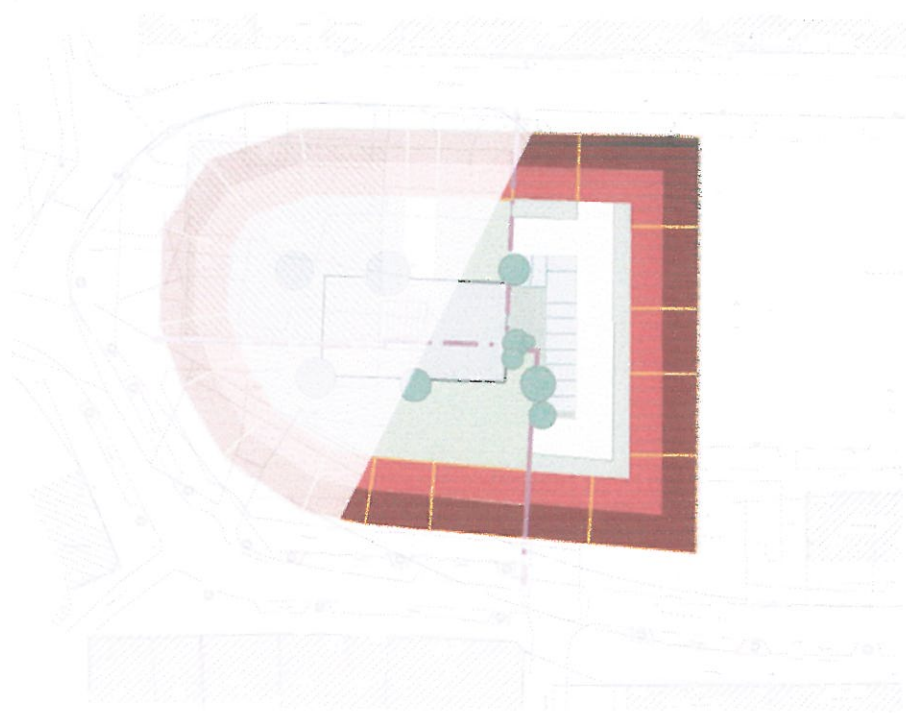


Blockkonzept Marktplatz Lübben



Im Auftrag der Stadt Lübben
Erarbeitet von

NAGLER & PARTNER
ARCHITEKTEN
STADTPLANER
COMENIUSSTRASSE 4
03044 COTTBUS
TELEFON 0355/21995
TELEFAX 0355/703313

Prof. Heinz Nagler
Christoph Dieck

Cottbus, im April 2002

1. Einleitung	4
1.1 Ziel und Zweck des Blockkonzeptes	
1.2 Ausgewertete Unterlagen	
2. Analyse des Gebäude- und Ensemblebestandes	5
2.1 Vorgehensweise	
2.2 Auswertung des Bestandes	
2.3 Die Innenstadt von Lübben in Bildern	
3. Historie und Gegenwart	7
3.1 Historische Bilder	
3.2 Überlagerung historische Bebauung und Blockentwurf	
4. Phasenbildung	11
4.1 Grundstücksverhältnisse/Parzellenproblematik	
4.2 Phasenbildung	
5. Blockentwurf	13
5.1 Entwurf der Hüllkurve	
5.2 Entwurf des Blockes mit beispielhafter Parzellierung	
6. Haustypen	15
6.1 Entwicklung der Haustypen	
6.2 Beispielrechnungen für Haustypen	
7. Parkierungskonzepte	19
7.1 Lösungen für die Phase I	
7.1.1 Parkierungsvariante 1 – Parken in gemeinsamer Tiefgarage	
7.1.2. Parkierungsvariante 2 – Parken unterm Haus (Tiefhof)	
7.2 Lösungen für die Phasen II & III	
7.2.1 Parkierungsvariante 2 – Parken unterm Haus (Tiefhof) in den Phasen I, II & III	
7.2.2. Parkierungsvariante 1 – Parken in gemeinsamer Tiefgarage in Phase I & Quartiersgarage in Phase II & III	
7.2.3. Parkierungsvariante 2 – Parken unterm Haus in Phase I & Quartiersgarage in Phase II & III	
7.2.4. Quartiersgarage in Phase II & III	

8. Gestaltungsregeln	32
8.1. Modell	
8.2. Vorbemerkung	
8.3. Allgemeine Regeln	
8.4. Städtebauliche Motive	
8.5. Dach	
8.5.1. Zwerchgiebel	
8.5.2. Dacherker	
8.5.3. Gauben	
8.6. Fassade	
8.7. Außenwerbung	
8.8. Warenautomaten	
8.9. Markisen	
9. Testentwürfe	42
9.1. Testentwurf Normalparzelle	
9.2. Testentwurf Eckparzelle	
10. Quellennachweis	46

1.1. Ziel und Zweck des Blockkonzeptes

Vorraussetzung für die Erarbeitung des Blockkonzeptes war die Grundsatzentscheidung der Stadtverordnetenversammlung vom 31. 5. 2001, die historische westliche Baulinie des Marktplatzes um ca. 30 Meter nach Osten auf die Parzellenhöhe des neuen Rathauses zu verlegen.

Ziel ist die Attraktivierung und Aufwertung der Innenstadt sowie die innerstädtische Stadtreparatur. Mit dem Verzicht auf die heutzutage schwer zu realisierende Zeile im Süden des Marktplatzes erfährt der zukünftige Marktplatz der Stadt Lübben eine Nord - Süd – Ausdehnung. Bei gleich bleibender Platzgröße werden Platz- und Straßenräume neu gefasst. Der Marktplatz wird im Sinne einer Bürgerstadt zum Wohn- und Gewerbestandort für lokale Bauherren.

1.2. Ausgewertete Unterlagen

Dem vorliegenden Blockkonzept liegt die Auswertung folgender uns zugänglicher Unterlagen zu Grunde:

- der Rahmenplan der Stadt Lübben
- das Parkierungskonzept der Stadt Lübben
- die (nicht beschlossene) Gestaltungssatzung der Stadt Lübben
- historische Karten
- historische Fotos in Bezug auf Typologie, Gestaltung etc.
- der beschränkte städtebauliche Realisierungs- und Ideenwettbewerb 1995
- die Farbleitplanung Altstadt 1992

Festzustellen ist, dass die vorliegenden Empfehlungen den bestehenden örtlichen Festlegungen nicht widersprechen.

2.1. Vorgehensweise

Der Bestand wurde in Bezug auf Typologie, Gestaltung etc. untersucht und entsprechende Maßgaben für die Neubebauung des Blockes „Am Marktplatz“ entwickelt.

Historische Bilder, Vor-Ort-Begehungen als auch die ausgewerteten Unterlagen sind in die Analyse mit eingeflossen.

2.2. Auswertung des Bestandes

Größtenteils sind in der Altstadt zweigeschossige Häuser mit Satteldächern vorhanden. Die Erdgeschoßzone ist dabei zum Teil leicht erhöht. Deutlich zeigt sich das Altstadttypische Thema der stehenden Fenster.

Dachaufbauten gibt es in allen Variationen. Der Großteil ist in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden. Stadtbildprägend, vor allem am Markt, sind Zwerchgiebel bzw. die abgewandelte Form des Dacherkers.

2.3. Die Innenstadt von Lübben in Bildern



Blick von der Spreerbrücke



Blick in die Hauptstraße



Blick in die Poststrasse



Blick über den Marktplatz

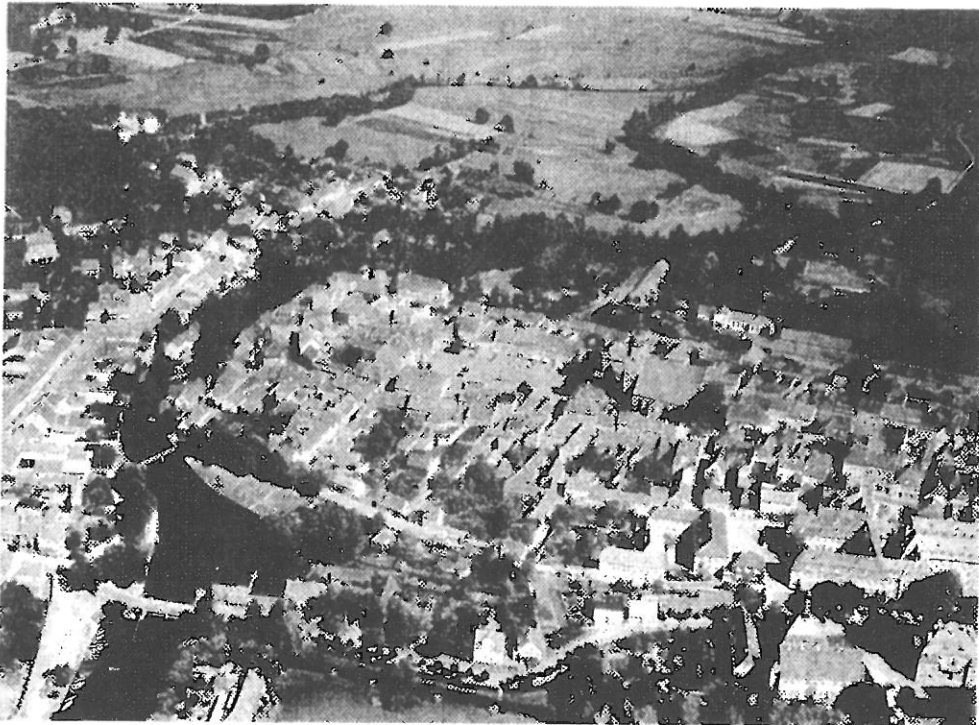


Blick über den Marktplatz

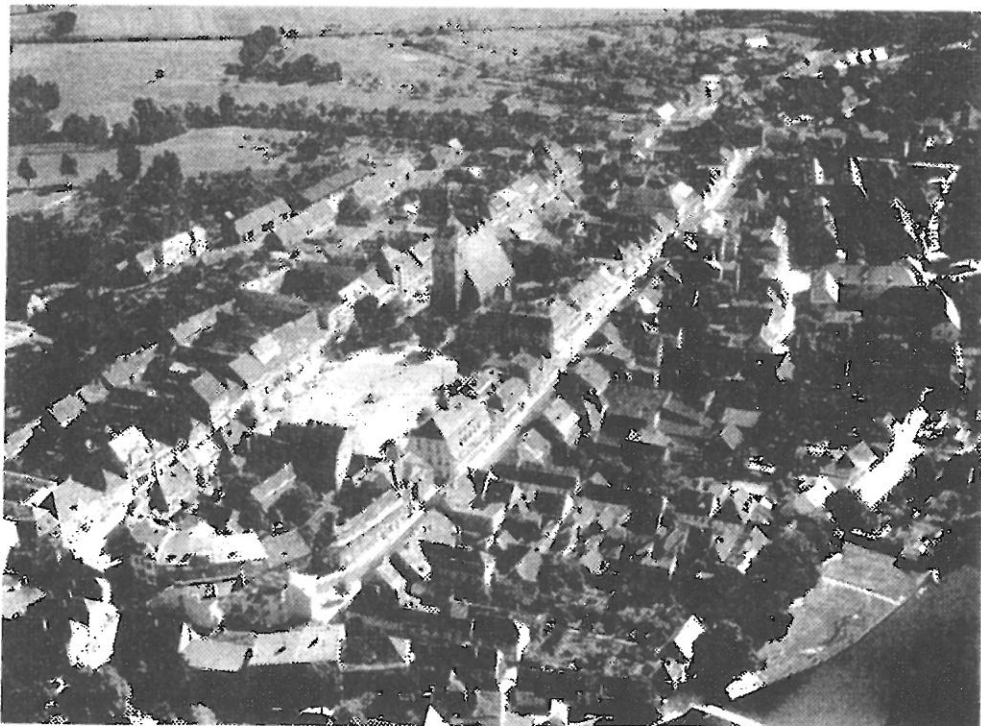


Blick aus der Judengasse

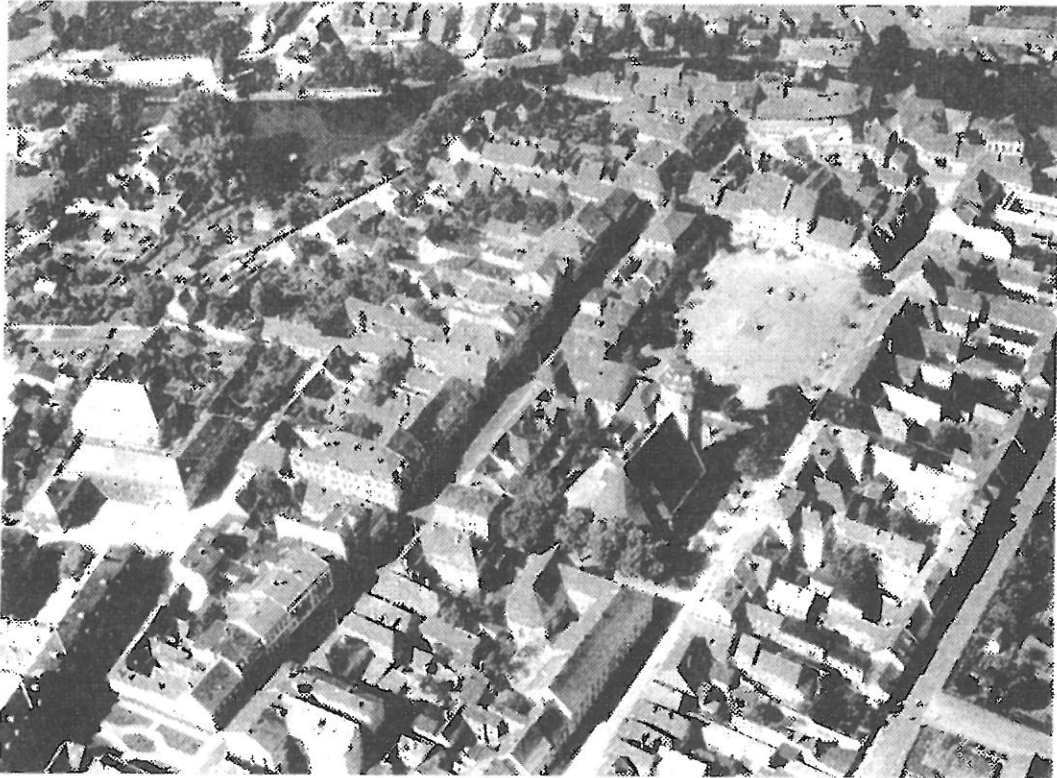
3.1. Historische Bilder



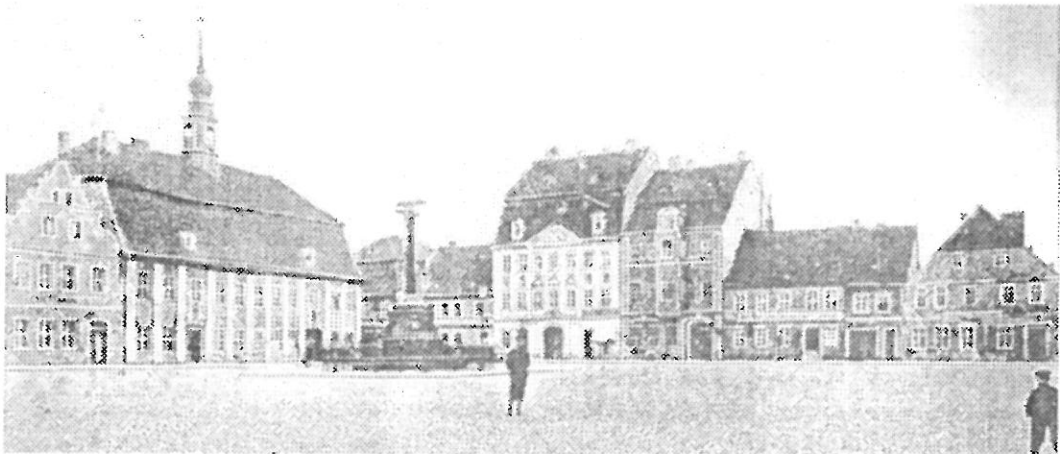
Luftbild Lübben (Anfang des 20. Jh.)¹



Altstadt mit Marktplatz (Anfang 20. Jh.)²



Altstadt mit Marktplatz (Anfang 20. Jh.)³

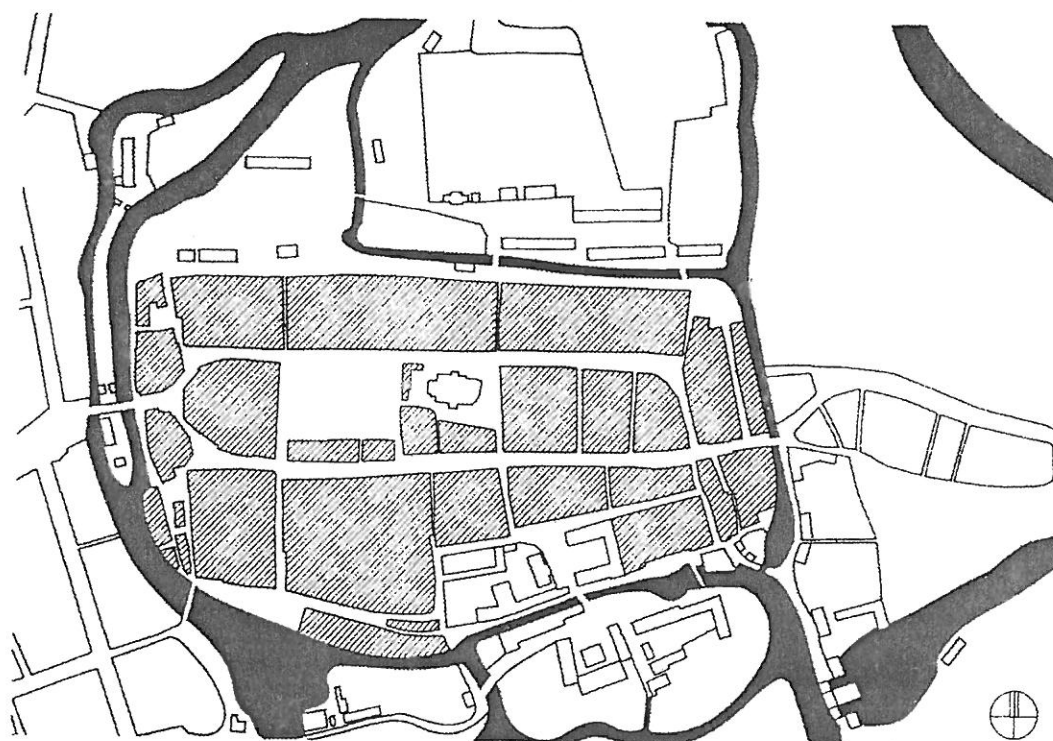


Marktplatz Lübben (Anfang 20. Jh.)⁴

3.2. Überlagerung historische Bebauung und Blockentwurf

Der historische Marktplatz der Stadt Lübben erstreckte sich von Osten nach Westen. Von der Hauptstraße war er durch eine Zeilenbebauung getrennt, in der 1752 das historische Rathaus platziert wurde. Das mittelalterliche Rathaus stand in der Mitte des Marktplatzes. Die Zeilenbebauung als auch der gesamte Block am Marktplatz wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört.

In der DDR wurden im Bereich der Marktzeile Pavillons sowie im Blockbereich ein Kaufhaus errichtet.



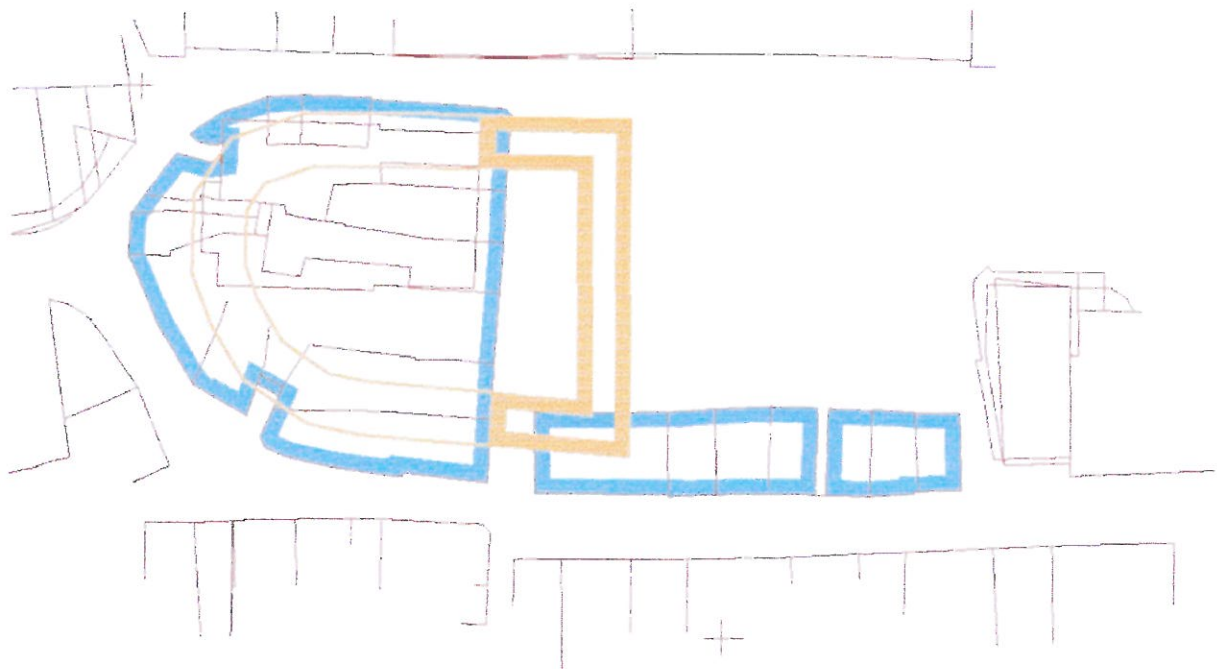
Zeichnung nach einem Plan von 1875⁵

Weiteres Vorgehen

Mit der Drehung des Marktplatzes erhält er eine Nord – Süd – Ausdehnung. Als Folge dessen rückt die Westkante des Marktplatzes ca. 30 Meter nach Osten. Dies schafft ausreichend Raum, um, unabhängig von der Zukunft des NKD - Kaufhauses, diese Kante wiederherzustellen. Die Größe des Platzes wird bei der Neuausrichtung beibehalten.

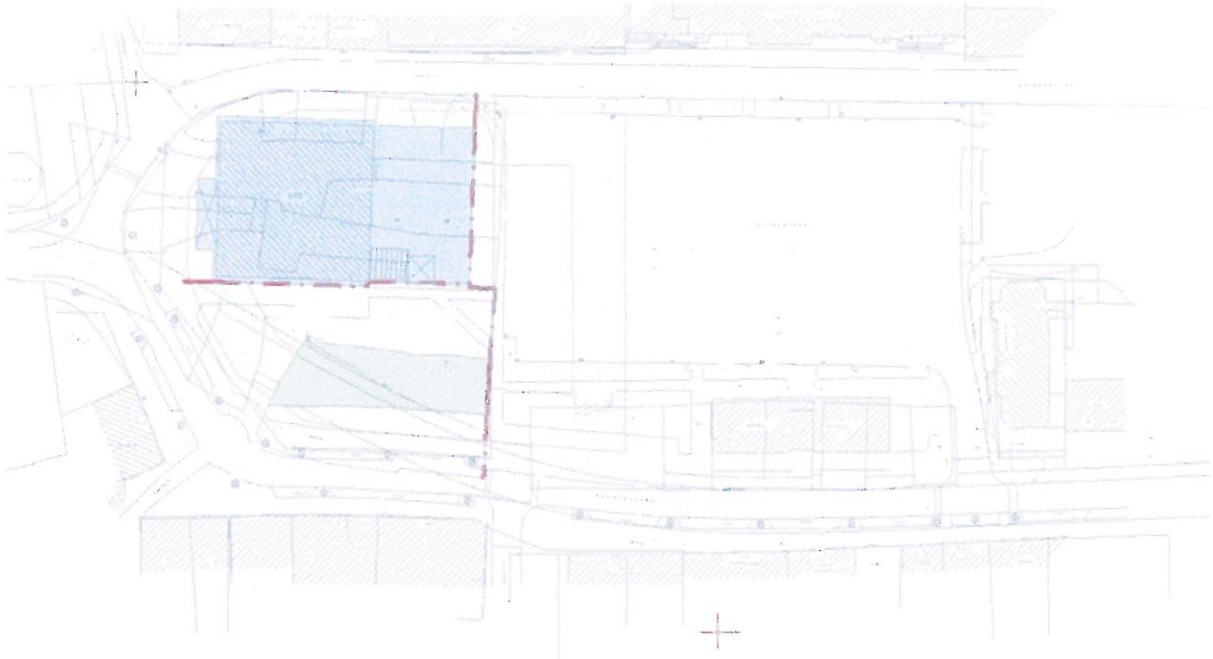
Von einer Wiederaufnahme der historischen Zeile mit dem barocken Rathaus auf der Südseite des Marktplatzes wird abgesehen, da eine Bebauung mit zwei Seiten im öffentlichen Raum heutzutage problematisch ist.

Historische Sollbruchstellen und Phasenbildungen sollen in den Festlegungen des Blockkonzeptes nachvollziehbar sein.



Überlagerung historische Bebauung und Blockentwurf

4.1. Grundstücksverhältnisse / Parzellenproblematik



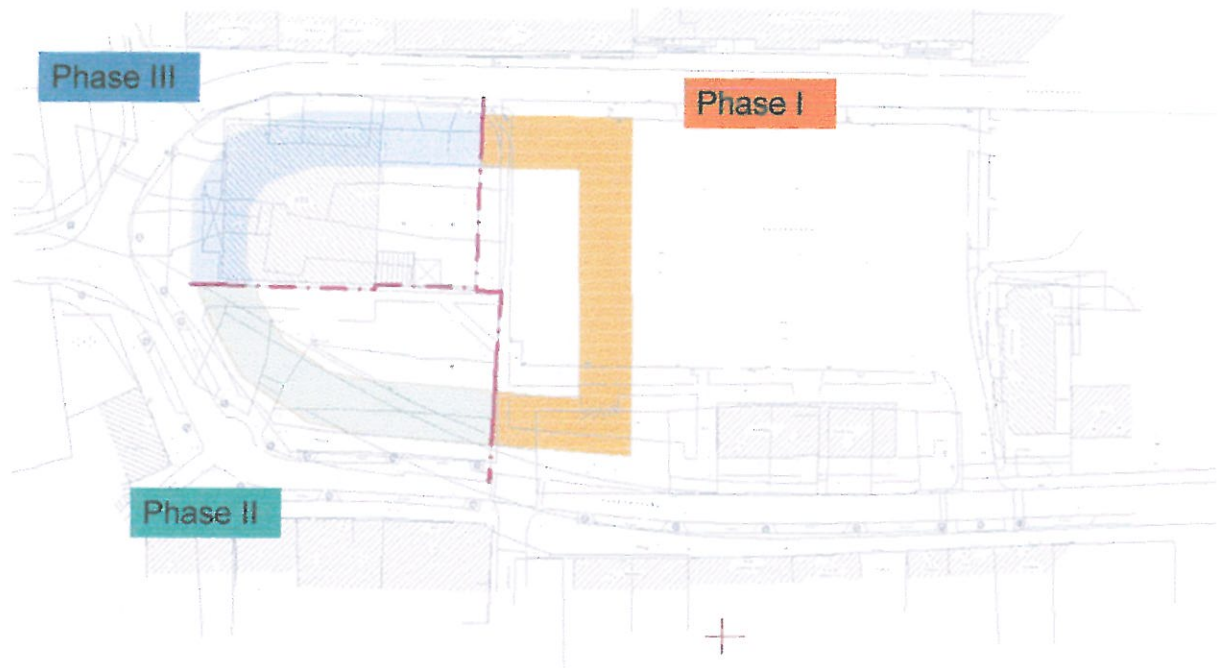
In Abhängigkeit von der Parzellenproblematik und der daraus folgenden zeitlichen Verzögerungen werden 3 Phasen entwickelt.

Die Baufelder im Bereich der ersten Phase sind vollständig im Besitz der Stadt. Mit der Entwicklung kann sofort begonnen werden. Eine Überlagerung des Entwurfes mit den historischen Fundamenten besteht nur im Norden und im Bereich des barocken Rathauses.

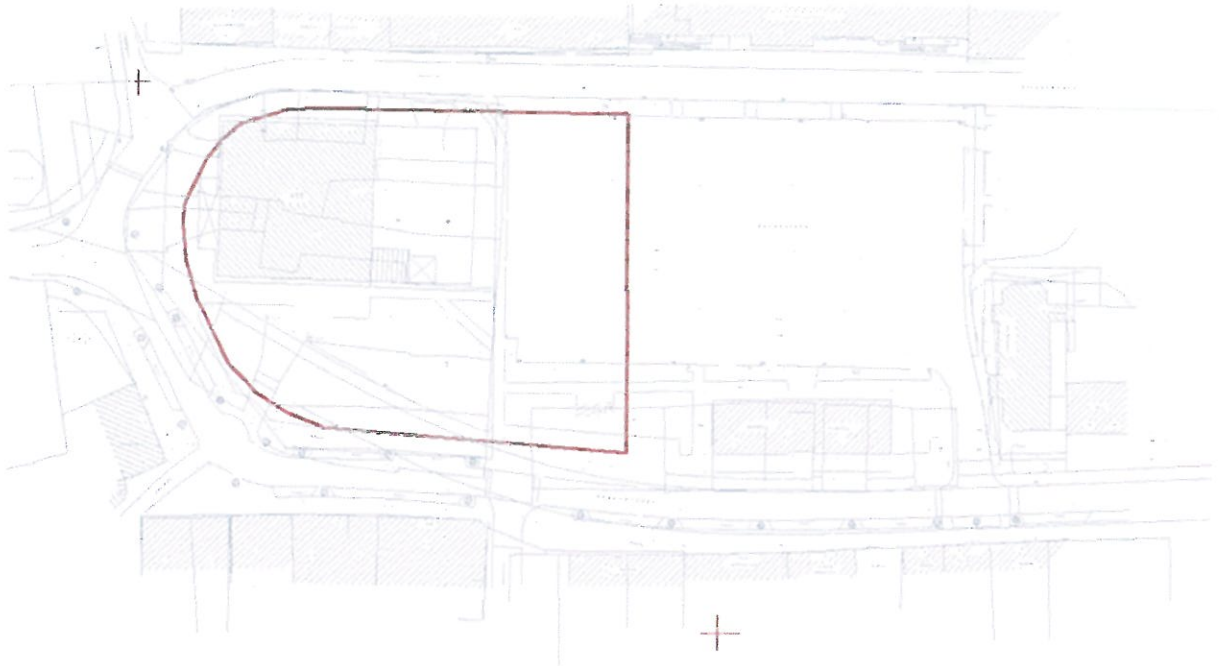
Im Bereich der zweiten Phase entsteht eine zeitliche Verzögerung. Nach Erwerb der Grundstücke von Privateigentümern ist auch diese Phase zu realisieren.

Im Bereich der dritten Phase befindet sich zur Zeit das NKD – Kaufhaus. Eine Zusammenführung von Grundstück und Gebäude hat noch nicht stattgefunden. Der Grund und Boden gehört der Bundesrepublik Deutschland (Treuhands-Liegenschaftsgesellschaft), das Gebäude ist im Besitz der Konsumgenossenschaft Cottbus.

4.2. Phasenbildung

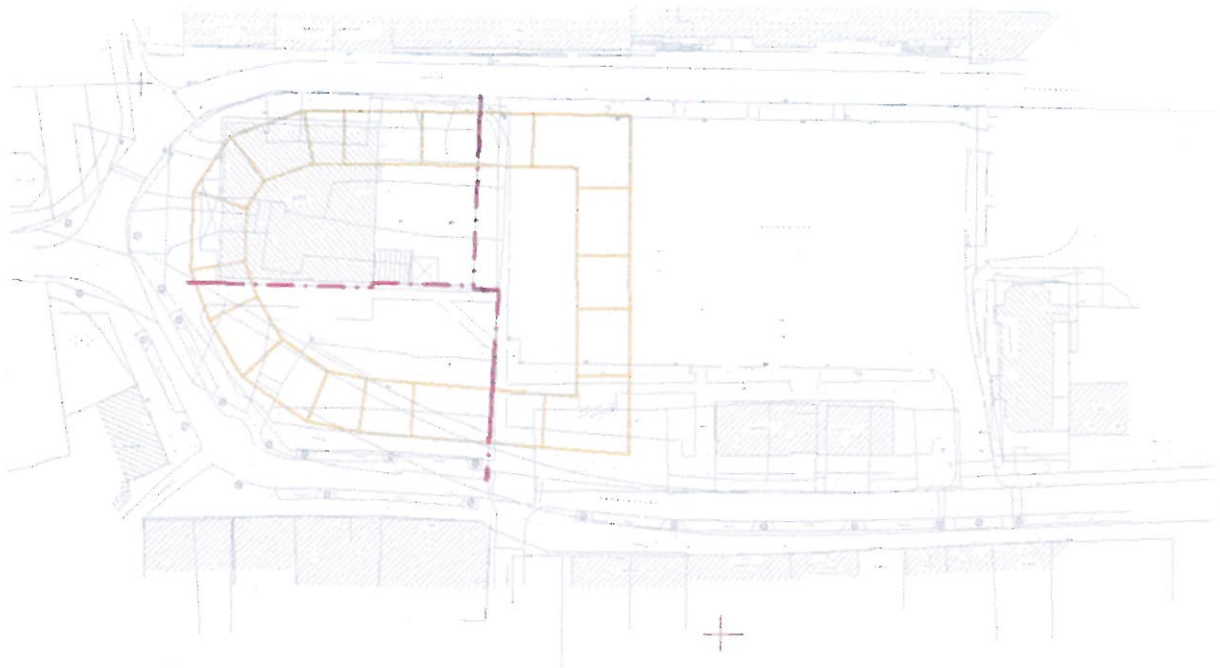


5.1. Entwurf der Hüllkurve



Entworfen wurde eine Hüllkurve, welche als Grundlage für den neuen Block dient. Auf ihr können Häuser verschiedener Breite nacheinander angeordnet werden. In ihrer Ausdehnung feststehend sind - auf Grund von Belichtungszwecken - allein die zwei Eckgebäude. Ansonsten lässt sich jeder verschiedene Haustyp an nahezu jeder Stelle beliebig anordnen. Stadträumlich gesehen entsteht so ein Polygonzug.

5.2. Entwurf des Blockes mit beispielhafter Parzellierung



6.1. Entwicklung der Haustypen

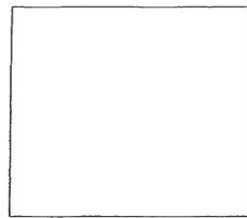
In Abhängigkeit von der Parkierung wurden Haustypen entwickelt, die auf dem Maß eines PKW-Stellplatzes beruhen. So gibt es 4 Haustypen, unter denen – je nach dem – drei, vier, fünf oder sechs PKW geparkt werden können.



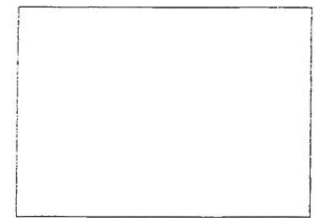
Typ 1



Typ 2



Typ 3



Typ 4

Darüber hinaus gibt es als Ecktypen zwei Sonderfälle: den Typ 5a, südliche Ecke sowie den Typ 5b, nördliche Ecke.

6.2. Beispielrechnungen für Haustypen

Zur ungefähren Einschätzung der Baukosten wurden Beispielrechnungen erstellt. Sie dienen zur Kontrollierung der Machbarkeit als auch zur Informationen der Investoren. Die Bruttogeschoßfläche Erdgeschoß wurde durch Breite x Tiefe – 15% (pauschal für Treppe und Konstruktion) ermittelt. Die Haustiefe wurde dabei mit 10,50 Meter angenommen.

Die Häuser wurden als zweigeschossige Gebäude gerechnet. Das Dachgeschoß wurde nicht als Vollgeschoß gerechnet und deshalb mit dem Faktor 0,6 multipliziert. Für die südliche Eckbebauung ist, aus städtebaulicher Sicht, eine Dreigeschossigkeit vorgesehen.

Die errechneten Baukosten sind Circa – Kosten. Sie ergeben sich durch die Multiplikation der Summe Bruttogeschoßfläche mit 2500 DM/m².

Pro Wohnung bzw. Laden wurde ein Stellplatz angenommen. Je nach Nutzung entscheidet hier aber die Stellplatzverordnung.

Typ 1: 8 Meter – Haus

3 Stellplätze IST

EG:	1 Laden	á 69 m ²
OG:	1 WE	á 69 m ²
DG:	1 WE	á 45 m ²

Σ BGF: 183 m²

3 Stellplätze SOLL

460.000 DM

230.000 €

Typ 2: 10,50 Meter – Haus

4 Stellplätze IST

EG:	1 Laden	á 93 m ²
OG:	1 WE	á 93 m ²
DG:	1 WE	á 62 m ²

Σ BGF: 248 m²

3 Stellplätze SOLL

620.000 DM

310.000 €

Typ 3: 13 Meter – Haus

5 Stellplätze IST

EG:	1 Laden	á 116 m ²
OG:	1 WE	á 116 m ²
DG:	1 WE	á 76 m ²

Σ BGF: 308 m²

3-4 Stellplätze SOLL

770.000 DM

385.000 €

Typ 4: 15,50 Meter – Haus

6 Stellplätze IST

EG:	1 Laden	á 138 m ²
OG:	2 WE	á 70 m ²
DG:	1 WE	á 91 m ²

Σ BGF: 369 m²

4 Stellplätze SOLL

920.000 DM

460.000 €

Typ 5a: Eckgebäude Süd

(4) Stellplätze IST

EG:	2 Läden	á 120 m ²
1.OG:	2 WE	á 120 m ²
2.OG:	2 WE	á 120 m ²
DG:	2 WE	á 80 m ²

Σ BGF: 880 m²

8 Stellplätze SOLL

2.200.000 DM

1.100.000 €

4 fehlende Stellplätze

Typ 5b: Eckgebäude Nord

(4) Stellplätze IST

EG:	2 Läden	á 120 m ²
OG:	2 WE	á 120 m ²
DG:	2 WE	á 80 m ²

Σ BGF: 640 m²

6 Stellplätze SOLL

1.600.000 DM

800.000 €

2 fehlende Stellplätze

7.1. Lösungen für die Phase I

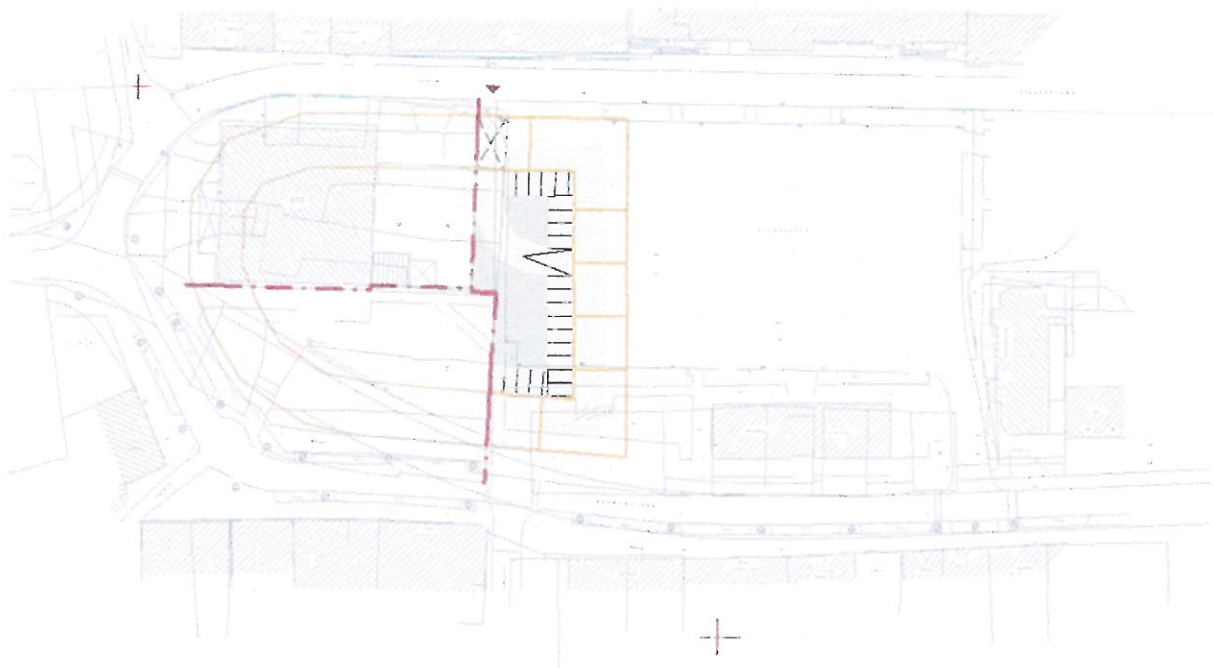
Unter der Maßgabe des geschlossenen Blockes und der Prämisse, das Parken weitestgehend auf dem eigenen Grundstück zu lösen, entstanden für die erste Phase zwei Varianten.

7.1.1. Parkierungsvariante 1 - Parken in gemeinsamer Tiefgarage

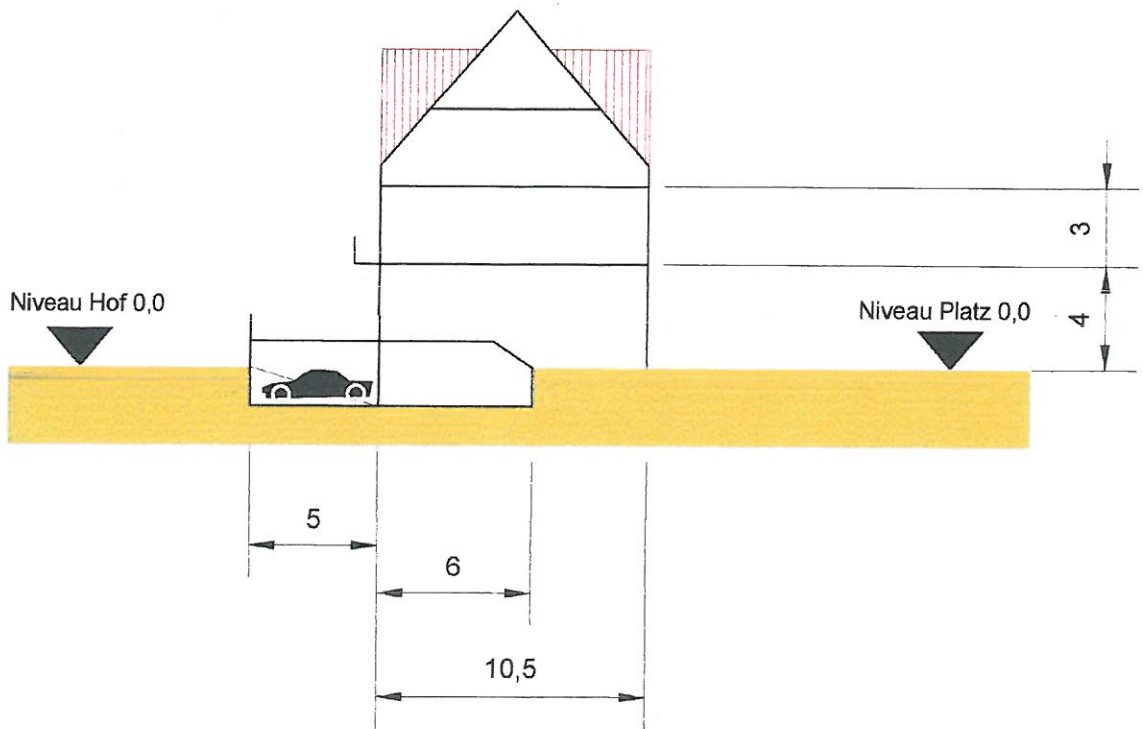
Bei der ersten Variante befindet sich die Zufahrt zum Innenhof an der Poststraße unter dem ersten Haus der Phase I. Es gibt eine gemeinsame Rampe auf der Rückseite der Marktplatzbebauung. Unterhalb aller Häuser gibt es eine Erschließung, von der aus man seine eigenen Parkplätze unter seinem eigenen Haus bzw. den Terrassen erreicht. Von dort aus ist ebenfalls der Treppenaufgang ins Haus möglich.

Es entstehen bauliche (Fahrweg, Schotte zum Nachbarhaus, gemeinsame Rampe...) als auch rechtliche Abhängigkeiten (Wegerechte).

Die Parkplätze unter den Eckgebäuden würden nicht ausreichen. Es müssten weitere Stellplätze gemäß Parkraumkonzept der Stadt Lübben abgelöst werden.



Grundrißschema



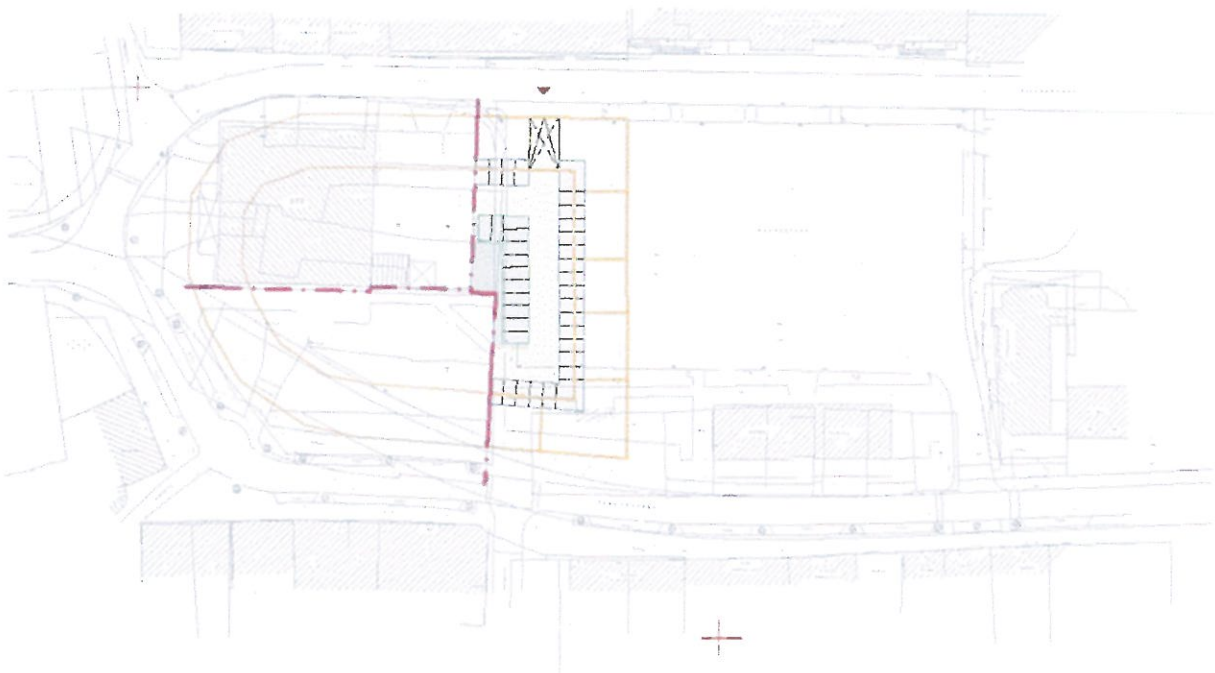
Schnittschema

7.1.2. Parkierungsvariante 2 - Parken unterm Haus (Tiefhof)

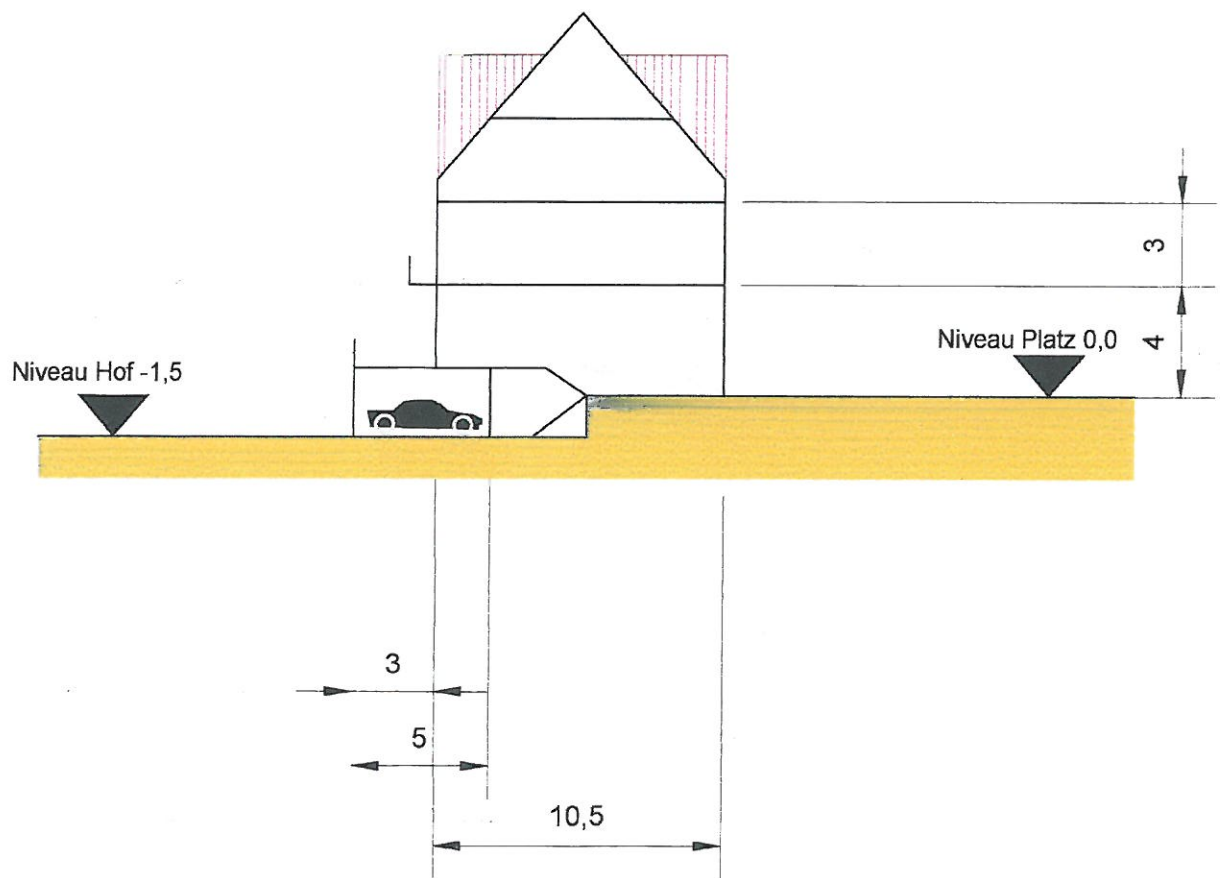
Die zweite Variante hat ebenfalls eine Einfahrt in den Block an der Nordseite. Diese befindet sich unter dem Eckgebäude (Haus Nr.2) und ist gleichzeitig auch eine Rampe. Der gesamte Innenhof wird um ca. 1,5 Meter abgesenkt. Geparkt wird, wie bei Variante 1, unter der Terrasse. Diese wird jedoch von der Rückseite des Hauses erreicht und ist teilweise unter das Haus geschoben. Von dort ist der Zugang zum Haus möglich.

Die Absenkung des Innenhofes um ca. 1, 5 Meter ist die einzige gegenseitige Bindung.

Die Eckgebäude würden bei dieser Variante keine Stellplätze unter der Terrasse zulassen. Der Großteil kann aber im Innenhof der Phase I, hausgebunden für die Eckgebäude, realisiert werden. Bei der vorgesehenen Dreigeschossigkeit der südlichen Ecke und, bezogen auf die Nutzung der Gebäude in Phase I, ist eine zusätzliche Ablösung von Stellplätzen im Stadtgebiet möglich.



Grundrißschema



Schnittschema

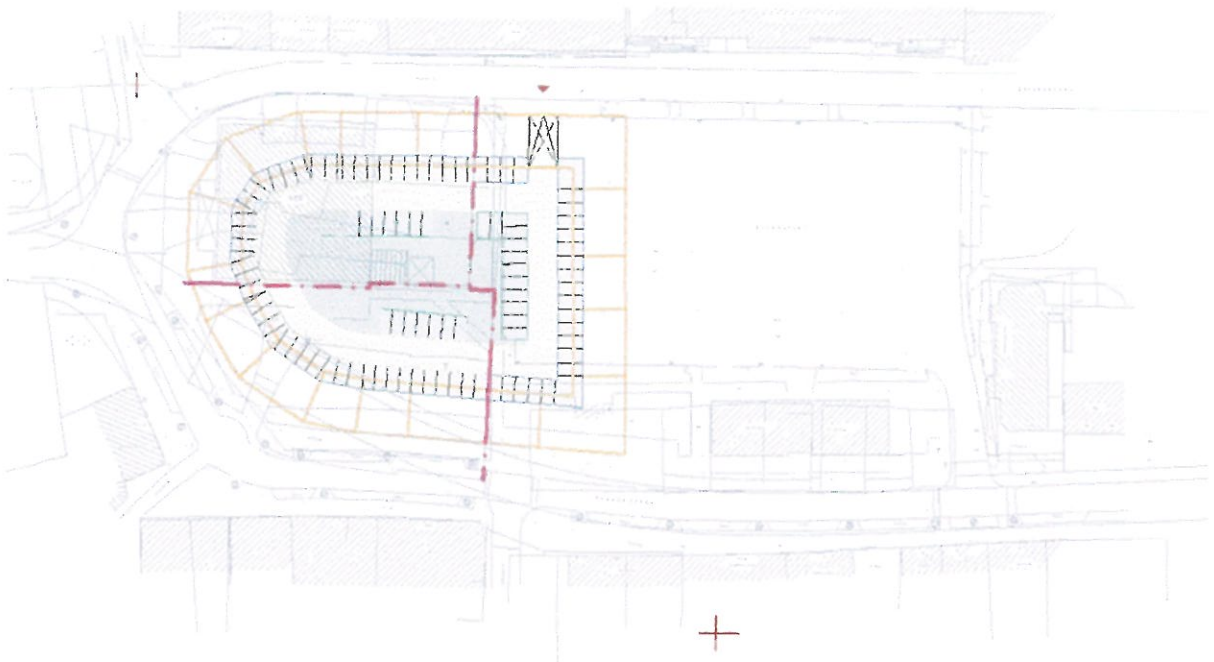
7.2. Lösungen für die Phasen II & III

Für diese zwei Varianten wurden Lösungen in den Phasen II und III erarbeitet. So ergeben sich einerseits die Möglichkeit der Fortführung der inneren Erschließung im abgesenkten Hof (Variante 2), andererseits die Kombination von Variante 1 bzw. Variante 2 mit einer Quartiersgarage.

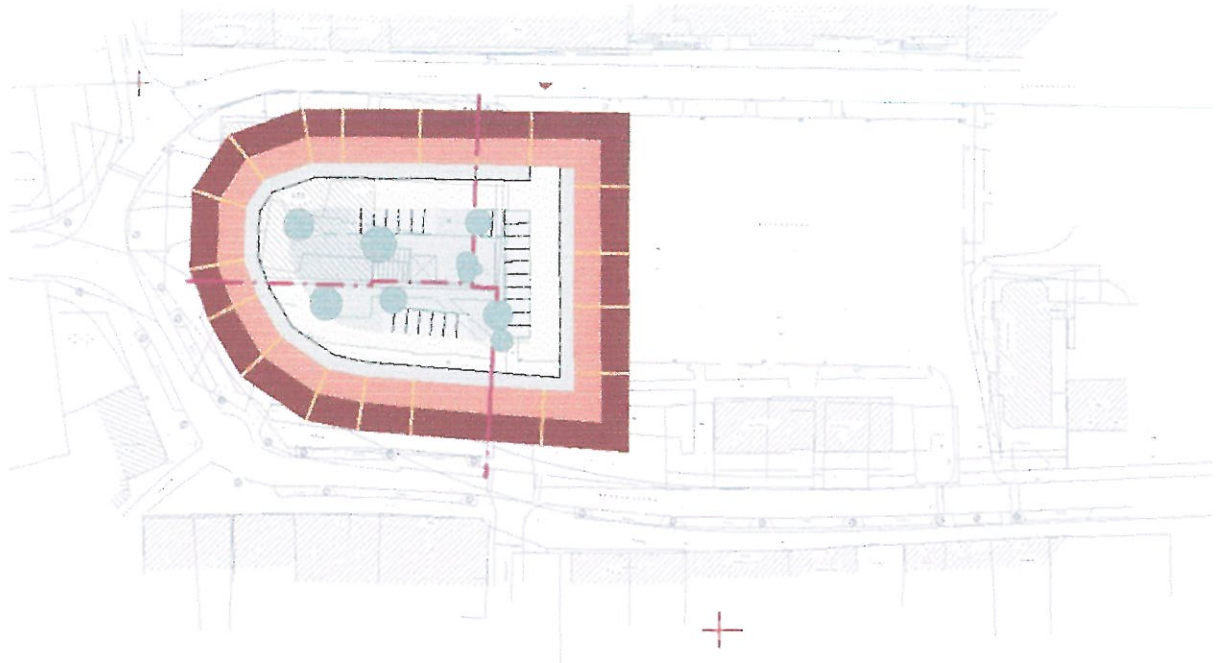
Das Parkierungskonzept der ersten Phase kann somit vollkommen unabhängig von den Phasen zwei und drei sein. Anzumerken ist aber, daß für Variante 2 (Tiefhof) in den beiden folgenden Phasen 2 Möglichkeiten der Weiterführung bestehen (Tiefhof oder Quartiersgarage). Die gemeinsame Tiefgarage von Variante 1 läßt sich hingegen nur mit der Quartiersgarage koppeln.

7.2.1 Parkierungsvariante 2 - Parken unterm Haus (Tiefhof) in den Phasen I, II & III

Für die Phasen II & III ist eine Weiterführung der Variante 2 denkbar. Der gesamte Innenhof wird um ca. 1,5 Meter abgesenkt. Dies entspricht ungefähr dem Niveau der Anlieferungszone des NKD – Kaufhauses. Die fehlenden Stellplätze könnten innerhalb der gemeinschaftlichen Grünfläche angeordnet werden.



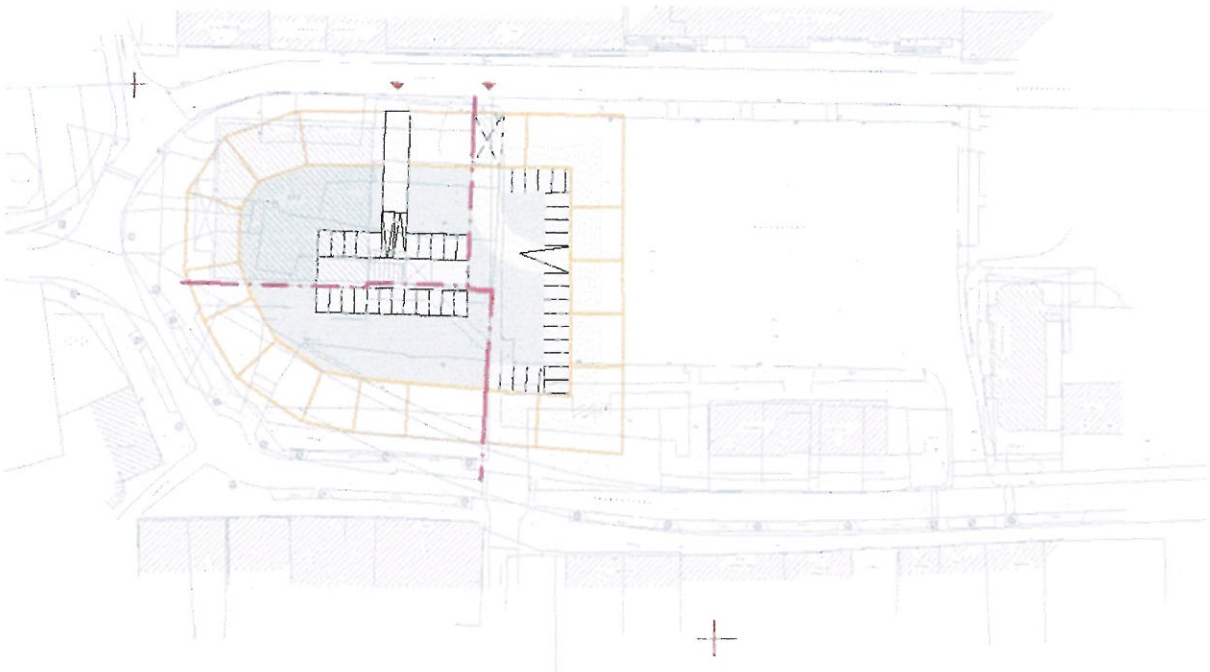
Grundrisschema



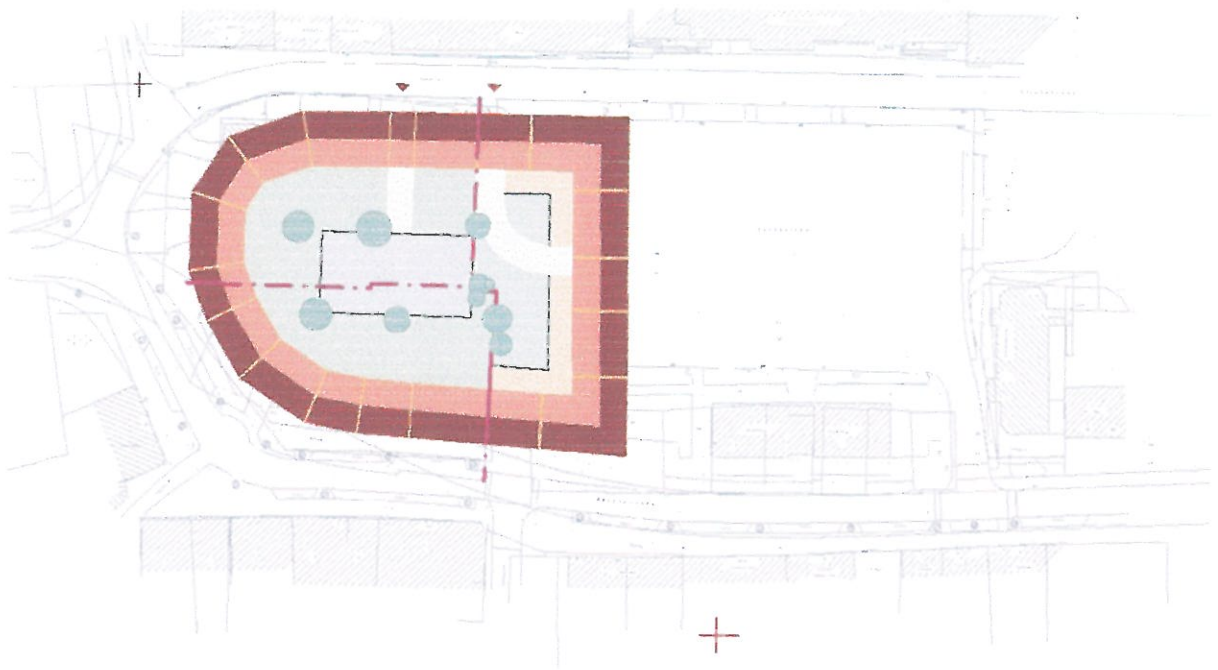
Dachaufsicht

7.2.2. Parkierungsvariante 1 - Parken in gemeinsamer Tiefgarage in Phase I und Quartiersgarage in Phase II & III

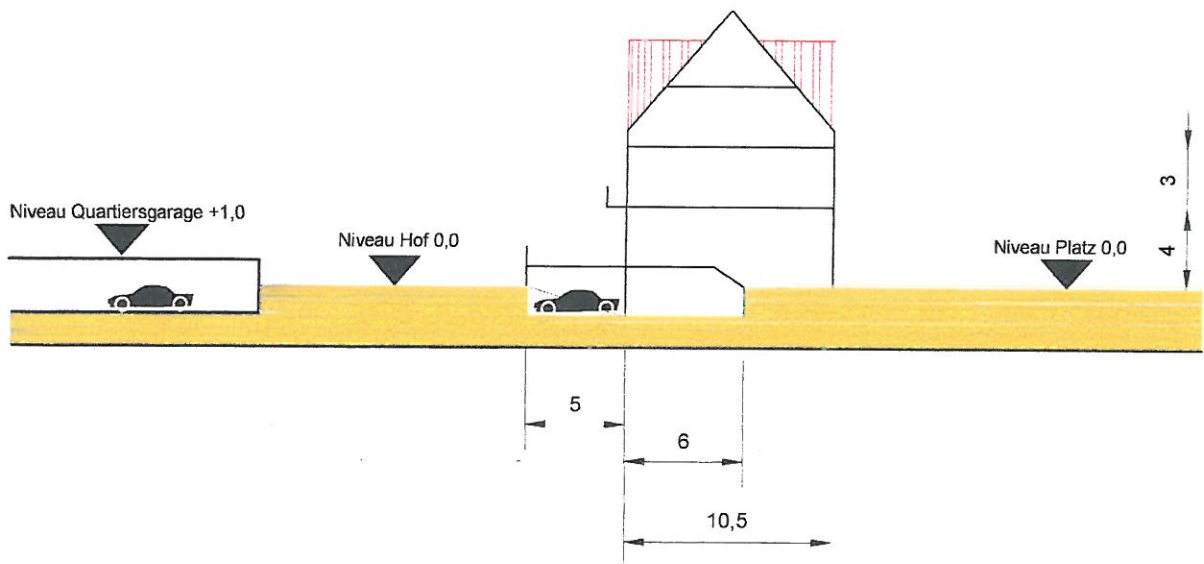
Die Variante 1, das Parken in einer gemeinsamen Tiefgarage, ist in den Phasen II & III nicht weiter zu führen. Die einzige Möglichkeit besteht in der Errichtung einer Quartiersgarage. Die Zufahrt zur Quartiersgarage bedingt eine zweite Erschließung von der Poststraße. Da diese nur mit dem Start der Phase III zu realisieren ist, muß in der 2. Phase das Parken interimsmäßig gelöst werden. Möglich wäre es auf dem zukünftigen Teil der Quartiersgarage in Phase II. Die Zufahrt könnte entweder neben dem NKD oder über die Phase I erfolgen.



Grundrißschema



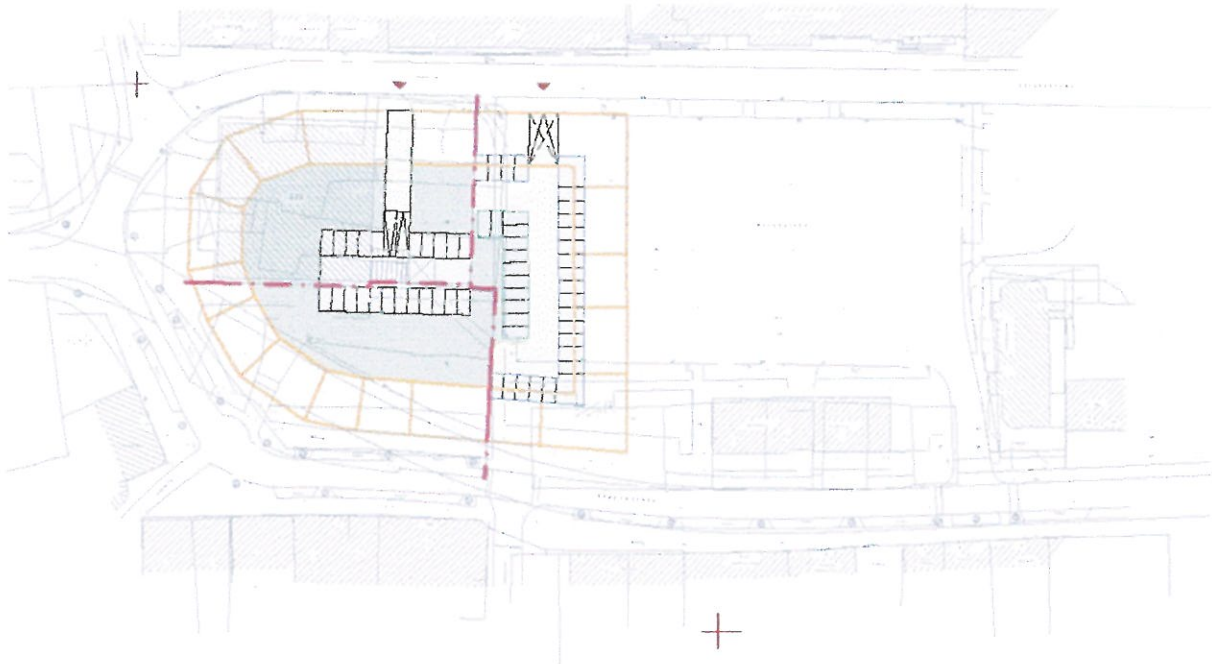
Dachaufsicht



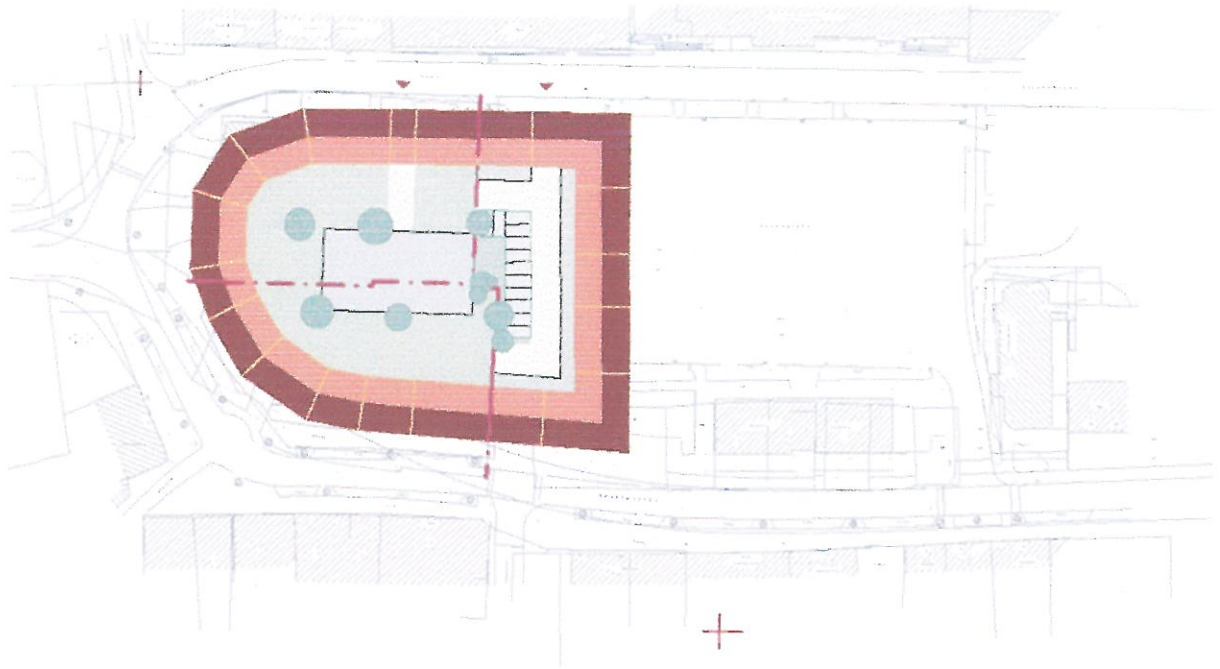
Schnittschema

7.2.3. Parkierungsvariante 2 - Parken unterm Haus in Phase I und Quartiersgarage in Phase II & III

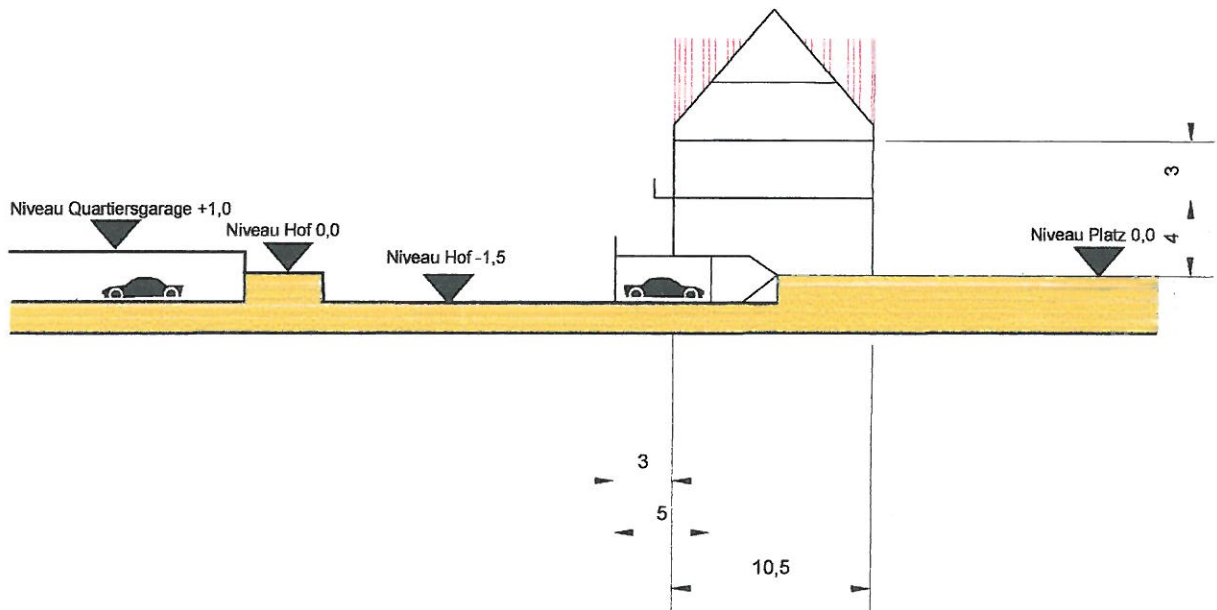
Auch für die zweite Variante ist eine Quartiersgarage denkbar. Der Hof von Phase I ist abgesenkt, der Hof der zweiten und dritten Phase befindet sich auf normalem Niveau. Die Zufahrt zur Quartiersgarage bedingt eine zweite Erschließung von der Poststraße.



Grundrißschema



Dachaufsicht



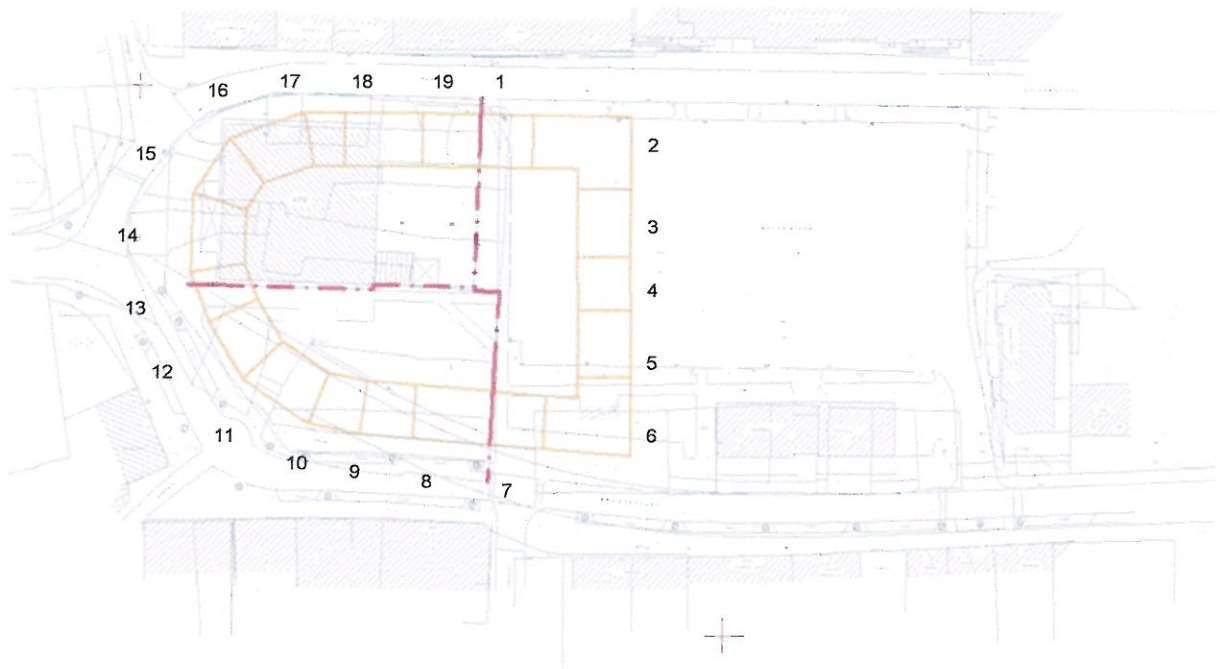
Schnittschema

7.2.4. Quartiersgarage in Phase II & III

Die Quartiersgarage ist zweigeschossig möglich und kann zum Großteil in der Erde versenkt werden. Das untere Geschoß befindet sich dann ca. 1,5 Meter unter der Oberfläche. Die obere Ebene befindet sich ca. 1 Meter über dem Niveau des Innenhofes und kann durchaus mit Pergolen etc. ergänzt werden.

Beispielrechnung

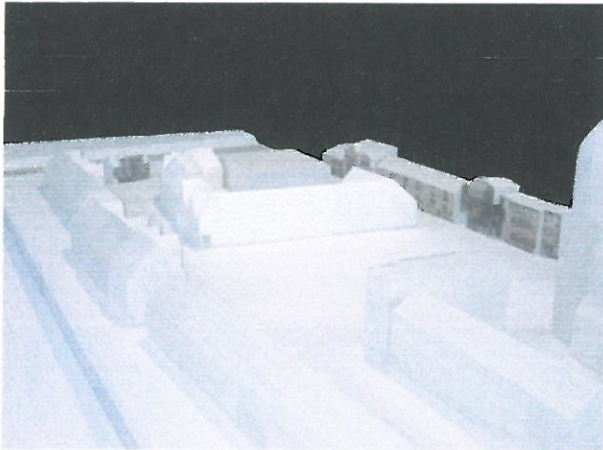
Die Anzahl der notwendigen Stellplätze wurde nach dem Beispielentwurf ermittelt. Für die Phasen II & III ergibt sich somit ein IST - Wert von 44 Stellplätzen.



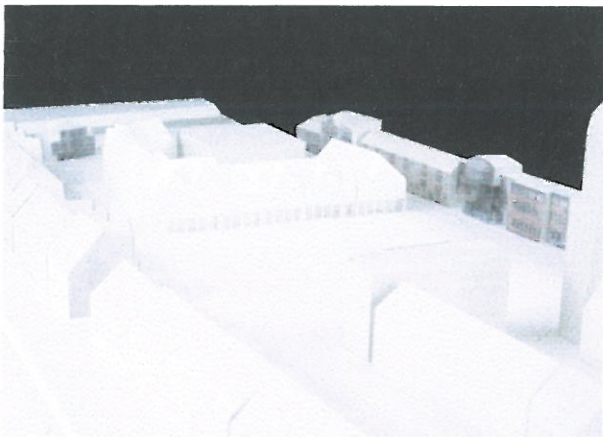
1 x Typ 1	8,00 m	x 3 WE	= 3 Stellplätze
3 x Typ 2	10,50 m	x 3 WE	= 9 Stellplätze
3 x Typ 3	13,00 m	x 4 WE	= 12 Stellplätze
5 x Typ 4	15,50 m	x 4 WE	= 20 Stellplätze
12 Häuser			SOLL = 44 Stellplätze

8.1. Modell

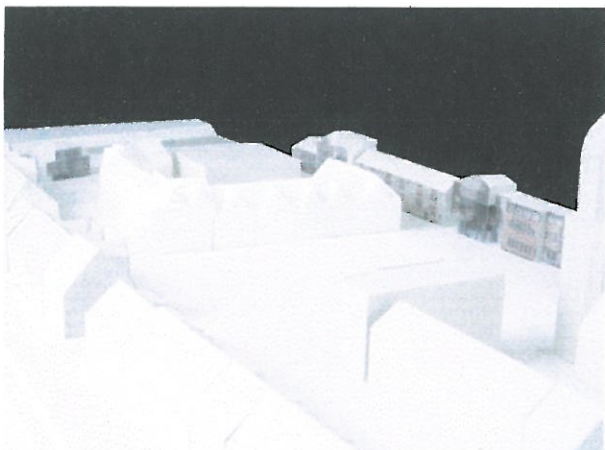
Die Gestaltungsregeln als auch die städtebauliche Einfügung des Blockes wurde am Modell überprüft.



Bebauung zweigeschossig



Bebauung zweigeschossig mit Arkade



Bebauung zweigeschossig mit Drenpel

8.2. Vorbemerkung

Der gesamte Block „Am Markt“ ist als Ensemble zu betrachten. Die Fassaden der verschiedenen Entwürfe werden zu diesem Zweck innerhalb einer Entwurfswerkstatt aufeinander abgestimmt. Im Anschluß daran erfolgt die gestalterische Genehmigung durch eine Gestaltungskommission, welche vor der Genehmigung laut Sanierungssatzung ihre Zustimmung geben muß.

8.3. Allgemeine Regeln

Die Bebauung ist als geschlossene Bebauung, zweigeschossig + Drempeel und Dachgeschoß, vorgesehen.

Die Höhe des Erdgeschosses soll 3,80 - 4 Meter, die des 1. Obergeschosses 2,80 - 3 Meter betragen. Der Drempeel hat eine Höhe von 0,80 Metern.

Die Haustiefe beträgt maximal 11 Meter.

Hintere Baulinie: Für die Parkierung ist die Ausbildung einer Terrasse auf der Gebäuderückseite notwendig. Dabei muß die hintere Grenze der Terrasse, unter der geparkt wird, 13,50 Meter von der Gebäudevorderkante entfernt sein.

Aus belichtungstechnischen Gründen ist bei den Eckparzellen von der Innenecke ein Abstand von mindestens 3,50 Meter zu belassen.

Die Eckparzelle Süd sollte aus städtebaulicher Sicht dreigeschossig + Dach hoch sein.

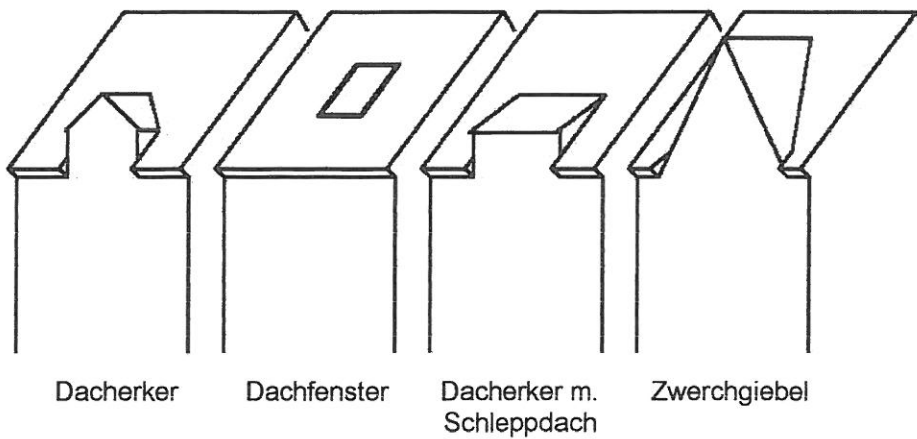
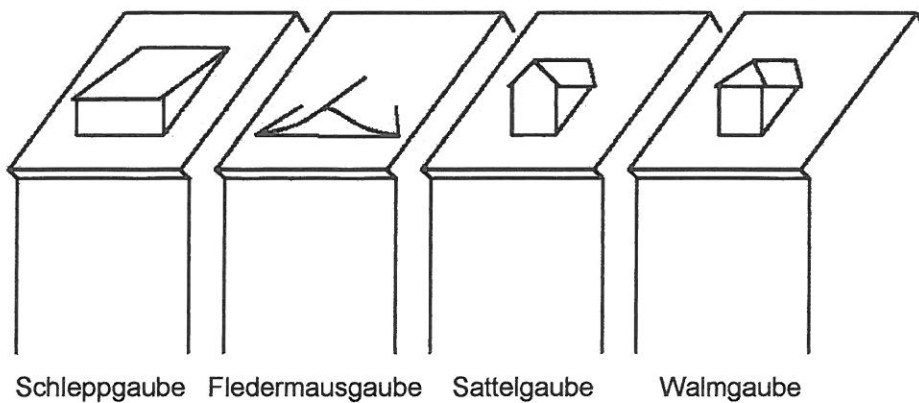
8.4. Städtebauliche Motive

Zur Fassung des Raumes sind am Stadteingang (Phase III, z. Z. NKD) als auch an der Einmündung der Badergasse in die Hauptstraße (Phase II) Häuser mit auf die Straße ausgerichteten Zwerchgiebeln zu versehen.

Als Verweis auf die frühere Platzkante erhalten das Eckhaus Marktplatz/Hauptstraße sowie das Nachbarhaus in der Hauptstraße (Phase I, Haus Nr. 6 & 7) im Erdgeschoß eine 2,50 Meter tiefe Arkade. Ein Zwerchgiebel ist für das Haus Nr. 7, gegenüber der Judengasse, ebenfalls zwingend.

8.5. Dach

Erlaubt ist jeweils nur eine Art von Dachaufbauten, d. h. entweder nur Zwerchgiebel, nur Schleppgauben, nur Fledermausgauben, nur Sattelgauben, nur Walmgauben, nur Dacherker usw.



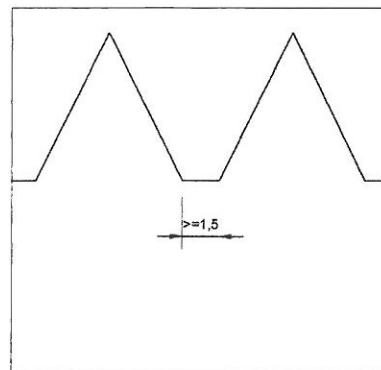
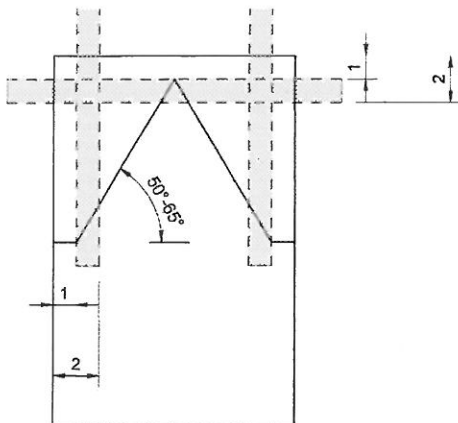
Unterschieden wird in drei verschiedene Obergruppen von Dachaufbauten:
Zwerchgiebel, Dacherker und Gauben.

8.5.1. Zwerchgiebel

Der Abstand vom First als auch der Abstand vom Ortgang hat zwischen 1-2 Meter zu betragen.

Die Neigung des Zwerchgiebels liegt zwischen 50° - 65° .

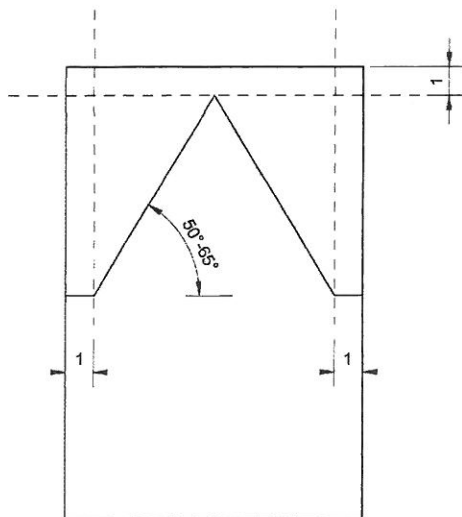
Bei 2 Zwerchgiebeln hat der Abstand zwischen beiden Giebeln $\geq 1,5$ Meter zu sein.



8.5.2. Dacherker

Dacherker sind nur mit Satteldach zulässig.

Dachfläche und Fassadenfläche des Dacherkers müssen innerhalb der möglichen Fläche des Zwerchgiebels liegen.



maximale Hüllfläche für Dacherker

8.5.3. Gauben

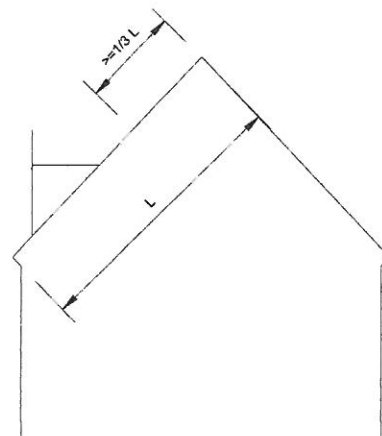
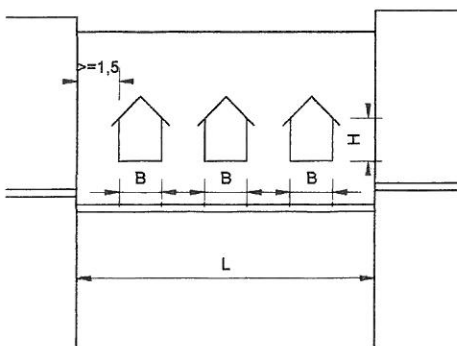
Unterschiedliche Arten von Gauben dürfen nicht auf einer Dachfläche angeordnet werden.

Gauben sind nur in einem Dachgeschoß zulässig.

Die Gaubenfußpunkte haben auf einer Höhe zu sein.

Dachflächenfenster sind nicht unterhalb der Gaubenfußpunkte zulässig.

Die Gesamtbreite der Gauben darf max. die Hälfte der gesamten Trauflänge betragen, der Abstand vom First mind. $\frac{1}{3}$ der Höhe der Dachfläche sowie der Abstand vom Ortgang $\geq 1,5$ Meter.



Für alle Dächer und Dachaufbauten gilt:

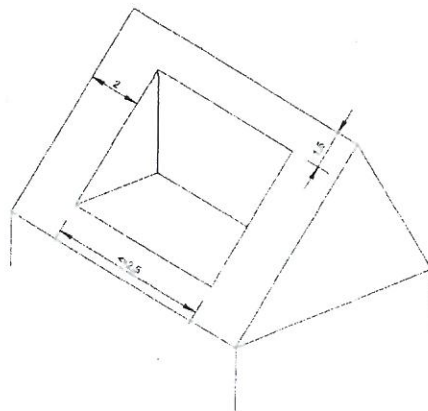
Zwerchgiebel und Dacherker sind mit Schaugiebel, d. h. ohne überstehende Dachflächen, sondern als Giebel mit (Blech) -verwahrung auszuführen.

In der Dachfläche liegende Fenster sind generell möglich. Sie sind in einem ausgewogenen Verhältnis zum Dach auszuführen und dürfen maximal $0,9 \times 1,20^5$ Meter groß sein.

Zulässig sind traufständige Satteldächer mit einer Dachneigung von 45° bis 55° . Die Firstlinie verläuft dabei parallel zur Bauflucht.

Die Traufkante ist massiv auszubilden. Sichtbare Sparren sowie Holz- oder Metallverkleidungen der Traufkante sind unzulässig.

Einschnitte in die Dachfläche sind nur an Stellen erlaubt, die vom öffentlichen Straßenraum nicht einsehbar sind. Dabei sind mindestens 2 Meter Abstand vom Ortgang und 1,5 Meter Abstand vom First einzuhalten. Die Einschnitte dürfen nicht breiter als 2,5 Meter sein.



Schornsteine sind nach Möglichkeit auf der straßenabgewandten Straßenseite anzubringen. Sie sind in Putz oder Klinker auszuführen.

Die Dachdeckung ist in rötlichen Tonziegeln auszuführen.

8.6. Fassade

Fassadenöffnungen müssen zur geschlossenen Fassadenfläche in einem ausgewogenen Verhältnis stehen. Dabei sind die Fenster stehend auszuführen.

Zulässig sind Holzfenster. Alternativen bedürfen der Abstimmung mit der Gestaltungskommission.

Schaufensterflächen sind in Bezug auf Abmessung und Untergliederung auf die Proportion der gesamten Fassade abzustimmen. Die Öffnungsfläche darf nicht mehr als ca. 60% der Erdgeschoßfläche der Fassade einnehmen. Öffnungen sind in einem Abstand von 80 cm zur Gebäudekante anzuordnen.

Die Gebäudesockel sind in Putz auszuführen. Die Fassade soll vorrangig verputzt sein. Klinker sowie Naturstein sind alternativ denkbar.

Einzusetzen sind helle, dezente Farben. Dabei ist der gesamte Baukörper einheitlich zu fassen. Eine farbliche Differenzierung von einzelnen Fassadenabschnitten ist nicht zulässig.

8.7. Außenwerbung

Werbeanlagen bedürfen der Zustimmung der Gestaltungskommission.

Schriftzüge sind einzeilig und in Einzelbuchstaben mit einer Höhe von ca. 50 cm auszuführen.

Werbeanlagen sind im Bereich der Erdgeschoßdecke anzuordnen.

Fremdwerbung bzw. Produktwerbung ist nur im Schaufensterbereich zulässig.

Mit Ausnahme von Eckgebäuden dürfen für ein Geschäft, Büro, eine Behörde oder andere Gewerbe Hinweise nur einmal am Gebäude angebracht werden.

8.8. Warenautomaten

Automaten dürfen ausschließlich an Gebäudefassaden angebracht werden. Sie sind in Abstimmung auf Maßstäblichkeit und Proportion der Fassade zu bemessen und dürfen max. eine Fläche von 0,5 m² einnehmen. Großflächigere Automaten sind im Gebäudeinneren anzuordnen.

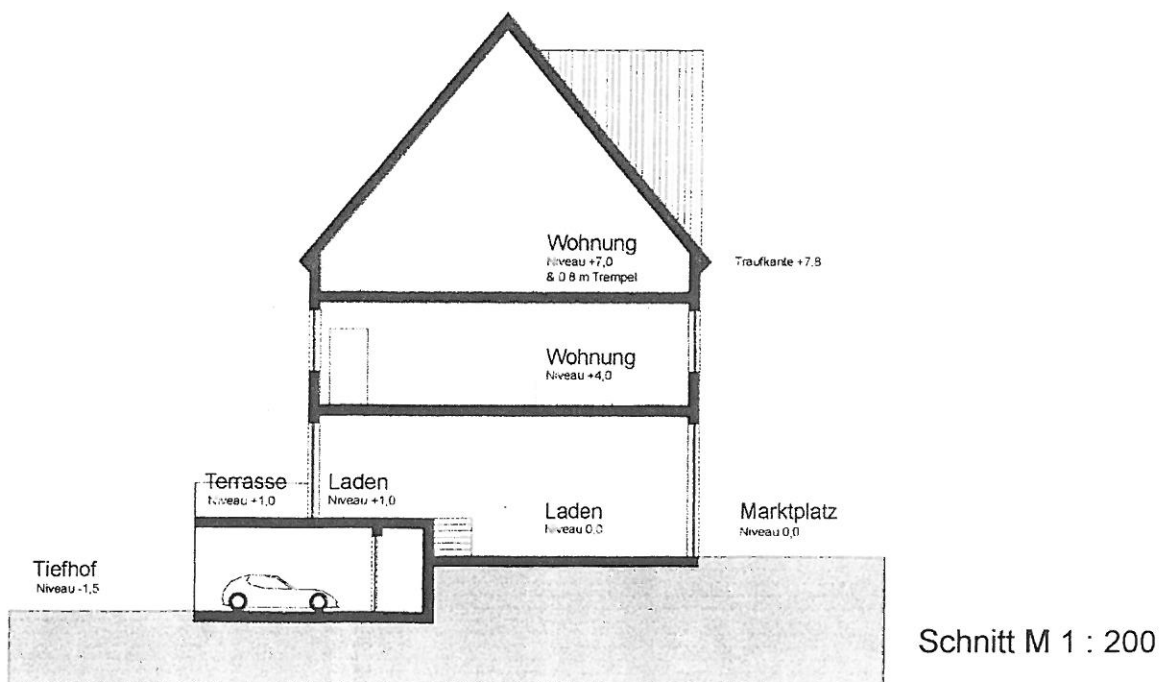
8.9. Markisen

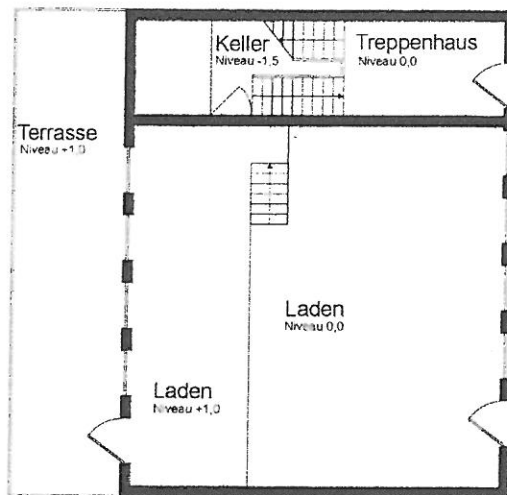
Markisen sind farblich auf die Fassade abzustimmen. Grelle Farbtöne und Signalfarben sind unzulässig.

9.1. Testentwurf Normalparzelle

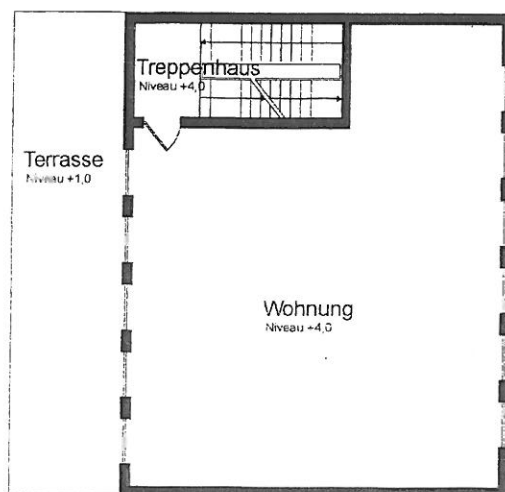
Für die Überprüfung der Machbarkeit einer normalen Parzelle wurde ein Haus des Typs 3 (13 Meter breit) mit einer Tiefe von 10,50 Meter angenommen. Festgelegt sind hierbei der Schnitt als Regelschnitt mit einer Erdgeschoßhöhe von 4 Metern, einer Obergeschoßhöhe von 3 Metern, einer Traufkante von 7,80 Meter sowie einer unter das Haus geschobenen Garage mit der maximalen Hinterkante bei 13,50 Metern. Die Grundrissaufteilung ist dabei nur beispielhaft.

Im Beispiel entstehen eine Ladenfläche von 95 m² (mit 65 m² bei einer Raumhöhe von 4 Metern) sowie eine Wohnung von 105 m².





Grundriß EG M 1 : 200

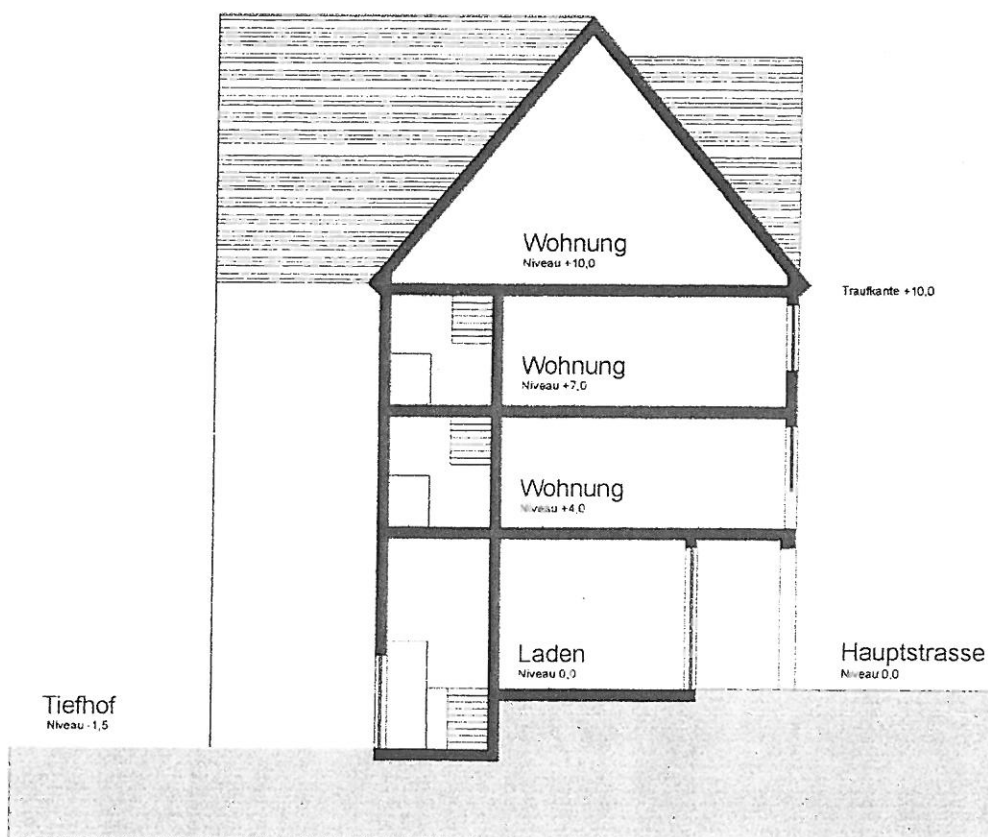


Grundriß OG M 1 : 200

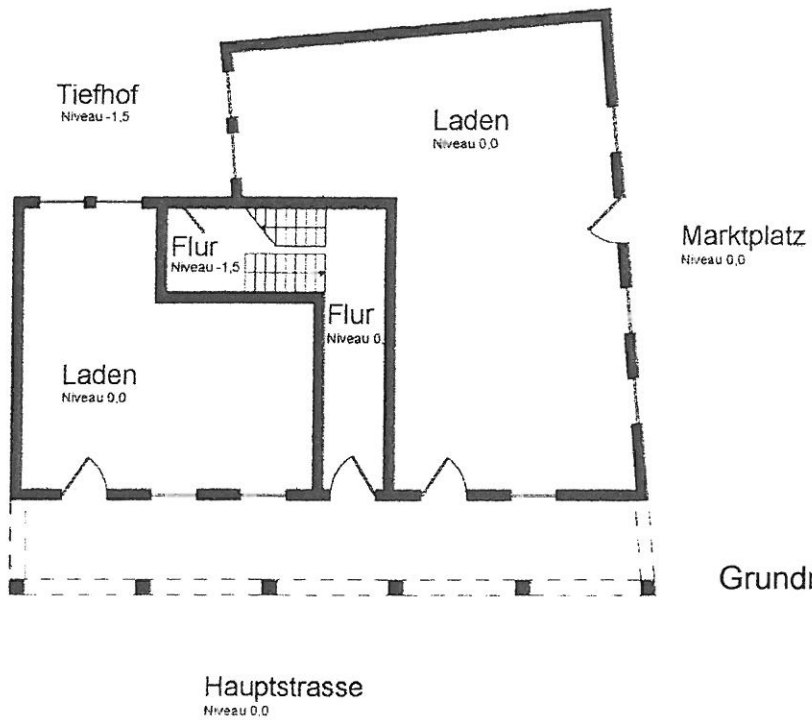
9.2. Testentwurf Eckparzelle

Für die Überprüfung der Machbarkeit einer Eckparzelle wurde die südliche Eckbebauung – über dem barocken Rathaus - mit einer Tiefe von 10,50 Meter angenommen. Das Beispiel hat keine Unterkellerung, sondern lediglich einen Zugang zum Tiefhof. Die Erdgeschoßhöhe beträgt 4 Meter, die Höhe der Obergeschosse jeweils 3 Meter. Im Erdgeschoß wurde eine Arkade mit einer Tiefe von 2,50 Metern vorgeschaltet.

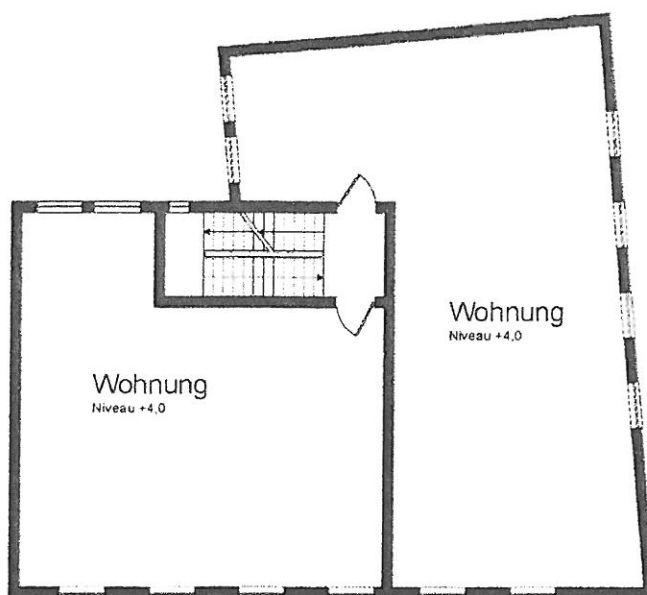
So ergeben sich im Beispiel im Erdgeschoß zwei Ladenräume von 105 m² und 80 m², in den Obergeschossen Wohnungen von 90 m² bzw. 47 m².



Schnitt M 1 : 200



Grundriß EG M 1 : 200



Grundriß OG M 1 : 200

- 1 Stadtmuseum Lübben
- 2 Stadtmuseum Lübben
- 3 Stadtmuseum Lübben
- 4 Stadtmuseum Lübben
- 5 Pieper, Traber, Tulbakain: Gestaltungssatzung, S. 3