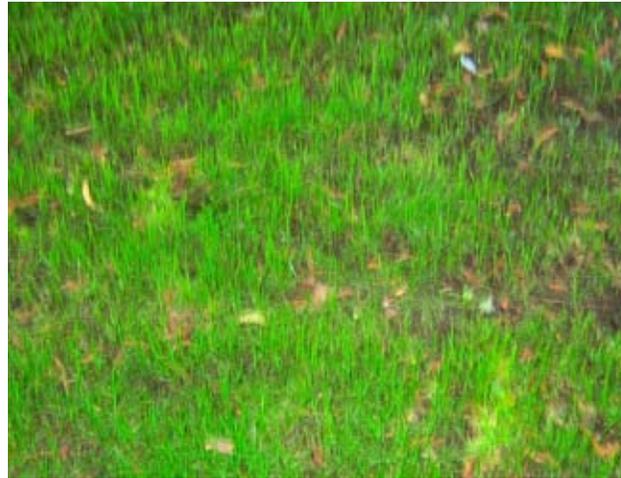


Deckschicht ohne Bindemittel

Wassergebundene Decke, je nach Wunsch oder Bedarf unterschiedliche Verschleißschicht

- grau bis anthrazit, Steinmehl oder Recyclingmaterial
- gelb, Dolomitsand

Geeignet in Grünflächen auch mit Fahrradverkehr.



Schotterrasen

Hohlraumarmes Gemisch aus Schotter und Oberboden in einer Dicke von 12 bis 15 cm auf einer wasserdurchlässigen Tragschicht. Geeignet für selten oder nur im Notfall zu befahrende Flächen wie Straßenbankette.



Rasengittersteine

Aus Beton oder Kunststoff hergestellt. Geeignet auf Feuerwehrezufahrten und wenig frequentierten Stellplatzanlagen.

Bodenbeläge und Bordsteine



Asphaltdecke

Bitumen und Zuschlagsstoffe, Standardfarbe ist asphaltgrau.

Geeignet für Fahrbahnen aller Bauklassen und für gemeinsame Geh- und Radwege im Außenbereich. Möglich auch für Plätze in Wohnbereichen, Einkaufszentren und Fußgängerzonen.



Gehwegplatten 24/24/8 cm

Beton, zementgrau

Geeignet für Gehwegflächen. Eingeschränkt befahrbar.

Standard bei Warteflächen an Bushaltestellen.



Betonstein 10/20/8 cm

Beton, zementgrau, anthrazit, rot nur für Radwege.

Geeignet in vielen Bereichen, auch in Grünflächen und historischen Bereichen. Befahrbar, jedoch nur für gering belastete Flächen wie Wohnwege.

Bodenbeläge und Bordsteine



Betonstein 16/16/14 cm
Beton, zementgrau

Geeignet für mittelstark bis stark beanspruchte Flächen wie LKW-Zufahrten. Auch für befahrbare Gehwege und Mischverkehrsflächen möglich. Einsatz im Regelfall für Grundstückszufahrten.



H-Doppelverbundstein 20/16,5/8 cm
Beton, zementgrau

Geeignet für Parkstreifen und alle befahrenen und stärker belasteten Verkehrsflächen.



Betonstein
unregelmäßig gebrochen, verschiedene Abmessungen. Beton, erdfarben, lederfarben, grau oder anthrazit.

Geeignet in Grünflächen und historischen Bereichen. Möglich auch in Einkaufsbereichen und Fußgängerzonen.

Bodenbeläge und Bordsteine



Klinker 10/20/7,1 cm

Klinker, klinkerrot

Geeignet für gestalterisch aufwändige Flächen.



Mosaikpflaster, Naturstein

Kantenlänge 4 bis 6 cm. Porphy, Grauwacke, Granit, Blaubasalt, Marmor als Einfassung

Geeignet in historischen Bereichen und Grünflächen. Möglich als Gestaltungselement in anderen Bereichen und Angleichungsflächen. Nicht geeignet für belastete Flächen, wie Fahrbahn oder Parkspur, leicht zerstörbar. Ist mit herkömmlichen saugenden Maschinen nicht ohne Schäden zu reinigen.



Kleinpflaster, Naturstein

Kantenlänge 8 bis 10 cm. Porphy, Grauwacke, Granit, Blaubasalt

Geeignet in historischen Bereichen, Grünflächen und bedingt auch für ertastbare Leitsysteme für Menschen mit Sehbehinderungen. Möglich auch für Gehwege und fußläufige Mischflächen, nicht für Parkstreifen geeignet. Erschwerte Straßenreinigung.

Bodenbeläge und Bordsteine



Großpflaster, Naturstein

Kantenlänge 12/22 cm. Granit, Piesberger Grauwacke

Geeignet in historischen Bereichen und Grünflächen. Möglich auch in historischen Straßen. Das Pflaster ist mit den herkömmlichen, saugenden Kehrmaschinen nicht ohne Fugenschäden zu reinigen.



Großpflaster, Naturstein geschnitten

Kantenlänge 12/22 cm. Meist schwedischer Granit

Wird zur barriereärmeren Überquerung von Großpflasterflächen eingesetzt. Meist als 2 Meter breite Querungsfurt über Plätze und Fahrbahnen. Zum Beispiel Prinzipalmarkt, Rothenburg, Königsstraße.



Aufmerksamkeitsfeld

Kleinpflaster aus Naturstein, Kantenlänge 8 bis 10 cm

Ausschließlich in historisch sensiblen Bereichen geeignet als Leitsysteme für Menschen mit Sehbehinderungen. Das Fugenbild muss ertastbar sein, taktil.

Bodenbeläge und Bordsteine



Aufmerksamkeitsfeld

aus Noppenplatten oder Rillenplatten in weiß, eingefasst mit Pflasterplatten, anthrazit.

Geeignet für Leitsysteme für blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderungen an Bushaltestellen und an Fahrbahnquerungen.



Noppenplatte

Beton, weiß mit 32 versetzten Tastnoppen, 30/30/8 cm

Wird eingesetzt für Leitstreifen und Richtungsfelder für blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderungen .



Rippenplatte

Beton, weiß mit 5 trapezförmigen Rippen, 30/30/8 cm

Pflasterplatte

Beton, anthrazit, 30/30/8 cm.

Werden eingesetzt für Leitstreifen und Richtungsfelder für blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderungen. Die Pflasterplatte wird zur Verstärkung der Kontraste zu den Bodenindikatoren aus Noppen- und Rippenplatte eingesetzt.

Bodenbeläge und Bordsteine



Hochbordstein H 12/15/30
Basaltvorsatz gewaschen

Geeignet als Begrenzung verschiedener Nutzungsarten, Standardanschlag 10 cm.



Rundbordstein R 15/22 r = 5 cm
Basaltvorsatz gewaschen

Geeignet als Begrenzung verschiedener Nutzungsarten.



Schrägbordstein
Beton, grau

Geeignet für Grundstückszufahrten.

Bodenbeläge und Bordsteine



Abgesenkter Hochbord mit Mittelstein
Beton, grau, gewaschen

Geeignet für Begrenzung zur Mittelinsel und Grundstückzufahrt.



Busbord, Niederflrbusbordstein H 25
weißer Betonvorsatz

Geeignet für Bushaltestellen. Standardanschlag: 16 cm



Übergangsstein
Beton weiß

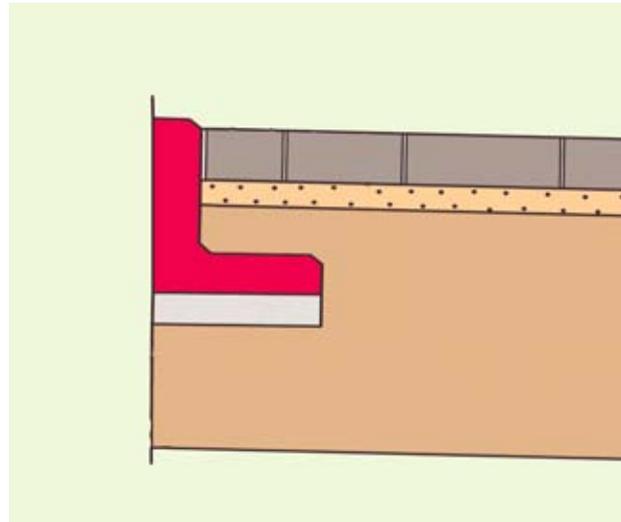
Geeignet an Bushaltestellen als Übergang von 16 cm auf 10 cm.

Bodenbeläge und Bordsteine



Kantenstein T 6/20
Beton, grau

Geeignet für Gehwegbegrenzung zu öffentlichen Grünflächen.



Winkelkante 27/22/50
Beton, grau

Geeignet für Begrenzung zu privaten Flächen.

An verschiedenen historischen Stellen werden weitere Pflasterarten verwendet, um Altes auszubessern oder Neues in altem Muster zu verlegen. Auf den nachfolgenden Seiten einige Beispiele.

Historische Bodenbeläge und Bordsteine



Domplatz

- Großpflaster
- Natursteinplatten, Sandstein, hochkant versetzt
- großformatige Sandsteinplatten
- Katzenkopfpflaster aus Feldstein



Prinzipalmarkt

- Großpflaster
- breiter Rundbordstein



Martinikirchplatz

- Mosaikpflaster
- Kalksteinbänderung, Tudorfer

Tudorfer Kalkstein ist nicht mehr im Handel. Das vorhandene Material zerfällt in Schichten, wenn es aufgenommen wird. Rekonstruktionen sind nur mit hellem Granit oder Marmor möglich.

Historische Bodenbeläge und Bordsteine



Gehwegplatten 30/30/4,5 cm Farbe Zementgrau

Da sie nicht befahrbar sind, werden sie als Gehwegplatten nur in besonderen historischen Bereichen eingesetzt (hoher Unterhaltungsaufwand).

Baumscheiben / Baumroste / Baumschutz

Allgemeine Informationen

Bäume sind Lebewesen! Bäume haben im Straßenraum insgesamt gesehen schlechte Vegetationsbedingungen. Durch erhöhte Luftverunreinigungen und Lufttemperaturen sowie Bodenverdichtung und Humusmangel sind nur dafür geeignete Baumarten zu wählen.

Im Bereich des Baumstammes soll eine große Fläche von Bodenbelag freigehalten werden um die Belüftung und Bewässerung zu gewährleisten. Aus Platzmangel müssen Baumscheiben manchmal begehbar oder befahrbar sein. Ein Baumrost zur Verhinderung der Verdichtung des Wurzelbereiches ist erforderlich. Manchmal muss der Wurzelraum durch geeignete Maßnahmen wie Tiefenbohrungen, Wurzelgräben und Baumsubstrate erweitert werden.

Der Baumschutz dient als Anfahrerschutz durch Verkehr insbesondere im Bereich von Parkplätzen.

Anforderungskriterien

- Baumscheiben sollen möglichst offen bleiben. Der Boden soll sich einfach lockern und reinigen lassen.
- Eine Baumscheibe soll sich gut in die angrenzenden Bodenbeläge einfügen.
- Bei Baumrosten ist darauf zu achten, dass nur freitragende Baumroste mit Lastabtragung zum Einsatz kommen.
- Die Integrationsmöglichkeit für Bewässerungsvorrichtungen soll bei der Verwendung von Baumrosten gegeben sein.
- Baumstandorte sind von Leitungen und sonstigen Einbauten freizuhalten.
- Bei Planungen im Bereich vorhandener Leitungen sind Leitungstrassen durch geeignete Wurzelsperren vor einer Durchwurzelung zu schützen.

- Bei der Planung von Baumstandorten sind die Richtlinien zur Grüngestaltung im städtischen Straßenraum und Richtlinien für Planung und Ausführung von Baum- und Strauchpflanzungen zu beachten.

Baumscheiben / Baumroste / Baumschutz



Offene Baumscheibe
Rahmen aus Beton

Die Größe ist je nach Standortmöglichkeit mindestens 6,00 qm (zum Beispiel 2,50 m mal 2,50 m). Geeignet in allen Bereichen. Der Boden kann aufgelockert werden und eine Unterpflanzung des Baumes ist möglich.



Offene Baumscheibe
Rahmen aus Bordsteinen

Die Größe sollte mindestens 2,00 m mal 3,00 m sein. Geeignet in allen Straßen und Plätzen als auch in historischen Bereichen, Grünzonen und Einkaufsbereichen. Der Boden kann aufgelockert werden und eine Unterpflanzung des Baumes ist möglich.



Systembaumscheibe
rund und eckig, freitragend mit Lastabtragung aus Gusseisen. Rahmen und Tragkonstruktion aus verzinktem Stahl.

Die Größe sollte möglichst 2,00 m mal 2,00 m sein. Geeignet in historischen Bereichen, Fußgängerzonen und Einkaufszonen. Ein hoher Fugenanteil der anschließenden Pflasterfläche begünstigt den Standort für den Baum.

Baumscheiben / Baumroste / Baumschutz



Baumschutzbügel, Anfahrerschutz
Stahlrohr, verzinkt

Geeignet in allen Bereichen, außer Grünzonen und in historischen Bereichen.



Baumpfahl Holz, vierfach
sogenannter „Vierbock“

Geeignet in allen Bereichen für stärkere Bäume. Er bleibt stehen bis der Baum fest angewachsen ist. Auch als „Dreibock“ für schwächere Bäume im Außenbereich möglich.



Gitterkorb
Stahl, verzinkt

Geeignet in historischen Bereichen sowie in Fußgängerzonen, Einkaufsbereichen, Wohnstraßen und Plätzen.

Absperr- und Begrenzungselemente

Allgemeine Informationen

Zu den Absperrerelementen gehören Poller, Pfosten, Ketten, Gitter, Geländer, Hecken, Hochborde, Doppelstufen, Betonschwellen, Mauern, Zäune und Pflanzbeete. Begrenzungspfosten oder Begrenzungsgitter und Rohrrahmen sind als Möblierungselemente in der Regel nicht raumbildend. Bei dichter Anordnung, langer Reihung und entsprechendem Erscheinungsbild (Masse, Farbe) gewinnen sie an städtebaulicher Bedeutung („Grenzbildung“). Rohrrahmen (in geschlossener Anordnung) oder Gitter verhindern alle Verkehrsbewegungen, einzelne Begrenzungspfosten dagegen nur den Kraftfahrzeugverkehr.

Mit Absperrereinrichtungen werden verkehrsordnende Maßnahmen getroffen, zum Beispiel um das Befahren von Gehwegen und das Parken auf Gehwegen zu verhindern. Rohrrahmen verhindern das gefährliche Betreten von Fahrbahnen. Der Abstand der Pfosten untereinander wird so gewählt, dass ein Befahren oder Parken verhindert wird.

Manche Absperr- oder Begrenzungselemente können gleichzeitig als Sitzgelegenheit benutzt werden.

Anforderungskriterien

- Absperr- und Begrenzungselemente müssen einen größeren Aufprall ohne großen Schaden überstehen können. Sie sollen daher stabil sein, so dass sie nicht verbiegen oder brechen, und sie sollen gut im Boden verankert sein.
- Bei Flächen die mit Kraftfahrzeugen befahren werden, ist eine gute Sichtbarkeit (Höhe mindestens 90 cm) zu gewährleisten, um Unfälle zu verhindern (Zurücksetzen von Kraftfahrzeugen).
- Bei herausnehmbaren Pfosten ist auf eine leichte Handhabung zu achten. Die Bodenhülse ist so einzubauen, dass einfließendes Wasser versickert, damit der Pfosten bei Frost nicht festfriert.
- Oftmals ist eine zusätzliche Funktion wie Sitzen, Fahrradeinstellen, Blumenkübel, erwünscht.

- Der Instandsetzungsaufwand muss möglichst gering sein.
- Begrenzungselemente sollen witterungsunanfällig sein und bei der Montage möglichst keinen Maschineneinsatz erfordern.
- Dem Gesichtspunkt des kostensparenden Bauens (Neubau und Betrieb) ist bei der Auswahl von Absperr- und Begrenzungselementen besondere Aufmerksamkeit zu widmen.
- Pfähle oder Poller, die auf Radwegen lediglich die Durchfahrt für Autos verhindern sollen, müssen zur Sicherheit der Radfahrer durch Schraffen oder ähnliches kenntlich gemacht werden.

Absperr- und Begrenzungselemente



Standardpfahl
Stahlrohr, verzinkt

Geeignet für alle Bereiche, auch herausnehmbar.



Stilpoller Münster
Gusseisen oder Aluminium

Geeignet für alle besonderen Bereiche. Ein Sondertyp zum Herausnehmen kann hergestellt werden.



Eckiger Absperrpfosten
Stahl, verzinkt oder rot-weiß lackiert

Er ist zum Herausnehmen und für alle Bereiche geeignet außer in historischen Bereichen.

Absperr- und Begrenzungselemente



Standardpfahl

Holz oder Recyclingkunststoff

Geeignet in Grünflächen aber auch in anderen Bereichen.



Betonpoller

Beton

Geeignet für alle Bereiche.



Knieholm

System Münster Stahlrohr feuerverzinkt, lackiert

Geeignet in allen Bereichen. Als Knieholm in ca. 40 cm Höhe oder in einer anderen Variante mit 2 Holmen in ca. 100 cm Höhe.

Der Knieholm wurde vom Amt für Grünflächen und Naturschutz entwickelt.

Absperr- und Begrenzungselemente



Gittermattenzaun

feuerverzinkter Stahl, empfehlenswert mit Pulverbeschichtung in Anthrazit Eisenglimmer.

Erhältlich ab 60 cm Höhe um jeweils 20 cm gestaffelt. Geeignet in Grünflächen sowie auch in allen anderen Bereichen. Ab einer Höhe von 1,80 m sehr gut als Eingrünungsgitter von Containern oder als Ballfanggitter an Bolzplätzen einsetzbar.

Absperr- und Begrenzungselemente für besondere Bereiche



Sonderanfertigung vom Amt für Grünflächen und Umweltschutz für die Oststraße, wurde aber später auch für den Syndikatplatz übernommen. Hergestellt aus Grauguss in einer Länge von 75 cm und einer Höhe von 60 cm.



Historischer Hüftholm (Kleimanngitter, 2-lagig) Graugusspfosten oder Silumin-guss, verzinkte Stahlrohre.

Nur für den Bereich Promenade und deren Schanzen sowie dem Aaseitenweg.

Dieses Gitter ist benannt nach dem gleichnamigen Stadtrat, der dieses Bauteil Ende des 19. Jahrhunderts für die Promenade der Stadt Münster entwerfen ließ.



Historischer Knieholm (Kleimanngitter, niedrig) Graugusspfosten oder Silumin-guss, verzinkte Stahlrohre.

Absperr- und Begrenzungselemente für besondere Bereiche



Natursteinpoller für historische Bereiche. Es sind in Münster verschiedene Variationen handwerklich durchgeformter Steine vorhanden.



Marienplatzgitter aus Gusseisen. Entwurf vom damaligen Gartenbauamt 1978 erstellt. Es wurde dem historischen, im Krieg zerstörten, schmiedeeisernen Gitter nachempfunden.



Knieholm Typ Clemenskirchgarten
Der Holm wurde für die Gestaltung des Clemenskirchgartes entwickelt. Seither findet er an verschiedensten Orten innerhalb der Altstadt Verwendung.

Leuchten

Allgemeine Informationen

Die Straßenbeleuchtung steht seit 2006 im Eigentum der Stadtwerke Münster GmbH. Die Konzept- und Detailplanungen von öffentlichen Straßenbeleuchtungsanlagen, bezogen auf Leuchtentyp, Lichtpunkthöhe und Leuchtenstandorte, verbleiben beim städtischen Tiefbauamt. Falls erforderlich, führt das Tiefbauamt hierzu die lichttechnischen Berechnungen durch. Die für die weitere Ausführung der einzelnen Maßnahmen erforderliche Netzplanung ist Aufgabe der Stadtwerke. Der zeitliche Bauablauf zum Bau der Beleuchtungsanlage ist zu gegebener Zeit mit den Stadtwerken abzustimmen.

Leuchten dienen bei Dunkelheit der Sicherheit auf den Verkehrsflächen. Darüber hinaus sind sie ein Mittel zur Straßenraumgestaltung, sowohl bei Tag als auch bei Nacht. Unterschiedliche Lichtpunkthöhen, Leuchtenabstände sowie Leuchtmittel beeinflussen und bestimmen die

Ausleuchtung und die Gestaltung. Die Helligkeit im Straßenraum wird durch den Bodenbelag beeinflusst. Helle und ebene Beläge erhöhen den Wirkungsgrad der Leuchtmittel.

Maßgeblich für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Kraftfahrer ist eine gleichmäßige Ausleuchtung der befahrbaren Verkehrsflächen. In Fußgängerzonen soll ebenfalls eine gleichmäßige, die Sicherheit des Fußgängers gewährleistende Ausleuchtung gegeben sein. Sollen Straßenleuchten positiv zum Erscheinungsbild beitragen, so können Straßenräume zum Beispiel differenziert ausgeleuchtet oder mit Lichtschwerpunkten gegliedert werden.

Daneben kann künstliches Licht dazu eingesetzt werden, schöne Dinge bei Dunkelheit sichtbar zu machen. Durch Einsatz von speziellen Leuchten und Leuchtmittel können bei der Anstrahlung von Gebäuden, Skulpturen oder Naturdenkmälern besondere Akzente gesetzt werden. Licht- und Schattenwirkung gezielt eingesetzt, verschafft Ge-

genständen und der Architektur neue Erlebniswerte und ist in hervorragendem Maß geeignet, das Unverwechselbare in der Stadt in Szene zu setzen und imagebildend zu wirken. Ein zusätzliches Mittel zur Differenzierung ist der Einsatz unterschiedlicher Lichtfarben.

Leuchten können technisch-funktionale Gegenstände bleiben, aber auch selbst zum Kunstobjekt werden (Licht-Monumente, Licht-Netze). Der gezielte Einsatz gängiger Straßenleuchten in Bezug auf Anordnung, Lichtpunkthöhe und Leuchtmittel führt bereits zu einer städtebaulich erwünschten Differenzierung von Hauptverkehrsstraßen, Wohnstraßen und Wegen. Lichtbänder und besonders ausgeleuchtete Straßenkreuzungen helfen der Orientierung des Autofahrers.

Leuchten

Künstliches Licht verlängert den Tag und ist, jahreszeitlich bedingt, in unterschiedlicher Dauer notwendig. Wichtiges Kriterium bei Straßenleuchten ist daher der Energieverbrauch. Seit Beginn der Beleuchtung öffentlicher Straßen mit Gas-, Glüh-, Leuchtstoff- und Entladungslampen hat sich die Lichtausbeute von Lampen und Leuchten in den letzten 20 Jahren ständig verbessert. Zurzeit und auch in Zukunft sind diesbezüglich weitere technische Entwicklungen zu erwarten. Die Entscheidung für einen Leuchtyp muss zweckmäßigerweise über die Systemkosten der Gesamtanlage getroffen werden. Hierbei sind für die Betriebskosten der Energiebedarf, die Wartungsfreundlichkeit sowie die Störanfälligkeit und Lebensdauer von Lampe und Leuchte zu berücksichtigen.

Neben den Straßenleuchten befinden sich zahlreiche weitere Lichtquellen im Straßenraum: Schaufenster, Werbetafeln, Hinweisschilder. Diese Lichtquellen können für die Planung relevant sein.

Anforderungskriterien

- Bei der Planung von öffentlichen Beleuchtungsanlagen ist der Standard der Stadt Münster auf der Grundlage der DIN EN 13201 zu berücksichtigen. Die Stadt legt den Leuchtyp und die Lichtpunkthöhe fest. Dabei sind bei den Leuchten minimaler Wartungsaufwand und eine geringe Störanfälligkeit die wichtigsten Kriterien.
- Blendungen der Verkehrsteilnehmer sind zu vermeiden.
- Die Tag- und Nachtwirkung sollen gestalterisch überzeugen.
- Die Standorte sind so zu wählen, dass Kollisionen und mutwillige Beschädigungen möglichst vermieden werden.
- Dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit (Anschaffungs- und Betriebskosten der Gesamtanlage) ist bei der Auswahl und Anordnung von Leuchten besondere Aufmerksamkeit zu widmen.
- Die Farbe der Maste ist Eisenglimmergrau (DB 703)

Historie

In diesen Katalog sind der Vollständigkeit halber auch die historischen Leuchten aufgenommen. Damit werden bestimmte Bereiche der Stadt dokumentiert, die jeweils aus geschichtlichen Gestaltungsprinzipien heraus individuell ausgestattet wurden.

Aufsatzleuchten



Becherleuchte

Die Leuchte ist mit Kompaktleuchtstofflampen ausgestattet und für eine Lichtpunkthöhe von 4,50 m ausgelegt. Anwendung findet sie in Wohngebieten im Baustil der 1950er Jahre



Tellerleuchte

Die Leuchte ist mit Kompaktleuchtstofflampen ausgestattet und für eine Lichtpunkthöhe von 3,50 bis 4,50 m ausgelegt. Anwendung findet sie in Wohngebieten sowie an Geh- und Radwegen.



Zylinderleuchte mit Dach

Die Leuchte ist mit Kompaktleuchtstofflampen ausgestattet und für eine Lichtpunkthöhe von 3,50 m ausgelegt. Anwendung findet sie in Einkaufsstraßen und im Stadtzentrum.

Die Dreifachanordnung steht als Sonderleuchte mit speziell angefertigten Masten und Sitzbänken auf der Ludgeristraße.

Aufsatzleuchten



Kegelleuchte

Die Leuchte ist mit Kompaktleuchtstofflampen ausgestattet und für eine Lichtpunkthöhe von 4,00 m ausgelegt. Anwendung findet sie in Einkaufsstraßen sowie als Sonderleuchte für die Marktallee in Hilstrup.



Zylinderleuchte ohne Dach

Die Leuchte ist mit Halogen-Metaldampflampen ausgestattet und für eine Lichtpunkthöhe von 3,50 m ausgelegt. Anwendung findet sie in Einkaufsstraßen und im Stadtzentrum.



Bogenleuchte Promenade

Die Leuchte ist mit Quecksilberdampf-Hochdrucklampen ausgestattet und für eine Lichtpunkthöhe von 4,50 m ausgelegt. Anwendung findet sie in der Promenade und im Ortszentrum Roxel.

Auslegerleuchte



Auslegerleuchte

Die Leuchte ist mit Kompaktleuchtstofflampen ausgestattet und für eine Lichtpunkthöhe von 5,00 m ausgelegt. Anwendung findet sie in alten Wohngebieten.

Kofferleuchte



Kofferleuchte

Die Leuchte ist mit Natriumdampf-Hochdrucklampen, Kompaktleuchtstofflampen oder Halogen-Metaldampflampen ausgestattet und für eine Lichtpunkthöhe von 7,50 m bis 12,00 m ausgelegt. Anwendung findet sie an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen, auf Plätzen und in Gewerbegebieten.

Seilleuchte



Seilleuchte

Die Leuchte ist mit Natriumdampf-Hochdrucklampen ausgestattet und für eine Lichtpunkthöhe von 8,50 m ausgelegt. Anwendung findet sie in innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen.

Stelen



Stele Stubengasse, 35 Watt



Stele Aasee, 70 Watt



Stele Hauptbahnhof, 70 Watt

Stelen

Die Leuchten sind mit Halogen-Metall-dampfleuchten ausgestattet. Anwendung finden sie in unterschiedlichen Varianten zum Beispiel in der Stubengasse, am Aasee oder am Hauptbahnhof.

Sonderleuchten



Hafenkaileuchten

Die Leuchte ist mit einer Kompaktleuchtstofflampe ausgestattet. Anwendung findet die Leuchte am Stadthafen 1.



Gasleuchte

Die Leuchte ist mit einem Gasbrenner (Erdgas) ausgestattet und für eine Lichtpunkthöhe von 4,00 m ausgelegt. Anwendung findet sie im Kuhviertel.

Die Leuchten wurden auch nach Umstellung von Gas- auf Elektrobetrieb in den 1970er Jahren weiterhin mit Gas betrieben. Heute sind sie mit batteriebetriebenen Dämmerungsschaltern und elektrischem Zündmechanismus bestückt.



Wand- und Doppelaufsatzleuchte Prinzipalmarkt

Die Leuchte ist mit Kompaktleuchtstofflampen ausgestattet und für eine Lichtpunkthöhe von 4,00 m ausgelegt. Anwendung findet sie auf dem Prinzipalmarkt bis Bogenstraße.

Diese Leuchten wurden 1960 speziell als Doppelaufsatz- und Wandleuchte für den Prinzipalmarkt und die anschließenden Bereiche bis zur Bogenstraße entwickelt.

Tunnelleuchte



Tunnelleuchte

Die Leuchte ist mit Leuchtstofflampen ausgestattet. Montiert wird diese Leuchte im Tunnel an der Decke oder an den Wänden. Anwendung findet sie in Tunneln und Unterführungen.

Fahrradständer

Allgemeine Informationen

Der typische Fahrradständer besteht aus einer Reihung von einzelnen Halteelementen an einem Grundgerüst. Werden Fahrradständer nicht an den seitlichen Grenzen des Verkehrsraumes angeordnet, sondern innerhalb von Verkehrsräumen, ist bei der Anordnung zu berücksichtigen, dass eine Barriere für Fußgänger entstehen kann. Fahrradständer können somit auch als verkehrsordnende Elemente eingesetzt werden.

Anforderungskriterien

- Die Farbe der Fahrradständer ist in historischen Bereichen Eisenglimmergrau (DB 703).
- Fahrradständer sollen ein sicheres Halten des Fahrrades (fester Stand, keine Beschädigungsgefahr für Felgen) garantieren.
- Der Abstand zwischen den einzelnen Halteelementen soll bei Hoch- Tiefanordnung mindestens 50 cm betragen, damit ein leichtes Einstellen ermöglicht wird.
- Körperliche Anstrengung beim Einstellen eines Fahrrades soll möglichst gering sein.
- Für Länger-Parker sind Bügel zum Festketten erwünscht.
- Die Standorte von Fahrradständern müssen sich gut reinigen lassen.
- Bei der Auswahl von Fahrradständern ist vorher zu prüfen, ob die Ständer einseitig oder zweiseitig benutzt werden sollen.

Überdachung

Überdachungen für Fahrradstationen werden nur individuell, je nach Situation, Anforderung und Umgebung konzipiert.

Fahrradständer



Bügelständer Standardtyp

Das Stahlrohr ist verzinkt und für alle Bereiche außerhalb der Altstadt geeignet. Der Abstand zum nächsten Ständer soll mindestens 1 m (Standard) und in gestalterisch sensiblen Situationen 2,25 m oder 3,60 m betragen. Das Fahrrad kann am Bügel angekettet werden.



Bügelständer

Das Stahlrohr in der Farbe Eisenglimmergrau (DB 703) ist für alle Bereiche innerhalb der Altstadt geeignet. Der Abstand zum nächsten Ständer soll mindestens 1 m (Standard) und in gestalterisch sensiblen Situationen 2,25 m oder 3,60 m betragen. Das Fahrrad kann am Bügel angekettet werden.



Einhängständer mit Bügel

Das Stahlrohr ist verzinkt, in der Altstadt Eisenglimmergrau (DB 703) und der Haken hat eine Kunststoffummantelung. Geeignet ist er für alle Bereiche. Das Fahrrad kann am Bügel angekettet werden. Dieser Typ hat Barrierecharakter und soll nur in größeren Fahrradabstellanlagen verwendet werden. Der Abstand beträgt bei Hoch- Tiefaufstellung 0,50 m pro Fahrrad.

Fahrradständer



Einhängständer Standard

Das Stahlrohr ist verzinkt, in der Altstadt Eisenglimmergrau (DB 703) und der Haken hat eine Kunststoffummantelung. Geeignet ist er für alle Bereiche. Der Abstand beträgt bei Hoch- Tiefaufstellung 0,50 m pro Fahrrad.



Anlehn geländer

Anlehn geländer für Fahrräder bieten gute Anschließmöglichkeiten und verbessern die Ordnung beim Aufstellen auf dem Bürgersteig. Außerdem helfen sie Wandflächen und Fahrrad zu schützen.

Abfallbehälter / Glascontainer

Allgemeine Informationen

Müll fällt innerhalb des Stadtgebietes nicht gleichmäßig an. In einigen Bereichen fällt mehr Müll an als in anderen, wie beispielsweise in Einkaufsstraßen, in Aufenthaltsbereichen, an Haltestellen und in Parkanlagen. An diesen Orten werden Abfallbehälter mit größerem Fassungsvermögen aufgestellt, um die Behälter aus Kostengründen seltener entleeren zu müssen.

Um gut angenommen zu werden müssen Abfallbehälter für Passanten sichtbar an belebten Orten und Laufachsen aufgestellt werden. Dieser Belang steht im Gegensatz zu den Belangen der Stadtbildpflege, die die Behälter eher unauffällig platziert sehen möchte.

Anforderungskriterien

- Die Abfallbehälter sollen bequem genutzt werden können.
- Der Abfallbehälter soll so gebaut sein, dass der Einwurf von sperrigen Gegenständen verhindert wird.
- Die Entleerung muss möglichst einfach und zeitsparend erfolgen. Die Abschließvorrichtung soll gut zugänglich angebracht und das Gewicht des Abfallbehälters so gering wie möglich sein.
- Der Abfallbehälter soll möglichst vandalismussicher konstruiert und seine Oberfläche nach Verschmutzung, Bekleben und Bemalen gut zu reinigen sein.

Abfallbehältertypen



City-Bin rot

Dieser Typ besteht aus verzinktem Stahlblech und ist rot gestrichen. Er kommt an der Promenade und am Aaseitenweg zum Einsatz.



City-Bin

Dieser Typ besteht aus verzinktem Stahlblech und wird im öffentlichen Raum außerhalb von Grünanlagen eingesetzt.



Papierkorbeinhausung

Dieser Typ besteht aus poliertem Edelstahl und ist mit einer 120 Liter Kunststofftonne bestückt. Er ist für Geschäftsstraßen und andere Bereiche mit hoher Frequenzierung geeignet.

Abfallbehältertypen



Abfallbehälter mit Schutzdach

Dieser Typ besteht aus verzinktem Stahlblech und wird auf Kinderspielplätzen sowie in allgemeinen Grünanlagen eingesetzt.



Kunststofftonne

Dieser Typ besteht aus Kunststoff und eignet sich zur temporären Nutzung. Er wird bei Veranstaltungen und erhöhtem Bedarf vor allem auf Grünflächen aufgestellt, wie zum Beispiel an der Promenade oder am Vorplatz zum Aasee.

Glascontainer

Die Abfallwirtschaftsbetriebe Münster stellen für das Entsorgen und Recyceln von Grün- und Weißglas Container im öffentlichen Raum zur Verfügung. Meist müssen Standorte für zwei oder mehr Container gefunden werden. Durch ihre Größe und die von ihnen ausgehende Lärmbelästigung fügen sich Container nur schwer in das Stadtbild ein. Dennoch müssen sie großflächig über die Stadt verteilt werden, um für die Nutzer gut erreichbar zu sein. Meist stehen sie in der Nähe von Marktplätzen, größeren Geschäften oder auf Parkstreifen. Sie müssen von den LKW der Entsorgungsfirma gut anfahrbar sein, die Container werden mit Greifarmen hochgezogen und auf dem LKW entleert.

Um das unerfreuliche Erscheinungsbild etwas abzumildern können Containerstandorte durch berankte Gitter begrünt werden.

Teurer aber stadtgestalterisch verträglicher sind Unterflurcontainer, die insbesondere in der Altstadt vorgesehen werden.

Bei der Planung von neuen Wohngebieten sollen Containerstandorte von Beginn an eingeplant werden.



Oberirdischer Glascontainer



Unterirdischer Glascontainer



Unterirdischer Glascontainer

Sitzmöbel

Allgemeine Informationen

Sitzmöbel unterstützen das Verweilen an einem Ort und ermöglichen je nach Standort, Anordnung und Form verschiedene zusätzliche Aktivitäten. Sie sind im besonderen Maß geeignet, Kommunikation entstehen zu lassen und zu fördern. Bei der Anordnung von Sitzmöbeln soll auf die jeweilige räumliche Situation eingegangen werden. Zum Beispiel muss geprüft werden, ob bei dem jeweiligen Standort eher dem Bedürfnis nach Ruhe und Zurückgezogenheit oder der Nachfrage nach Beobachtungsmöglichkeiten entsprochen werden soll. Oft werden Fragen der Himmelsrichtung (Besonnung), der Witterungseinflüsse (Wind, Regen) und die Beziehung zu benachbarten KFZ-Verkehrsflächen (Immission, Sicherheitsbedürfnis) von Belang sein. Bei der Positionierung von Sitzmöbeln sind menschliche Grundbedürfnisse zu beachten: Rückendeckung und freies Blickfeld (mindestens 50%) geben das Gefühl der Sicherheit.

Anforderungskriterien

- Sitzmöbel müssen funktionstüchtig sein, sie sollen neben dem Sitzkomfort (Rückenlehne) auch möglichst unanfällig gegen Verschmutzung sein und nach Regengüssen rasch wieder abtrocknen.
 - Sie werden periodisch in den Bauhöfen gewartet und müssen daher montagefreundlich sein.
 - Eine Verschraubung der Bänke mit dem Untergrund ist aus Gründen der Vandalismussicherheit erforderlich. Daher hat jeder Banktyp ein einheitliches Rastermaß. In diesem einheitlichen Abstand werden Halfeneisen im Untergrund montiert, die zur Verschraubung der Bank dienen.
 - Je nach Standort kann von fest montierten Sitzmöbeln auch eine Begrenzungsfunktion übernommen werden, auf die Benutzbarkeit ist dabei jedoch besonders zu achten.
- Sitzmöbel sollen möglichst unanfällig gegen vorsätzliche Beschädigungen, Schnitzen und Anzünden sein.
 - Das Auswechseln von Bankteilen bei typischen Schäden soll mit geringem Aufwand möglich sein.
 - Der Aufwand bei der Reinigung des Standorts soll gering gehalten werden.
 - Auf Grundlage eines Ratsbeschlusses werden keine Tropenhölzer verwendet. Die beste Eignung haben derzeit Eichenbohlen, innovativere Lösungen wie Bankauflagen aus Recyclingkunststoff werden getestet.

Sitzmöbel



Standardbank

Im Regelfall wird dieser Banktyp aufgestellt. Er ist für Grünflächen aber auch für weitere Standorte geeignet.

Die Bank besteht aus verzinktem rechteckigen Stahlrohr mit Holzbohlen als Auflage. Für Standorte ohne definierte Ausrichtung gibt es auch eine Variante ohne Rückenlehne.



Bank für Landschaftsräume

Diese rustikale Bank kommt in der freien Landschaft zum Einsatz. Sie besteht aus langlebigen, mit Holzschutz versehenen Eichenholzbohlen und Eichenholz-Baumscheiben. Je nach Zielsetzung gibt es auch eine Variante ohne Rückenlehne.



Promenadenbank

Historisierende Bank aus Gusseisen mit Holzbohlen. Sie wird nur in der Promenade, in den Schanzen und am Aa-Seitenweg in der Farbe dunkelrot und mit dunkelbraunem Holz eingesetzt.

Entwurf vom Amt für Grünflächen und Umweltschutz für die Promenade der Stadt Münster.

Sitzmöbel



Bank aus Metall

Diese Bank besteht aus kunststoffbeschichtetem Stahl mit Gittersitzflächen und ist für Fußgängerzonen und besondere Bereiche geeignet. Sie ist ein Systemmöbel und in vielen unterschiedlichen Farben erhältlich. Die Bank kann bei Beschädigungen nur aufwändig repariert werden. Auf Grund der Selbstreinigungsfähigkeit der Gitterstruktur ist sie für die radiale Anordnung unter Bäumen geeignet.



Sitzauflagen auf Blöcken und Mauer-scheiben

Auf Plätzen und in Parkanlagen bieten sich zahlreiche Gelegenheiten Blöcke und Mauer-scheiben zur Gliederung und Höhenabwicklung zu integrieren. Oft bieten sich hier auch Gelegenheiten Sitz-möglichkeiten mit Holzabdeckung anzubieten.

Sponsoren Sitzmöbel



Sponsorenbank

Diese Bank wurde speziell für Standorte innerhalb des Promenadenringes entwickelt. Ihre moderne aber gleichzeitig klassische Form und Farbgebung passt sich allen Baustilen an. Der Stahlrahmen aus feuerverzinktem Stahl ist lackiert in DB 703 und die Holzbohlen bestehen aus lasiertem Eichenholz.

Je nach Standort wird die Bank in einer Variante mit oder ohne Rückenlehne aufgestellt.

Standardisierte Funktions- und Gestaltungselemente

Standardisierte Funktions- und Gestaltungselemente sind Elemente, die der stationären und infrastrukturellen Versorgung der Bevölkerung dienen. Durch Größe und Erscheinungsbild prägen sie den öffentlichen Raum, müssen aber an bestimmten Stellen und in gewisser Anzahl vorhanden sein, um für die Bevölkerung unter anderem Kommunikation, Mobilität, Information und Versorgung zu ermöglichen. Bei der Gestaltung von Straßen und Plätzen sollen diese Elemente einfühlsam integriert werden, da sie im Stadtraum auffindbar und sichtbar installiert werden müssen.

Auch führen veränderte Anforderungen an die stationäre und infrastrukturelle Versorgung zu einem ständigen Wandel des Erscheinungsbildes der Elemente im Stadtraum. Erhöhte Anforderungen an die Verkehrsbetriebe in Sachen behindertengerechte Benutzung und Information verändern beispielsweise die Gestaltung der Haltestellenbereiche. Es werden mehr öffentliche Toilettenanlagen gewünscht und immer mehr Flächen werden für die Aufstellung von Werbeanlagen genutzt.

Auch führen die Schließung von Postfilialen und beispielsweise der Internethandel zu dem Wunsch große Paketstationen für Selbstbediener aufzustellen. Durch ihre Größe können sich solche Paketstationen kaum positiv in das Stadtbild einfügen. Schließlich steigt auch der Bedarf an Versorgungsleitungen, was die Installation von mehr Verteilerkästen im öffentlichen Raum zur Folge hat.

- Werbeanlagen und Buswartehallen
- Stadtwerke - Information und Fahrkartensysteme
- Öffentliche Toiletten
- Trafostation / Schaltkästen / Stromanschlusskästen
- Schilder
- Telekom
- Briefkästen / Packstation

Werbeanlagen und Buswartehallen

Werbung ist zum Bestandteil des öffentlichen Raumes geworden und prägt durch ihre Anlagen in hohem Maße das Stadtbild. Kommerzielle Interessen stehen denen der Stadtbildpflege entgegen, die in historischen Bereichen weitgehend auf Werbeanlagen verzichten möchte. Werbeanlagen dürfen die Sicht auf die Architektur und insbesondere auf historische Gebäude nicht verstellen. Werbung auf Münsters historischen Straßen und Plätzen wird durch die Altstadtsatzung und durch die Sondernutzungsrichtlinien geregelt, so wird Maßstab, Form, Farbe und Gliederung der Werbeanlagen festlegt.

Außerhalb der Altstadt spielt die Größe von Werbeanlagen aber auch eine Rolle. An großen Ausfallstraßen und mehrspurigen Hauptverkehrsadern können auch großformatige Werbeanlagen zugelassen werden, solange sie kein stadtbildprägendes Grün verdecken oder in allgemeinen Wohngebieten liegen. Große Anlagen, wie zum Beispiel City Light Boards können als Stadtbegrüßungsanlagen auch auf kulturelle Angebote aufmerksam machen.

Litfaßsäulen und Stadtinformationsanlagen mit Werbung können in Wohngebieten und in Straßen mit geringerer Breite oder auf Plätzen aufgestellt werden. Dabei muss darauf geachtet werden, dass Fußgängern genügend Platz auf den Gehwegen und Plätzen verbleibt.

Der Rat der Stadt Münster hat ab dem 01.01.2009 die Dienstleistungskonzession für Werberechte auf städtischen Flächen und die Bewirtschaftung von öffentlichen Toilettenanlagen an die WALL AG, Berlin vergeben. Mit dieser Entscheidung ist auch das neue Design für die einzelnen Stadtmöbel wie Buswartehallen, Stadtinformationsanlagen, elektronischen Stadtinformationsanlagen, Werberahmen an Laternenmasten, Plakatsäulen und City Light Boards verbindlich festgelegt worden. Die Produktlinie wurde speziell für Münster entwickelt und trägt den besonderen städtebaulichen Anforderungen Münsters Rechnung, wodurch sich ein hoher Wiedererkennungswert ergibt.

Die WALL AG finanziert mit den Werbeeinnahmen Anschaffung, Aufstellung, Anschlüsse, Stromkosten, Reinigung, Wartung, und Erneuerung der Werbeanlagen und Toilettenhäuschen, sowie der Buswartehallen mit Stadtplan und Werbung. Die Stadt verpachtet die Standorte.



Dreieckige Litfaßsäule

Werbeanlagen und Buswartehallen



Runde Litfaßsäule



Werberahmen an Laterne



City Light Board



Buswartehalle Standard



Buswartehalle schmal



Buswartehalle alt

Werbeanlagen und Buswartehallen



Stadtinformationsanlage, Werbung



Stadtinformationsanlage, Stadtplan



Elektronische Stadtinformationsanlage



Buswartehalle mit blue spot

Stadtwerke – Haltestellenausstattung und Fahrgastinformation

Die Stadtwerke Münster sind für die Mobilität und Information der Fahrgäste zuständig. Es besteht die Verpflichtung jede Haltestelle mit einem Haltestellenschild und einem Aushangfahrplan mit den jeweils dort verkehrenden Linien zu versehen. Es müssen auch Haltestellenname und Betreiber aufgeführt sein. Zusätzlich sind Haltestellen mit einem Blindenleitsystem auszustatten. Dies kann in historischen Bereichen ein Kleinpflasterstreifen sein, oder in den übrigen Bereichen ein Streifen aus weißen Noppen- und Rippenplatten. Ein 16 cm hoher Hochbord ermöglicht Rollstuhl-, Rollator- und Kinderwagenbenutzern einen barrierefreien Einstieg in den Bus. An großen Haltestellenbereichen und Umsteigepunkten sind Fahrscheinautomaten aufgestellt.

Je nach Bedarf und Platzverhältnissen sind die Haltestellenbereiche unterschiedlich ausgestattet. Bei geringen Platzverhältnissen, wie zum Beispiel am Prinzipalmarkt oder an engen Gehwegen sind die nötigen Informationstafeln an einem Mast angebracht. Die dynamischen Fahrgastinformationstelen zeigen die

Informationen digital in Echtzeit, haben eine Uhr und für Blinde eine Sprachanzeige. An weniger frequentierten Haltestellen wird die sogenannte dynamische Fahrgastinformationsfahne aufgestellt.

Um Besuchern die Orientierung zu erleichtern stehen am Bahnhof große

Fahrgastinformationstafeln, die den gesamten Netzlinienplan, Stadtplan sowie Straßenverzeichnis zeigen.

An hoch frequentierten Stellen sind in fünf Warthallen digitale Kunden- und Stadtinformationssysteme, sogenannte blue spots, installiert.



Bushaltestellenausstattung

Stadtwerke – Haltestellenausstattung und Fahrgastinformation



Haltestellenschild mit Fahrplan



Haltestellenschild Prinzipalmarkt



Dynamische Fahrgastinformationsstele



Dynamische Fahrgastinformationsfahne



Fahrkartenautomat



Fahrgastinformationstafel

Öffentliche Toiletten

Die Stadt Münster verfügt über 18 Standorte mit öffentlichen Toiletten. Es handelt sich um Anlagen, die der Allgemeinheit gegen Entgelt oder kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Die Bewirtschaftung und Unterhaltung der öffentlichen Toiletten ist an die Vergabe der Werberechte gekoppelt und wird durch die WALL AG durchgeführt.



Toilettenanlage



Toilette für Südpark und Wienburgpark



Pissoir



Toilette Domplatz



Citytoilette

Trafostation / Schaltkästen / Stromanschlusskästen

Trafohäuschen sind notwendige technische Bauwerke, die gut erreichbar und ständig zugänglich sein müssen. Deshalb können sie selten innerhalb von Gebäuden untergebracht werden. Sie müssen im öffentlichen Raum aufgestellt werden und stellen durch ihre Dimensionierung eine stadtgestalterische Herausforderung dar.

Schalt- und Verteilerkästen fügen sich nur schwer in das Stadtbild ein, sie sind jedoch für die Versorgung mit Strom und für Ampelanlagen unabdingbar. Des Weiteren gibt es Verteilerkästen für Post, Fernsehen und Telefon.



Trafostation



Freistehende Verteilerkästen



Im Gebäude integrierter Verteilerkasten



Versenkbarer Stromanschluss

Schilder

Schilder im öffentlichen Raum sind ein ständig wiederkehrendes Thema in der Stadtgestaltung. Obwohl aus vielen Gründen notwendig, beispielsweise durch die Straßenverkehrsordnung geregelt, stören sie vor allem in ihrer Häufung das Stadtbild.

Es gibt verschiedene Schilder:

- Verkehrsschilder
- Straßenbenennungsschilder
- Routenschilder
- Infotafeln und Hinweistafeln
- Touristische Wegweisung und Information
- Hotelwegweisung



Straßenbenennungsschild Altstadt



Straßenbenennungsschild



Touristische Wegweisung

Telekom

Nach dem Wegfall des Telekommunikationsmonopols in Deutschland ist die Deutsche Telekom seit dem Jahr 2000 dazu übergegangen, die postgelben Telefonzellen durch Telestationen zu ersetzen. Die Modelle sind leichter und transparenter als die bisherigen Postmodelle. Das Wiedererkennungszeichen ist das pinkfarbene „T“ für Telekom oben auf dem Gehäuse und der pinkfarbene Hörer am Gerät. Die Telefonstelen bieten keinen Wind- und Lärmschutz und sind nicht so vandalismusanfällig.

Die Deutsche Telekom ist durch das Telekommunikationsgesetz in Deutschland zu einer flächendeckenden Bereitstellung von Telefonanlagen verpflichtet. Durch die Öffnung des Kommunikationsmarktes stellen aber auch verschiedene private Anbieter ihre Modelle von Fernsprechern auf. Dabei bevorzugen sie ausgesuchte lukrative Standorte wie beispielsweise Fußgängerzonen in Großstädten. In Addition zu vorhandenen weiteren Möblierungselementen führt das Aufstellen von Telefonanlagen verschiedener Anbieter durch ihre unterschiedli-

che Form und auffällige Farbgebung zu einer Überfrachtung des Straßenraumes und zu einer Beeinträchtigung des Straßenbildes.

Eine vertragliche Regelung zwischen der Telekom und der Stadt Münster untersagt anderen Anbietern das Aufstellen von Telefonanlagen im Umkreis von 50 Metern von denen der Telekom.



Telefon mit Seitenschutz



Telefon ohne Seitenschutz

Briefkästen / Packstation

Seit Oktober 2006 werden auch in Münster vollautomatische Packstationen aufgestellt. Bei den Packstationen handelt es sich um die automatenbasierte Lösung der DHL für die Aufgabe und Abholung von Paketen und Päckchen per Nachnahme. Die Packstationen benötigen in etwa die Grundfläche eines Buswartehäuschens. Die Anlage ist komplett in gelb gehalten und wird durch ihre Größe und Farbe in sensiblen Bereichen störend wirken.

In der Altstadt dürfen die Packstationen nur innerhalb eines Gebäudes aufgestellt werden, in der übrigen Innenstadt sind im Hinblick auf die Nachbarnutzungen und Umgebung möglichst störungsarme Standorte zu wählen.



Briefmarkenautomat



Stehender Briefkasten



Hängender Briefkasten



Paketaufgabe- und Paketabholstation

Impressum

Herausgeber	Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung in Zusammenarbeit mit: Stadtwerke Münster Abfallwirtschaftsbetriebe Münster Tiefbauamt Amt für Grünflächen und Umweltschutz
Redaktion	Claudia Lahn, Günter Vennemann
Layout	Günter Vennemann
Fotos	Stadt Münster
2011	