



Fachbereich Landschaftswissenschaften und Geomatik
Studiengang Landnutzungsplanung

Masterarbeit

Thema:

„Städtebauliche Impulse für Neubrandenburg –
Konzepte für die Entwicklung der Innenstadt“

Gutachter: Prof. Dr. Manfred Köhler

Zweigutachter: Dipl.-Ing. Lutz Braun

Abgegeben von: Eric Dulin und Steve Dahme

Abgabetermin: 16.05.2017

Bearbeitungszeit: vier Monate

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	S. 5
2. Entstehung der aktuellen Situation	S. 7
3. Aktuelle Veränderungen Innenstadt Neubrandenburg	S. 10
3.1 Kleine Fischerstraße und Krämerstraße/Dümperstraße	S. 10
3.2 Hotelneubau	S. 12
3.3 Neubebauung Quartier ehemaliges Radisson blu Hotel	S. 14
3.4 Bahnhof Sanierung Bahnhofsgelände/ Projekt Gesundheitszentrum im Lokschuppen	S. 16
3.5 Ortsumgehung Neubrandenburg	S. 18
4. Bürgerbefragung	S. 20
4.1 Parkplätze	S. 21
4.2 Verbindung vom Marktplatz zum Boulevard	S. 22
4.3 Stadtbegrünung	S. 23
4.4 Freiräume	S. 24
5. Bestehende Projekte in Vergleichsstädten zur Verbesserung der Situation in Innenstadtbereichen	S. 26
5.1 Verkehr	S. 26
5.1.1 Shared space an den Beispielen Bohmte und Brühl	S. 28
5.1.1.1 Bohmte	S. 29
5.1.1.2 Brühl „Stern“	S. 32
5.1.1.3 Planerisch/Rechtliche Grundlagen	S. 34
5.1.2 Fußgängerzone in Kopenhagen	S. 36
5.1.3 Autoreduzierter Stadtteil Vauban, Freiburg	S. 38
5.1.4 Fahrradstadt Greifswald	S. 40
5.1.5 Fahrradstadt Münster	S. 41
5.2 Freiräume	S. 48
5.2.1 Doberaner Platz Rostock	S. 49
5.2.2 Marktplatz Neustrelitz	S. 52
5.2.3 Rostock Universitätsplatz	S. 54
5.2.4 Greifswald Vorplatz Pommersches	

6.1.6 Öffentlichen Nahverkehr ausbauen / <i>Buslinie/haltestellen</i>	S. 108
6.1.7 Carsharing-Angebote schaffen	S. 110
6.1.8 Die Stadt Fahrradfreundlicher machen	S. 111
6.1.9 Fußgängerüberweg/Zebrastrreifen	S. 113
6.2 Freiraumkonzept	S. 116
6.2.1 Bestehende Freiräume attraktiver machen	S. 116
6.2.2 Fußgängerzonen	S. 117
6.2.3 Neue Freiräume schaffen	S. 118
6.2.4 Shared-Space-Bereiche	S. 133
6.3 Begrünungskonzept	S. 136
6.3.1 Grüne Hauptachsen	S. 136
6.3.2 Grüne Nebenachsen	S. 137
6.3.3 Innenhöfe	S. 142
6.3.4 Dachbegrünung	S. 142
6.3.5 Fassadenbegrünung	S. 143
6.3.6 Straßenbegleitgrün	S. 144
6.3.7 Verbindungen schaffen	S. 145
6.4 Freizeit und Kulturkonzept	S. 147
6.4.1 Sportangebot trotz mangelnder Freiflächen	S. 147
6.4.2 Sportfläche auf dem Dach des HKB	S. 147
6.4.3 Kulturfinger für Erlebnisorientierte	S. 148
6.4.4 Kultur trifft Erlebnis	S. 151
6.4.4.1 Escpae Neubrandenburg	S. 151
6.4.4.2 Into Neubrandenburg	S. 152
6.4.4.3 Als Wettbewerb	S. 152
6.4.5 Turmstraße als und Begegnungsstätte	S. 152
6.4.6 Marktplatz und Marktplatzcenter als Urban <i>Enterainment Center</i>	S. 154
7. Gesamtkonzept	S. 157
8. Fazit	S. 163
9. Quellen	S. 165
10. Anhang	S. 182

1. Einleitung

Die Menschen waren noch nie so mobil wie heute. Das bezieht sich sowohl auf das Reisen, als auch auf die Wahl des Lebensmittelpunktes. Neubrandenburg steht mit anderen Städten und Regionen damit in direkter Konkurrenz um Einwohner und Touristen. Die Stadt muss attraktiv genug sein, damit Einheimische nicht dauerhaft abwandern und idealerweise Menschen aus anderen Regionen nach Neubrandenburg kommen um die Stadt entweder zu besuchen oder dauerhaft zu bleiben. Daher sind innovative Lösungen wichtig, damit sich die Stadt in die richtige Richtung entwickelt und nicht zurückbleibt, was den Vergleich mit anderen Städten angeht.

Der Städtebau im allgemein hat das Ziel die Voraussetzungen für ein ideales Zusammenleben der Menschen in ihrer Umwelt zu schaffen. Dazu gehört die Gesamtheit der planenden, ordnenden und baulichen Maßnahmen.

Ziel dieser Arbeit ist es, Impulse für eine positive Entwicklung der Innenstadt Neubrandenburgs zu erarbeiten und darzustellen.

Diese Arbeit ist bestimmt für aktive Akteure in der Stadtentwicklung Neubrandenburgs. Dazu gehören z.B. die Stadtverwaltung mit ihren Fachbereichen, politische Parteien und Planungsbüros, welche sich mit der Städteplanung beschäftigen. Die gebündelten Impulse können ihnen helfen, die geeigneten Maßnahmen in der Stadtplanung durchzuführen. Die erarbeiteten Vorschläge sind jedoch nicht zu 100 % durchgeplant, das würde den Rahmen der Arbeit sprengen. Vielmehr sind die Impulse als Denkanstöße zu verstehen, die von Planern und den Verantwortlichen in der Stadt aufgegriffen, konkretisiert und im idealen Fall weiterentwickelt und umgesetzt werden.

Die Erkenntnisse dieser Arbeit sollen zwar in erster Linie Neubrandenburg voranbringen, können natürlich auch auf andere Städte mit vergleichbaren Grundvoraussetzungen angewandt werden.

Die daraus entstandene Fragestellung, die mit dieser Masterarbeit bearbeitet werden soll ist:

Welche städtebaulichen Maßnahmen sind möglich, um eine positive Entwicklung der Innenstadt anzuregen?

Um Verbesserungsvorschläge zu machen, wurde im Vorfeld dieser Arbeit eine Befragung von zufälligen ausgewählten Passanten durchgeführt. Passend zu den darin erkannten Problematiken, wurden Themenschwerpunkte herausgesucht und in anderen Städten nach Vorreitern zu diesen Schwerpunkten gesucht. Die Recherche bezog Fachbücher, Fachzeitschriften, Zeitungsartikel und Internetquellen mit ein. Die zusammengestellten Ideen wurden dann auf Neubrandenburg angewandt und in Konzepte zusammengefasst.

Zunächst wird in Kapitel zwei ein kurzer Einblick in die geschichtliche Stadtentwicklung erarbeitet. Dabei wird betrachtet, wie die Stadt Neubrandenburg im Mittelalter entstand und sich seitdem mit seinem charakteristischen Schachbrettmuster entwickelt hat. Auch ist der Wiederaufbau der Innenstadt nach dem zweiten Weltkrieg kurz thematisiert.

In Kapitel drei wird ein Blick auf aktuelle Entwicklungen der Innenstadt geworfen. Dazu gehört sowohl ein Blick auf die großen Bauvorhaben, die zurzeit in Neubrandenburg umgesetzt werden, als auch ein Blick darauf, was in naher Zukunft wichtiges in der Innenstadt passiert.

Kapitel vier wertet die oben genannte Umfrage aus. Mithilfe von Bürgerbefragungen werden verschiedenste Problematiken in der Stadtentwicklung erkannt und analysiert. Hier ergeben sich zum ersten Mal die vier Hauptthemen Verkehr, Freiräume, Begrünung und Freizeit.

In Kapitel fünf wird für verschiedene Disziplinen in anderen Städten nach Vorbildern und alternative Möglichkeiten und Ansätzen der Stadtplanung gesucht. Dabei werden einzelne Maßnahmen der Vergleichsstädte näher erläutert und es soll gezeigt werden, was in den Bereichen Verkehr, Freiräume, Stadtgrün und Freizeit möglich ist. In Kapitel sechs werden dann alle gesammelten Ideen und Impulse auf Neubrandenburg angewandt. Die verschiedenen vorgeschlagenen Maßnahmen werden in vier große Konzepte mit den Themen Verkehr, Freiräume, Begrünung und Freizeit zusammengefasst. Diese werden daraufhin in Kapitel sieben auf ihre Umsetzbarkeit überprüft und zu einem Gesamtkonzept zusammengefügt.

2. Entstehung der aktuellen Situation

Der Name Neubrandenburg geht auf die Stadt Brandenburg an der Havel zurück. Nachdem das Gebiet um das heutige Neubrandenburg an den Markgrafen von Brandenburg fiel, ließ er, um das Gebiet zu sichern am 4. Januar 1248 „Nova Brandenborth“ gründen. Ungefähr ein halbes Jahrhundert später kam die Stadt durch Heirat nach Mecklenburg.

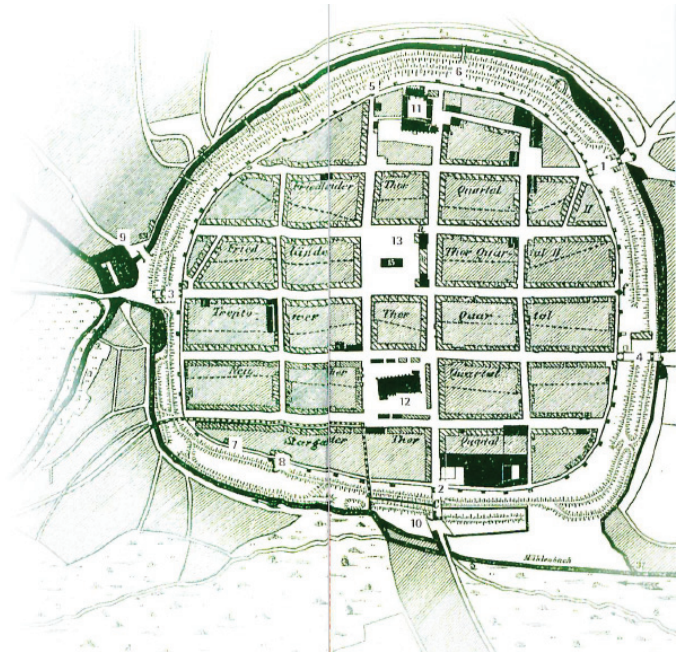


Abbildung 1: Altstadt kern mit Stadtmauer



Abbildung 2: Bild von Innenstadt

Neubrandenburg ist ein gutes Beispiel für die planmäßigen deutschen Stadtgründungen zur Zeit der Ostkolonialisierung. Der Stadtkern zeichnet sich durch ein schachbrettartiges Gitter an Straßen aus, welches durch eine annähernde kreisrunde Stadtmauer umgeben ist. Auf dem ca. 40 Hektar großem Gelände entstanden so rund dreißig rechteckige Quartiere zum wohnen und arbeiten. Zwei Quartiere blieben der Marienkirche und dem Marktplatz vorbehalten.

Die Ackerbürgerstadt Neubrandenburg und ihre Einwohnerzahlen entwickelten sich im Laufe der Jahrhunderte, allerdings hatte die Stadt oft mit schweren Katastrophen und Rückschlägen zu kämpfen. 1631 wurde die Stadt im dreißigjährigen Krieg erobert und verwüstet. 1676 wurden bei einem großen Stadtbrand nahezu alle Gebäude zerstört und erneut im Jahr 1737. So kam es, dass erst ca. um 1800 Neubrandenburg wieder eine annähernd hohe Einwohnerzahl wie im Mittelalter hatte. Auch territorial wuchs die Stadt erst über ihre Stadtmauern hinaus, nachdem Neubrandenburg 1864 seinen ersten Eisenbahnanschluss bekam und an den Toren entstanden Vorstädte. 1899 stürzte einer der zwei Türme der Stadtmauer ein. Daraus entstand der Mauerdurchbruch am Ende der Turmstraße, welche einst durch den Turm ihren Namen erhielt.¹

Der letzte große Einschnitt in die Stadtgeschichte geschah am Ende des zweiten Weltkrieges mit der Eroberung durch die rote Armee. Nach deren Einmarsch wurden 80% der Innenstadt durch Brandschatzung zerstört. Auch bedeutende Gebäude wie das herzogliche Palais und das Rathaus wurden komplett zerstört, auch die Marienkirche brannte bis auf die Grundmauern nieder. Lediglich entlang der Großen Wollweberstraße und Pfaffenstraße blieb bis heute historische Bausubstanz erhalten.

Der Wiederaufbau der Stadt begann ab 1952. Das alte Straßenraster, die von Zerstörung verschonten Gebäude und Stadtmauer wurden erhalten. Bis in die frühen 1960er Jahre baute man im Stil des sozialistischen Klassizismus. Diese Architektur enthielt viele historische Baustile aus verschiedenen Epochen, welche im alten untergegangenen Stadtbild erkennbar waren. Aus dieser Zeit stammen viele der Wohnbauten in der Innenstadt und auch das Gebäude, welches den östlichen Abschluss des Marktplatzes bildet. Danach wurde neu Gebautes zunehmend moderner, so zum Beispiel das 1965 fertiggestellte Haus für Kultur und Bildung bestehend aus dem Kulturzentrum und dem „Kulturfinger“. Das Hotel, welches den südlichen Abschluss des Marktplatzes bildete, wurde 1972 eröffnet. Frühere stadtbildprägende Gebäude wie das Rathaus und das Großherzogliche Palais wurden nicht wiederaufgebaut. 1976 begann man mit der Rekonstruktion der Marienkirche, welche erst 2001 als „Konzertkirche Neubrandenburg“ abgeschlossen wird. 1979 wird die Turmstraße zum Boulevard umgestaltet. 1998 wird das

¹ (Historische Wall- und Wehranlagen Neubrandenburg) <https://www.neubrandenburg.m-vp.de/historische-wall-und-wehranlagen-neubrandenburg/> (zuletzt aufgerufen am 27.09.2016)

Marktplatzcenter eröffnet und damit ist die Freifläche westlich des Marktplatzes erstmalig seit dem 2. Weltkrieg wieder bebaut.^{2 3}

Das HKB wurde in den Jahren 2012-2014 umgebaut und 2015 eröffnet.⁴

² Raschke, Brigitte 2005: Der Wiederaufbau und die städtische Erweiterung von Neubrandenburg in der Zeit zwischen 1945 und 1989, Scaneg Verlag, München 2005

³ Wolf, Elenore 1997: Neubrandenburg – Chronologische Stadtgeschichte und Firmenportraits, BVB-Verlagsgesellschaft mbH, Norhorn 1997

⁴ (Haus der Kultur und Bildung) <https://www.vznb.de/veranstaltungshaeuser/haus-der-kultur-und-bildung> (zuletzt aufgerufen am 28.09.2016)

3. Aktuelle Veränderungen Innenstadt Neubrandenburg

3.1 Kleine Fischerstraße und Krämerstraße/Dümperstraße



Abbildung 3: vormalige Freifläche für neue Quartiere

Im Nordwesten der Altstadt befand sich bis 2011/2012 die IGS (integrierte Gesamtschule) Mitte (ehemals POS {Politechnische Oberschule} „Antonin Zapotocky“). Zwischen Krämerstraße und Dümperstraße befanden sich das 2-flügelige Schulgebäude und eine Turnhalle. Nach dem Abriss lag das Gelände einige Zeit brach.

Für die erneute Bebauung ließ die Stadt Neubrandenburg die öffentlich einsehbaren Bebauungspläne 109 „Kleine Fischerstraße“ und 110 „Krämerstraße/Dümperstraße“ anfertigen. Vorgesehen ist eine Wohnbebauung. Die Eigenart der entstehenden Wohnhäuser, ist es am besten mit Ausschnitten aus den Bebauungsplänen zu beschreiben:

„Der Gestaltungsplan zeigt jetzt wieder die historische Achse der ehemaligen Kleinen Fischerstraße. Mit der Gebäudeanordnung an der Krämerstraße und zur 2.

Ringstraße werden diese Straßenräume wieder erlebbar. Zum Treptower Tor hin kann sich ein kleiner Platz entwickeln, der an der historischen Stadtbefestigung eine besondere Aufenthaltsqualität entfalten kann.

Im Nutzungsplan wird für diesen Bereich Wohnen ausgewiesen. Zum Platz an der Treptower Straße hin ist im Erdgeschoss eine Nutzung für Gastronomie und Handel vorzusehen. Die im Verkehrsplan neu dargestellte Wohnstraße wird als Verkehrsfläche festgesetzt.

Für die Ringstraße wird ein Leitbild als enger, geschlossener Straßenraum mit Gassencharakter, der teilweise eine Raumkante durch Mauer und Bebauung aufweist, formuliert. Diese werden mit „geschichtsbezogen-romantisch, eng-ruhig, gassenartige Stimmung“ beschrieben. Eine Neubebauung soll mit moderner Sprache einen engen ruhigen Straßencharakter erzeugen.⁵

„Als Beitrag zur Stadtrekonstruktion soll die Achse der Beguinenstraße nach Westen verlängert werden. Laut Gestaltungsplan soll durch eine Blockrandbebauung mit einer Mischung aus Mehrfamilienhäusern und selbstgenutzten Reihenhäusern gestalterisch, aber auch in der Eigentümerstruktur eine Vielfalt entstehen und somit der Altstadtcharakter der Innenstadt wiederhergestellt werden.

Die Stadtbildplanung empfiehlt die Gestaltung der Krämerstraße als neuzeitliche Stadtstraße mit modernem Straßenteil (Marktplatzcenter), einheitlich gestalteter Straßenraum mit geschlossener Raumkante. Großzügige Traufhausbebauung mit moderner Architektur, akzentuiert durch Straßenraumverengung und Torsituation zwischen der Ring- und Dümperstraße.

Das Leitbild für die 2. Ringstraße ist die „Romantische Straße mit moderner Architektur“ - ein enger geschlossener Straßenraum mit Gassencharakter und einer Neubebauung mit moderner, klarer Formensprache.“⁶

Verkehrlich werden die einzelnen Wohnungen über die 2. Ringstraße, Beguinenstraße, Dümperstraße, Krämerstraße und Treptower Straße erschlossen. Parkplätze werden auf den Baugrundstücken in Form von Tiefgaragen, offenen Stellflächen und teilweise als Carport errichtet.

⁵ Stadt Neubrandenburg, Bebauungsplan Nr. 109, 1. vereinfachte Änderung „Kleine Fischerstraße“, 2015: S. 6 Absatz 4.4

⁶ Stadt Neubrandenburg, Bebauungsplan Nr. 110 „Krämerstraße/Dümperstraße“, 2014: S. 8

3.2 Hotelneubau

Im Sommer 2016 schaffte es Neubrandenburg auch überregional in die Schlagzeilen zu kommen. Grund dafür waren Ausgrabungen auf einer Baustelle, bei der Archäologen viele Skelette fanden.⁷ Diese Baustelle befindet sich in direkter Nachbarschaft zum Regionalmuseum zwischen 1. Ringstraße und Poststraße. Auf dem Quartier im Norden der Innenstadt befanden sich bis zur Zerstörung der Stadt 1945 zahlreiche Wohngebäude und auch Geschäfte. Die Synagoge, welche sich zentral im Quartier befand, wurde schon 1938 in der Reichsprogromnacht zerstört. An ihrer Stelle befindet sich seit 1988 eine Gedenkplastik, die Gedenkstätte „Jüdisches Leben in Neubrandenburg“ besteht in ihrer jetzigen Form seit 2008.⁸ Westlich der Gedenkstätte befand sich bis zum Sommer 2016 ein Parkplatz, östlich befand sich eine alte Schule, welche Anfang 2016 abgerissen wurde.



Abbildung 4: Ausgrabungen

⁷ (Nachricht vom NDR vom 09.08.2016) <http://www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/Gruseliger-Knochenfund-in-Neubrandenburg-,knochenfund194.html> (zuletzt aufgerufen am 03.10.2016)

⁸ Recherchiert beim Jüdischen Leben NB am 05.10.2016)

Auf dem Gelände wird nach dem Abschluss der archäologischen Ausgrabungen mit dem Bau eines Hotels begonnen. Das geplante Vier Sterne-Plus-Hotel soll mit seinen 100 Betten ein Ausgleich für das 2015 geschlossene Radisson-blu-Hotel am Marktplatz werden. Enthalten sollen außerdem zwei Restaurants und eine Tiefgarage. Das Denkmal „Jüdisches Leben in Neubrandenburg“ bleibt erhalten und wird in das Konzept eingearbeitet.^{9 10 11} Geplant wird das Projekt vom Büro ISS 3.0 Ingenieur + Architekturbüro Schubert & Steinberg.



Abbildung 5: Ausmaße des zukünftigen Hotels in rot und der Gedenkstätte in grün

⁹ (Hotel an Synergogendenkmal) <http://www.svz.de/regionales/newsticker-nord/neubrandenburg-hotel-an-synagogendenkmal-genehmigt-id11021396.html> (zuletzt aufgerufen am 04.10.2016)

¹⁰ (Neubau Hotel Neubrandenburg) <http://architekt-statik.de/projekte/gewerbebau/hotelbau/neubau-hotel-neubrandenburg-2015> (zuletzt aufgerufen am 04.10.2016)

¹¹ (Hotel an Synagogendenkmal genehmigt) <https://www.welt.de/regionales/mecklenburg-vorpommern/article147939020/Hotel-an-Synagogendenkmal-genehmigt.html> (zuletzt aufgerufen am 04.10.2016)



Abbildung 6: Modellentwurf des neuen Hotels

3.3 Neubebauung Quartier ehemaliges Radisson blu Hotel



Abbildung 7: Entwurf der zukünftigen Bebauung am Markt

Das Bauprojekt, welches den Anstoß für diese Masterarbeit gegeben hat, ist das Bauprojekt auf dem Gelände des ehemaligen Radisson blu-Hotels. Das Quartier südlich des Marktplatzes hat die Bezeichnung Block 16. Er wurde nach den Kriegszerstörungen komplett neu bebaut. Die Bebauung an der östlichen Grenze, an

der Stargarder Straße, entstand in den 1950er Jahren.¹² Das Hotel mit seinen rückwärtig gerichteten Funktionsbauten, welches den nördlichen Abschluss des Quartiers bildet, wurde 1972 eröffnet. Nach Westen und Süden hat das Quartier keinen baulichen Abschluss.¹³

Dieser Städtebauliche Missstand soll in Zukunft behoben werden. So soll wie schon im „Städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt, 2. Fortschreibung“ gefordert, in Zukunft das Quartier auf allen vier Seiten seinen baulichen Abschluss haben. Darüber hinaus empfiehlt „[d]ie Stadtbildplanung [...] die Gestaltung der Achse Treptower Straße/Markt/Turmstraße als lebendigen städtischen Einkaufsboulevard mit moderner Architektur und mit Gebäudenutzungen für Geschäfte und Gastronomie.“ Damit wird die Forderung nach einer Verdichtung und Konzentration auf den Haupteinkaufsbereich (Fußgängerzone) der Innenstadt von der Treptower Straße bis zur Turmstraße aus dem kommunalen Einzelhandelskonzept für die Stadt Neubrandenburg erfüllt.

Auf der südlichen Seite des Quartiers ist eine Einfahrt in ein mehrstöckiges Parkhaus geplant. Das Parkhaus muss so ausgeführt werden, dass von außen weder Autos noch deren Scheinwerfer zu sehen sind. Weitere neue Parkplätze entlang der Straßen sind nicht geplant. Die das Planungsgebiet umgebenden Straßen sollen ihre Funktionen beibehalten: die Stargarder Straße ist eine Sammelstraße, die Kleine Wollweberstraße eine Wohnstraße, Treptower und Waagestraße sind Fußgängerzonen. Die Waagestraße soll als Verbindung der wichtigen Quartiere Marktplatz und Marienkirche wieder aufgewertet werden. Bisher lud sie mit den dunklen durch Buden verstellten Arkaden nicht zum Durchqueren ein. Die Verbindung zwischen Marktplatz und Marienkirche war gestört und dieser, im städtebaulichen Rahmenplan für die Innenstadt, bemängelte Missstand soll nun wieder behoben werden.

Da für das Quartier eine hohe Nutzungsdichte angestrebt wird, wurden keine gesonderten ebenerdigen Grünflächen ausgewiesen. Es wird im B-Plan auf die Straßenbegleitbegrünung in der Stargarder Straße, die zukünftige Begleitbegrünung in der Waagenstraße und das große Angebot an Grün im Marienkirchenquartier verwiesen. Als ausgleichende Maßnahme ist die Begrünung besonders flacher

¹² (Hotelkasten weicht dem Mariencare) <http://www.immobilien-zeitung.de/136979/hotelkasten-weicht-marien-carree> (zuletzt aufgerufen 05.10.2016)

¹³ (Abrissarbeiten für Marien-Carree in Neubrandenburg starten) <http://www.immobilienmanager.de/abrissarbeiten-fuer-marien-carre-in-neubrandenburg-starten/150/42482/> (zuletzt aufgerufen am 05.10.2016)

Dächer angestrebt. Die 14 Bäume welche sich auf dem Gelände befanden, wurden bereits gefällt.¹⁴



Abbildung 8: Entwurf der zukünftigen Bebauung am Markt

3.4 Bahnhof Sanierung Bahnhofsgelände/ Projekt Gesundheitszentrum im Loksuppen

Im Norden grenzt die Innenstadt direkt an den Neubrandenburger Bahnhof. Zusammen mit dem Busbahnhof bilden beide Einrichtungen einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt. Auch auf diesem Areal, bestehend aus Bahnhofsvorplatz, Bahnhofsgebäude, Bahnsteigen und alten Loksuppen tut sich in Naher Zukunft einiges.

Das Bahnhofsgelände soll saniert werden. Dazu gehören die Erneuerung der Bahnsteige und Überdachung. Der Bahnhofstunnel, welcher bisher nur einen Zugang auf der Bahnhofsseite hat, wird nach Norden verlängert und behindertengerecht ausgebaut.¹⁵ Durch einen zweiten Zugang werden dann die durch die Bahngleise geteilten Stadtgebiete Innenstadt und Vogelviertel besser verbunden sein. Auf der Fläche zwischen den Gleisen und den alten Loksuppen soll außerdem ein Parkplatz entstehen, welcher über die Fasanenstraße erschlossen wird.¹⁶

¹⁴ Stadt Neubrandenburg, Bebauungsplan Nr. 115 „Südliches Marktquartier“, Begründung, 2017: S. 11 Absatz 6.3

¹⁵ (Bahnhof Neubrandenburg wird für 18 Millionen Euro erneuert) <http://www.nordkurier.de/neubrandenburg/bahnhof-neubrandenburg-wird-fuer-18-millionen-euro-erneuert-1021191303.html> (zuletzt aufgerufen am 09.10.2016)

¹⁶ (Neubrandenburg Bahnhof) <http://bauprojekte.deutschebahn.com/p/neubrandenburg> (zuletzt aufgerufen am 09.10.2016)



Abbildung 9: Visualisierung des Bahnhofs nach dem Umbau

Auch für das denkmalgeschützte aber zunehmend verfallene Gebäudeensemble bestehend unter anderem aus Lokschuppen und Wasserturm gibt es Nutzungsideen. So hat ein lokaler Investor Pläne für einen Sport- und Gesundheitspark. Dazu gehören ein Schwimmbecken im Lokschuppen, Fitnessstudios, Sauna, Gastronomie, Praxen für Ärzte und Physiotherapeuten und ein „Sportel“ mit günstigen Übernachtungsmöglichkeiten. Das Gelände wurde bereits dem Investor zur genaueren Planung und Vorbereitung zur Verfügung gestellt.¹⁷

¹⁷ (Lokschuppen wird möglicherweise zum Schwimmbad)
<http://www.nordkurier.de/neubrandenburg/lokschuppen-wird-moeglicherweise-zum-schwimmbad-2622168204.html> (zuletzt aufgerufen am 10.10.2016)

3.5 Ortsumgehung Neubrandenburg

Das letzte Bauprojekt, welches an dieser Stelle vorgestellt wird befindet sich zwar nicht in der Innenstadt von Neubrandenburg, wird aber erheblichen Einfluss auf die Lebensqualität in der Stadt haben. Am 18. Juli 2016 begannen die ersten Bauarbeiten für die künftige Ortsumgehung Neubrandenburgs.¹⁸ Sie soll die Stadt als Schnittpunkt der überregionalen Verkehrsachsen B 104 (Ost-West-Achse) und B 96 und L 35 (Nord-Süd-Achse) entlasten. Autofahrer auf der Durchreise müssen deshalb zurzeit noch über den Neubrandenburger Ring fahren, was zu hohen Emissions-, und Lärmbelastungen in Innenstadtnähe führt. Bisher werden auf dem Friedrich-Engels-Ring täglich bis zu 40.000 Fahrzeuge gezählt. Das ganze Projekt wird eine Länge von 10,3 km haben. Veranschlagt sind aktuell ca. 115 Mio. €, die in drei Bauabschnitten verbaut werden. Teil der Baumaßnahmen sind zwei Kreuzungen, fünf Brücken überkreuzende Wege, Straßen, Gewässer und Bahnanlagen, drei Lärmschutzwände und sechs Schutzanlagen für Fledermäuse.¹⁹

¹⁸ (Bund startet Bau der B96-Ortsumgehung Neubrandenburg) <http://www.nordkurier.de/neubrandenburg/bund-startet-bau-der-b96-ortsumgehung-neubrandenburg-1823949807.html> (zuletzt aufgerufen am 12.10.2016)

¹⁹ (B104/B 96 Ortsumgehung Neubrandenburg) <http://www.deges.de/Projekte/Bundesfern-und-Landesstrassenprojekte/in-Mecklenburg-Vorpommern/B-104/B-96-Ortsumgehung-Neubrandenburg/B-104/B-96-Ortsumgehung-Neubrandenburg-K238.htm> (zuletzt aufgerufen am 12.10.2016)

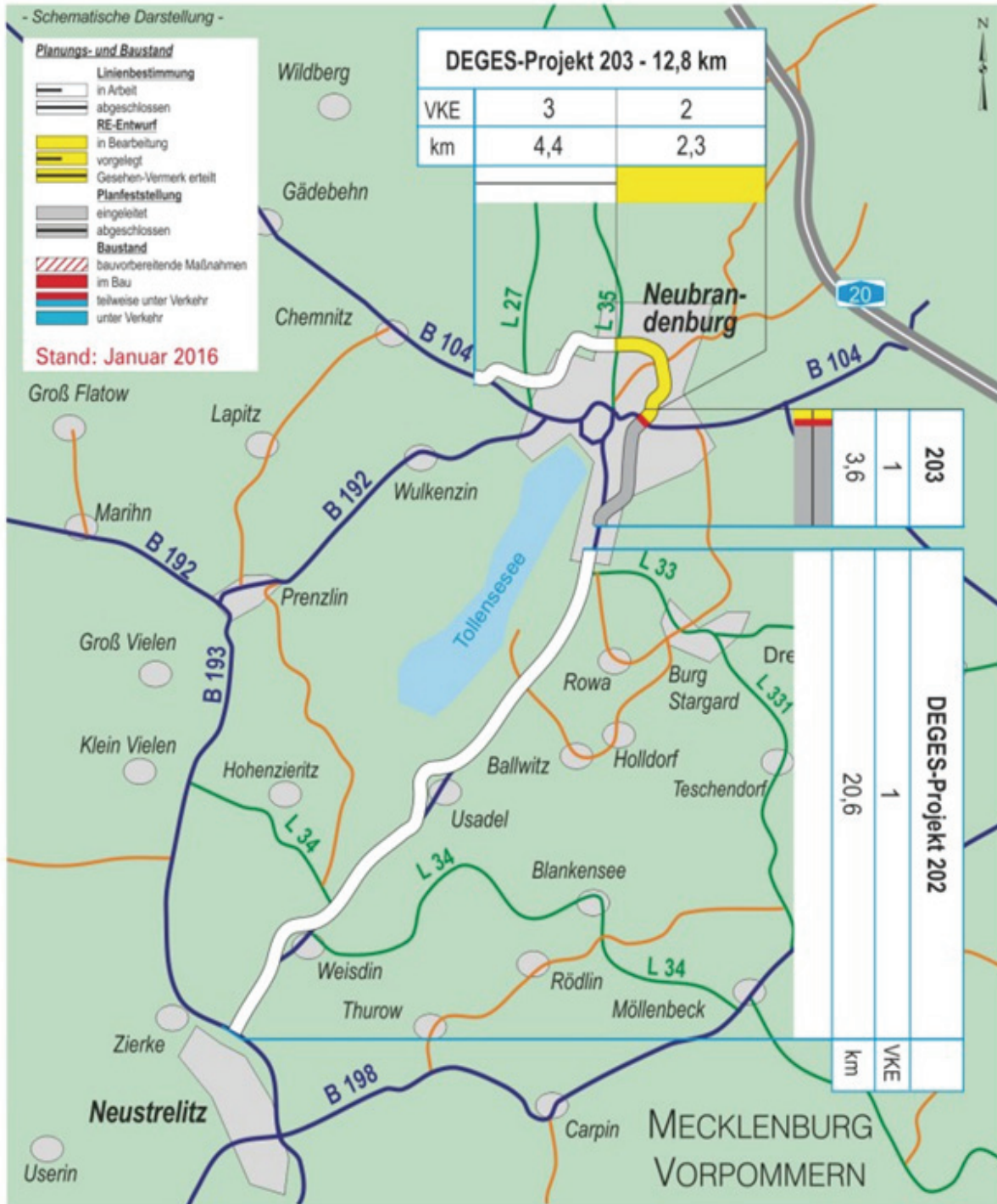


Abbildung 10: geplante Umgehungsstraße

4. Bürgerbefragung

Am 1. Mai des Jahres 2016 fand im Rahmen des Demokratiefestes eine Bürgerbefragung zur bestehenden Thematik über den Ausbau des Areales rund um den Marktplatz bzw. der Innenstadt statt. Diese wurde durch die Partei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN²⁰ des Kreisverbandes Mecklenburgische Seenplatte durchgeführt und im Nachgang durch die Verfasser der vorliegenden Arbeit ausgewertet. In dieser Umfrage sollte anhand von Passantenmeinungen herausgefunden werden, wie diese sich entgegen oder auch im Einvernehmen der bestehenden Planung die Innenstadt zukünftig vorstellen. Diese Befragungen stellte die Variante der Passantenbefragung dar, sie ist eine Variante der mündlichen Befragung. Diese richtet sich auf Personen, welche vorzugsweise im öffentlichen Raum befragt werden. Dazu zählen auch Räume wie Passagen und oder Galerien, wie sie im Vorliegenden Fall rund um den Marktplatz angesiedelt sind.²¹

Die Auswahl der interviewten Personen unterlag hierbei dem Zufallsprinzip als auch der Bereitwilligkeit der jeweiligen Passanten. So liegt hier weder eine Trennung nach Altersstrukturen, sozialer Herkunft oder ähnlichem vor, sondern dient einzig und allein der Findung eines gesamtheitlichen Kontextes, der vorliegenden Thematik.

Auch wurde nicht zu jedem Themenbereich eine gleich hohe Nennung der Antworten gegeben. Die Befragung wurde auf vier Kernthemen der zukünftigen Planung in der Innenstadt gelenkt.

1. *Wie sollen und können Parkplätze umgestaltet oder ausgebaut werden?*
2. *Wie kann eine bessere Verbindung vom Marktplatz zum Boulevard und somit zur gesamten Innenstadt realisiert werden?*
3. *Was wünschen sie sich von der Stadtbegrünung?*
4. *Wie können die Freiräume in der Stadt besser genutzt werden?*

Diese Fragen in sich wurden sowohl als geschlossene Fragen gestellt, wobei die Antwortmöglichkeiten hierbei in der folgenden Auswertung mit * gekennzeichnet sind, als auch als offene Frage, welche also mit selbst formulierten Antworten beantwortet werden konnten. Was den Interviewten die Möglichkeit eröffnete sich unter anderem

²⁰ Durchgeführt von Franziska Richter am 1.Mai 2016 auf dem Demokratiefest in Neubrandenburg

²¹ Friedrichs, Jürgen; Wolf, Christof 1990: „Die Methode der Passantenbefragung“ Zeitschrift für Soziologie, Jg. 19, Heft 1, Februar 1990, Stuttgart: S. 46

gegen eine Veränderung auszusprechen. Des Weiteren ist es wichtig zu erwähnen, dass Mehrfachantworten bei jeder Frage möglich waren. Bei allen bis auf Frage 3 wurde von offenen Antworten Gebrauch gemacht, bei allen Anderen wiederum nicht. Die Ursachen dafür zu untersuchen stellt jedoch nicht den Inhalt dieser Arbeit dar.

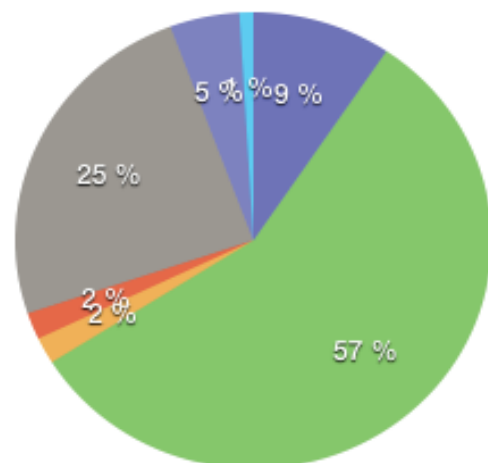
Auswertung/Ergebnisse

4.1 Parkplätze

Hierbei lag das Hauptaugenmerk darin, herauszustellen welche Anforderungen die Passanten/Bürger an die neue Gestaltung der Vorhanden oder sich in Planung befindlichen Parkplatzflächen in der Innenstadt stellen. Hierbei zeigt sich ganz klar, dass nach Bürgermeinungen 82 % der Befragten die Innenstadt eine höhere Attraktivität bieten würde, wenn diese von weniger bis gar keinen Autos in der Nähe des Marktplatzes frequentiert werden würde (Lieferverkehr ist hiervon ausgeschlossen). Wichtig hierbei ist auch die Betrachtung, dass die Antwort einer komplett autofreien Innenstadt, welche von 25 % der Befragten eine offene, also Selbstgewählte Antwort ist. Weitere 10 % wünschen sich mehr Parkplätze in der Tiefgarage was im Umkehrschluss zeigt, dass auch hiermit auf eine autofreie Zone in der direkten Innenstadt um den Marktplatz herum hingewiesen wird. Dies wird durch die Gegenmeinung von 0 % Befürwortungen eines Parkhauses in der

Parkplätze (Antworten: 106)

TEILNEHMER	NENNUNGEN
mehr Parkplätze Tiefgarage*	10
geplantes Parkhaus gegenüber der Marienkirche*	0
weniger Autos in der Innenstadt*	60
bessere Sitzgelegenheiten	2
mehr Denkmäler	2
autofreie Innenstadt	26
bezahlbarer Wohnraum	5
bessere Begehrbarkeit für Ältere	1



- mehr Parkplätze Tiefgarage*
- geplantes Parkhaus gegenüber der Marienkirche*
- weniger Autos in der Innenstadt*
- bessere Sitzgelegenheiten
- mehr Denkmäler
- autofreie Innenstadt
- Bezahlbarer Wohnraum
- bessere Begehrbarkeit für Ältere

direkten Innenstadt nahe der Marienkirche nur noch untermauert.

Des Weiteren ergibt die Umfrage, dass in der Innenstadt mehr bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden sollte, wobei sich hierbei z.B. Flächen wie jene des gerade erwähnten Parkhauses anbieten würden um neue Quartiere zu errichten. Was die Kombination ermöglichen würde, mehr Denkmäler als Touristenattraktionen zu schaffen und einher mit verbesserter Begehrbarkeit der Straßen und verbesserten

Sitzgelegenheiten gehen würde, da durch das Minimieren oder zum Teil ganz weglassen des PKW-Verkehrs neue Freiräume in der Innenstadt entstehen würden.

Verbindung Marktplatz Boulevard

TEILNEHMER	NENNUNGEN
kein Durchgang für Autos*	85
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*	9
keine Veränderungen*	3
Fußgängerüberquerungen verbessern*	13
kein Abriss des alten Hotels	29
ein Kinderspielplatz	17
Radfahrstreifen auf dem Boulevard	14



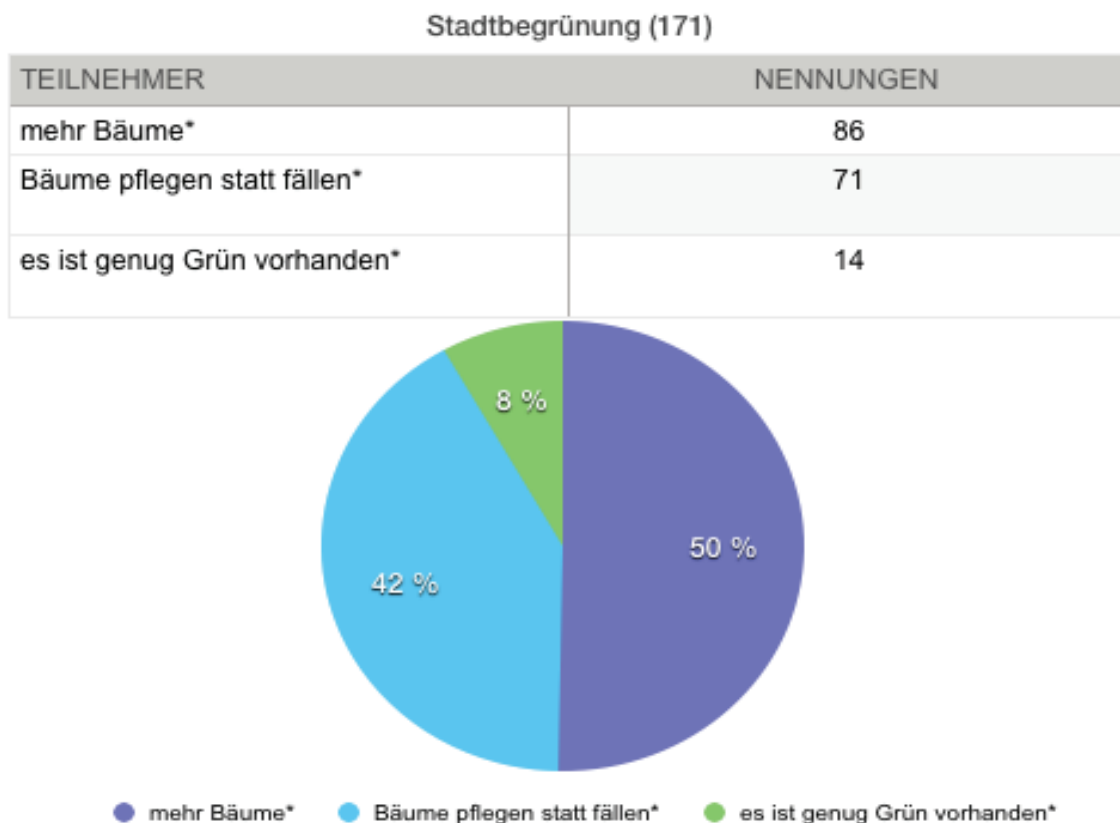
4.2 Verbindung vom Marktplatz zum Boulevard

Ziel dieser Fragestellung war es, Ideen durch die Befragten zu bekommen, wie es nach ihren Vorstellungen zu einer Verbesserung der Verbindung des Marktplatzes mit dem Boulevard / Turmstraße (Einkaufsstraße in welcher viele Einzelhändler ansässig sind), miteinander kommt und somit auch zur Vernetzung restlichen Innenstadt führen könnte. Hier sticht mit 50 % wiederum ganz klar der Aspekt der autofreien Innenstadt durch. Gegen den Abriss des Hotels direkt an am Markt sprechen sich in diesem Bezug 17 % aus was sich mit der Aussprache gegen ein Parkhaus auf dieser Fläche in der Umfrage zu Parkplätzen bei einer

Gegenüberstellung der Ergebnisse durchaus erklären lässt. Bewegt man sich weg von der Problematik der Autos, so zeigen sich durch die Befragung, Probleme der Infrastruktur jenseits des Autos auf. So lauten einige Forderungen (8 %) eine Schaffung eines Radstreifens auf dem Boulevard und 5 % die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, was daraus resultiert, dass es in diesem Bereich nicht alleinig Probleme mit PKWs und Fußgängern besteht sondern unter anderem auch von Fußgängern (8 % Fußgängerüberquerung verbessern) und Radfahrern oder umgekehrt. Des Weiteren wünschen sich gute 10 % in diesem Bereich einen Kinderspielplatz, was die Verweildauer deutlich verlängern würde, was im positivem Falle den angrenzenden Geschäften zugutekommen würde. Keine Veränderung wollen nur ganze 2%, was ohne vorgreifen zu wollen, ganz klar zeigt, dass hier Handlungsbedarf besteht.

4.3 Stadtbegrünung

Bei der Frage nach der Stadtbegrünung ging es darum heraus zu finden ob und welcher Form die Innenstadt über genügend oder ungenügend viel Grün verfügt. Die



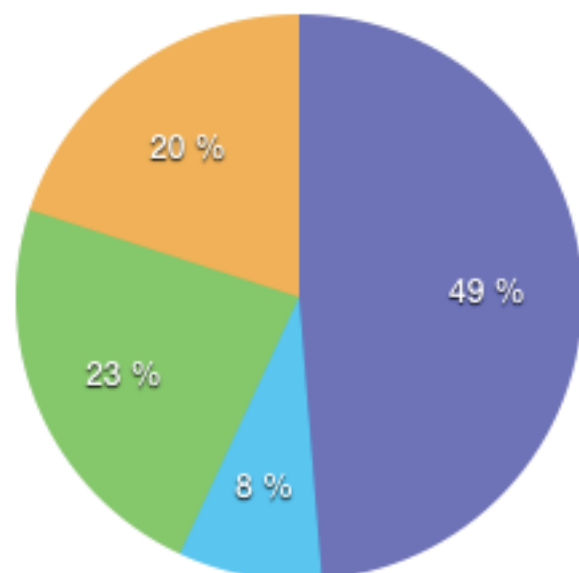
Hälfte aller Befragten wünschen sich mehr Grün in der Stadt, fast genauso viel sind der Meinung, dass es sinnvoller wäre alte Bäume nicht zu fällen, sondern zu erhalten und besser zu pflegen. Dieses Meinungsbild ergibt sich nach Gesprächen mit den Interviewten aus der Situation an der Marienkirche, an welcher Bäume gefällt worden sind genau in der Nähe des Bereiches an welchem das Parkhaus, für was sich niemand der Befragten ausgesprochen hat errichtet werden soll. Nur 8% sprachen sich dafür aus, dass die Innenstadt grün genug sei.

4.4 Freiräume

Die Gestaltung der Freiräume stellt einen der wichtigsten Punkte der Planung der Innenstadt dar, da hierbei die Passanten durch gezielte Verbesserungen länger in der Innenstadt verweilen und somit kulturelle Ideen als auch ökonomische Kraft in die Innenstadt bringen. Damit die Besucher länger in der Innenstadt verweilen wollen zeigt sich dadurch, dass sich dieses fast 50 % der Befragten wünschen, damit dafür mehr Plätze bereitgestellt werden. 46% aller Befragten wünschen sich, dass die Innenstadt mehr als nur ein Kulturbereich oder ein Bereich zum Wohnen sein soll. Was heißt, dass die Innenstadt eine höhere Bandbreite an Angeboten für Freizeittätigkeiten bieten sollte, denn 8% nannten in diesem Zuge eine Umgestaltung der Turmstraße, welche derzeit überwiegend aus Einzelhandel und Büros besteht. So geht als O-Ton

Freiräume (Antworten 195)

TEILNEHMER	NENNUNGEN
mehr Plätze zum Verweilen*	95
mehr als nur ein Platz zum Wohnen*	16
mehr als nur ein Kulturbereich*	45
bessere Gestaltung der Turmstraße	39



- mehr Plätze zum Verweilen*
- mehr als nur ein Platz zum Wohnen*
- mehr als nur ein Kulturbereich*
- bessere Gestaltung der Turmstraße

hervor, dass der Marktplatz als auch die Innenstadt ein Angebot für alle bieten sollte und nicht nur für die obere Bildungsschicht (meist Besserverdiener), welche sich in diesem Bereich die Wohnungen als auch die kulturellen Angebote leisten können. Das es hierbei vordergründig um den bezahlbaren Wohnraum geht, zeigt sich bereits in der Umfrage zu der neuen Nutzung der Parkplätze.

5. Bestehende Projekte in Vergleichsstädten zur Verbesserung der Situation in Innenstadtbereichen

5.1 Verkehr

Bei der Befragung haben unter anderem Themen wie mehr Platz zum Verweilen, mehr grün, mehr Fußgängerzonen, und weniger Autos sehr viel Zuspruch gefunden. Die Antworten der Befragten legen eine Schlussfolgerung nahe: Die Menschen in der Innenstadt wollen den Stadtraum zurück, er soll nicht lediglich als Transportraum für Autos genutzt werden.

In den letzten Jahrzehnten ging es bei der Stadtplanung hauptsächlich darum, die Städte möglichst autofreundlich zu machen. Die Bedürfnisse der Bewohner litten oftmals darunter. Die Anzahl der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge steigt zwar immer noch an²², allerdings scheint es eine Trendwende zu geben. So werden Autos für junge Menschen immer unwichtiger²³. Auch setzt sich die Erkenntnis durch, dass sich das Verkehrsverhalten nach dem Prinzip von Angebot und Nachfrage richtet.²⁴ Zu diesem Thema hat die EU-Kommission 2004 ein Handbuch mit dem Namen „Reclaiming city streets for the people – Chaos or quality of life?“ herausgegeben.



Abbildung 11: 75 Menschen fahren entweder mit 60 Autos oder einem Bus

Anhand von europaweiten Fallbeispielen werden die Einrichtung von Fußgängerzonen und Möglichkeiten zum Zurückdrängen des Autoverkehrs vorgestellt. Es wird eine effizientere Nutzung der bestehenden Straßen empfohlen. Bewegen sich die Menschen nicht in ihrem privaten PKW, sondern mit anderen Verkehrsmöglichkeiten wie Bus, Taxi, Fahrrad oder gar zu Fuß, wird viel weniger Straßenraum benötigt.

²² (Anzahl der gemeldeten Pkw in Deutschland in den Jahren 1960 bis 2017

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12131/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland/> (zuletzt aufgerufen am 17.11.2016)

²³ (Warum der jungen Generation das Auto egal ist)

<https://www.welt.de/wirtschaft/article132632751/Warum-der-jungen-Generation-das-Auto-egal-ist.html> (zuletzt aufgerufen am 17.11.2016)

²⁴ (Wer Straßen säht wird Verkehr Ernten) <http://www.autofreie-stadt.de/2009/03/wer-strassen-saet-wird-verkehr-ernten/> (zuletzt aufgerufen am 18.11.2016)

Entgegen der weit verbreiteten Annahme führt eine Reduktion des für Autos verfügbaren Bewegungs- und Verkehrsraums nicht zu noch mehr Staus und einem Verkehrschaos, sondern in den meisten Fällen langfristig zu einer Verringerung des Individualverkehrs. Autofahrer passen sich an Veränderungen der Straßenverhältnisse an und das in einer sehr komplexen Weisen, die Computermodelle nicht genau voraussagen können. Man hat bei Untersuchungen folgende Veränderungen feststellen können:

Kurzfristig:

- auf die anfängliche Straßenüberfüllung folgte die Suche nach alternativen Routen und Zeiten zum Reisen

Mittelfristig:

- Vielfältigere und flexible Reiseplanung;
- Änderung des Verkehrsmittels;
- Überprüfung der Notwendigkeit zu reisen;
- kombiniertes Reisen

Längerfristig:

- Ändern der Standorte für Aktivitäten oder das Umziehen näher zum Arbeitsplatz

Einzelne oder Kombinationen dieser Reaktionen der Autofahrer können einen Teil des Verkehrs nicht nur auf andere Strecken und Zeiten verlagern, sondern auch vollkommen verpuffen lassen.²⁵ Im Folgenden werden einige Projekte und Städte vorgestellt, bei denen eine Verkehrsreduktion zur einer Verschönerung und Verbesserung der Lebensqualität in Innenstadtbereichen geführt haben.

²⁵(Reclaiming city streets for people Chaos or quality of life?
http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf (zuletzt aufgerufen am 18.11.2016))

5.1.1 Shared space an den Beispielen Bohmte und Brühl

Im Ursprung ist Shared Space (deutsch: gemeinsam genutzter Raum) ein europäisches Kooperationsprojekt, Namens „INTERREG IIIB North Sea“, welches ein neues Gestaltungskonzept entwickeln soll, wobei der Verkehr, das Verweilen und andere Funktionen im Raum miteinander in ein Gleichgewicht gebracht werden sollen.²⁶ Jenes Gestaltungskonzept wurde in der Laufzeit von 2004 bis 2008 von sieben Kooperationspartnern im Rahmen dieses Projektes getestet. Diese sind:

- die Provinz Fryslan (Niederlande)
- die Gemeinde Haren (Niederlande)
- die Gemeinde Emmen (Niederlande)
- die Gemeinde Oostende (Belgien)
- die Gemeinde Ejby (Dänemark)
- die Gemeinde Bohmten (Deutschland)
- die Grafschaft Suffolk (England)²⁷

Die Entwicklung des Konzeptes erfolgte durch das niederländische Keuninggen Institut unter der Leitung von Hans Modemann (niederländischer Verkehrsingenieur). Die Basis von Shared Space beruht auf einem rein soziologischen Ansatz und beinhaltet ein umfangreiches Beteiligungssystem.²⁸

Ziel von Shared Space ist es also, eine Aufwertung des Straßenraums durch städtebauliche Maßnahmen zu erreichen und dabei die Ansprüche aller Nutzergruppen (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Lieferverkehr, Kfz-Verkehr, Rettungsdienste, Personen mit Einschränkungen) gleichermaßen zu berücksichtigen. Dabei soll die Funktionalität der Straßen über die reine Verkehrsfunktion hinaus gestärkt werden (Kommunikation, Aufenthalt, Wohnen, Einkaufen etc.) und zu einer Verbesserung der der Rücksichtname unter Verkehrsteilnehmer führen. Erreicht werden soll hierbei die Schaffung selbsterklärender Straßenräume. Denn im Gegensatz zu den Verkehrsberuhigungen auf Erschließungsstraßen der 70er und

1 Gerlach, Jürgen Prof. Dr.-Ing; Boenke, Dirk Dipl.-Ing.; Leven, Jens cand. Ing. 2007: Sinn und Unsinn von Shared Space- Zur Veranschaulichung einer populären Gestaltungsphilosophie, Bergische Universität Wuppertal, Wuppertal 2007: S. 2

²⁷ Gerlach, Jürgen; Ortlepp, Jörg; Voß, Heiko, 2009: Shared Space-eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? Unfallforscher und Versicherer, Berlin 2009: S. 4

²⁸ Gerlach, Jürgen, 2009: S. 4

80er Jahre, soll das Konzept von Shared Space in erster Linie ein städtebaulich-soziologisch geprägter Ansatz für menschliche Hauptverkehrsstraßen sein. So soll in einem Raum welcher im „Sinne“ von Shared Space umgestaltet worden ist, eine soziale Interaktion von Verkehrsteilnehmern stattfinden und Verkehrsregler (Ampeln, Schilder) mit Ausnahme das Rechtsfahrgebot und der rechts vor links Regel weitestgehend überflüssig machen. Es entsteht ein auf Gegenseitigkeit beruhendes geordnetes „Chaos“.²⁹ Bei der Ausgestaltung eines Projektes bietet Shared Space jedoch kein Patentrezept an, denn jeder Ort, jede Planung und jedes Problem braucht eine maßgeschneiderte Lösung. Wichtig ist es, bei der Gestaltung eher auf die unverwechselbaren Umgebungselemente und weniger auf die verkehrstechnischen Maßnahmen zurückzugreifen umso das soziale Verhalten zu fördern.³⁰

5.1.1.1 Bohmte

Nachfolgend werden zwei Beispiele der Umsetzung von Shared Space in Deutschland aufgezeigt um einen Vergleich zur möglichen Umsetzung in der Neubrandenburger Innenstadt ziehen zu können.

Bohmte ist eine Gemeinde die zum Landkreis Osnabrück gehört und in Niedersachsen liegt. Es leben etwa 13.200 Einwohner in dieser Gemeinde. Als einzige deutsche Kommune nahm Bohmte am eingangs erwähnten EU-Projekt Shared Space teil. Die hier umstrukturierte Bremer Straße (L81) ist mit ca. 12.600 KFZ/24 h belastet, davon sind ca. 1.000 Fahrzeuge LKW.³¹ Abgeschlossen wurde dieses Projekt offiziell im Juni des Jahres 2008, wobei insgesamt 2,1 Mio. Euro investiert worden sind. Davon wurde ca. die Hälfte durch die Gemeinde Bohmte getragen. Zu erwähnen ist hierbei, dass in der Gesamtsumme von 2,1 Mio. Euro jedoch nicht nur die Kosten für die Umgestaltung der Bremer Straße und die Anlage des Kreisverkehrsplatzes, sondern auch Mittel für Kanalisierung und Versorgungsleitungen im Zentrum, sowie für den Bau eines angrenzenden Radweges enthalten sind. Der umgestaltete Bereich des Umbaus in der Ortsmitte ist etwa 450 Meter lang, hierbei wurden 320 Meter Kanalleitungen erneuert, 8410 qm Fläche gepflastert und 1600 qm Schotter eingebracht. Seinen Anfang hatte Shared

²⁹ Winkler, Ronald, 2009: Shared Space - Mehr Sicherheit durch weniger Regeln im Verkehr, Hrsg. ADAC e.V., Ressort Verkehr, München 2009: S. 3

³⁰ Gerlach, Jürgen, 2009: S.4

³¹ Gerlach, Jürgen, 2009: S.12


Space in Bohmte mit einer Bürgerversammlung im Jahre 2004 unter dem Referenten Hans Modemann. In vorausgegangen Workshops wurden Ideen zur zukünftigen Planung gesammelt, welche dann zunächst in einer Bürgerversammlung vorgestellt und mit den Bürgern abgestimmt wurden, bevor es ins Planverfahren ging und die Vorhaben von 2007 bis 2008 umgesetzt wurden.³²



Abbildung 12: Bremer Straße vorher nachher

Zur Umgestaltung wurde ein einheitliches Betonpflaster verwendet, welches nicht nur im öffentlichen Verkehrsbereich eingesetzt worden ist, sondern auch in den Bereichen der privaten Grundstücksflächen. Die zwischen zwei Rinnen liegende Fahrbahn weist eine Breite von 5,70 m auf, so dass auch LKWs im Begegnungsfall eine Ausweichmöglichkeit gegeben ist. Als äußerst markant fällt der ca. 30 Meter große Kreisverkehrsplatz ins Auge, welcher aufgrund fehlender Beschilderung als überfahrbare Platzfläche mit der Rechts-vor-Links-Regelung einzustufen ist. Das bedeutet, dass hierdurch die Kreisfahrbahn keinen Vorrang hat, der Platz jedoch überwiegend wie ein Kreisverkehr befahren wird. Zu einem geringen Teil erfolgt die Durchfahrt jedoch auch und das völlig legal auf direktem Wege. Wie schon erwähnt, wurde im Kernbereich auf eine Wegweisung verzichtet, lediglich in den Annäherungsbereichen befinden sich Schilder, die auf das Ende der Vorfahrtsstraße

³² (EU-Projekt Shared Space) <http://www.bohmte.de/staticsite/staticsite.php?menuid=123> (zuletzt aufgerufen am 20.11.2016)

hinweisen. Im gesamten Bereich gilt für LKWs eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (nach § 274 der StVO ). Da die hohe Verkehrsbelastung im Kernbereich dominiert, bewegen sich Radfahrer und Fußgänger überwiegend in den Seitenräumen.³³

Betrachtet man das Unfallgeschehen im ersten Jahr, so zeigt sich tendenziell eine Zunahme der Bagatellfälle, wobei in der ehemals signalisierten Einmündung nach der Umstellung zu einem „Kreisverkehr“ kaum noch Unfälle zu verzeichnen sind. Jedoch ereigneten sich auf dem anschließenden Streckenbereich eine deutlich höhere Zahl von Unfällen. Die Anzahl der Unfälle mit verletzten Personen blieb bis lang auf gleichem, wenn auch niedrigem Niveau. Wie schon in den Jahren zuvor wurden keine Unfälle mit Fußgängern verzeichnet, die Anzahl der Unfälle mit Fahrradfahren hingegen hat zugenommen.³⁴

Laut einer Befragung der Fachhochschule Osnabrück hat sich auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Anwohner durch den Umbau nicht verbessert; so fühlen sich die meisten Befragten unsicherer als zuvor.³⁵

Dies belegt darüber hinaus auch die nachfolgende Zufriedenheitsanalyse-Statistik, welche nach einer Umfrage durch das Kompetenzzentrum für Verkehr und Logistik (Osnabrück) durch die Bewohner von Bohmte erstellt worden ist.

³³ Gerlach, Jürgen, 2009: S.13

³⁴ Gerlach, Jürgen, 2009: S. 13 Abs. 2

³⁵ Quelle: NDR2, 24.09.2009

Zufriedenheitsanalyse Shared Space



Bewertung des Shared Space Bereichs vor und nach dem Umbau

- Die Auswertung basiert auf den Antworten aller Befragten (Anwohner, Gewerbe, Passanten).
- Die deutlichste Veränderung besteht in den Kategorien „Sauberkeit“ und „Gemütlichkeit“. Diese werden nach dem Umbau deutlich positiver bewertet als vorher. Auch wird Shared Space als „jugendfreundlicher“ angesehen als die Ampelkreuzung. Insgesamt nehmen die Befragten von Shared Space vor allem eine erhöhte Aufenthaltsqualität wahr.
- Bei der „Verkehrssicherheit“ erhielt die Situation vor dem Umbau dagegen etwas mehr positive Nennungen als bei der Einschätzung der Situation nach dem Umbau. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Shared Space kann aus den Antworten der Befragten nicht abgeleitet werden.

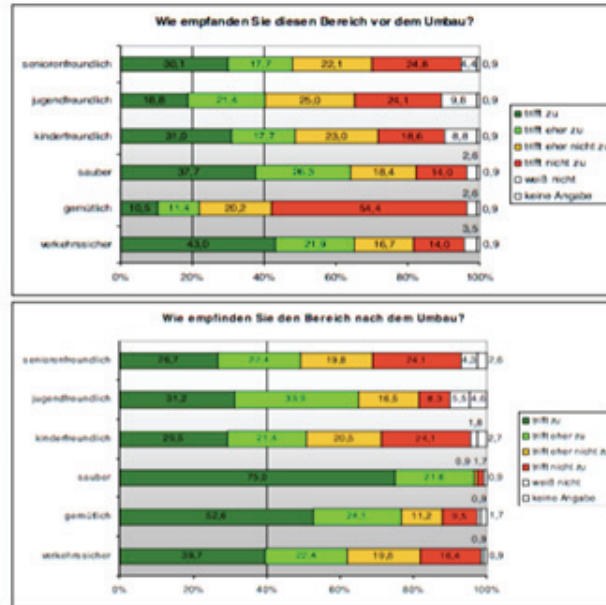



Abbildung 13: Zufriedenheitsanalyse Shared Space Bohmte aus dem Jahr 2009

5.1.1.2 Brühl „Stern“

Als zweites Beispiel soll hier Brühl aufgeführt werden, da die Innenstadt in vielen Punkten Ähnlichkeit mit Neubrandenburg aufweist. Die ca. 47.000 Einwohner zählende Stadt Brühl befindet sich in Nordrhein-Westfalen. Der als „Stern“ bezeichnete Platz befindet sich vor der „Giesler-Galerie“ und wurde im Jahr 2006 von einem vormaligen Kreisverkehrsplatz in einen Platzbereich umgebaut. Auf diesem Platz liegt die Verkehrsbelastung in Spitzenzeiten bei bis zu 7.500 Kfz/24 h.

Fünf versetzte Straßen münden in den „Stern“, dadurch ergibt sich auch dessen Namensgebung. Eine räumliche Abtrennung des Platzes ist durch die umgebene Bebauung gegeben. Das Zeichen 325 der StVO  verdeutlicht an den jeweiligen Zufahrten den verkehrsberuhigten Bereich. Unterstrichen wird der Übergang in diesem Bereich durch ein rotes Pflasterband quer zur Fahrbahn.³⁶ Für Fußgänger ist der Aufenthalt auf dem Stern überall möglich, wobei die Laufrichtung als auch die Fläche der überfahrbaren Bereiche durch eine Anordnung von Gitter stark gegliedert ist. Durch Poller und Absperrgitter, welche stark reflektierende Streifen aufweisen,

³⁶ Gerlach, Jürgen, 2009: S. 14

wird der Fahrzeugverkehr stark kanalisiert. An Stellen wo Querungen stattfinden, befinden sich rote Pflastersteine, die diese Stelle klar definieren und kennzeichnen. Dadurch, dass sich das Pflaster auf dem selber Niveau befindet, sind keine ausreichenden Leit- und Auffangstreifen für seheingeschränkte und oder blinde Personen installiert.³⁷ Parkflächen werden auf dem gesamten Bereich des Platzes nicht angeboten, was zu einer Entlastung durch den PKW-Verkehr führt. Es gilt auch hier, wie bei den anderen Shared-Space Modellen, die Rechts-vor-Links Regel. Einer der Kontenpunktarme ist die abgehende Einbahnstraße und eine als weiteren Arm zufließende Einbahnstraße. Bei beiden Straßen wird durch eine Beschilderung das Befahren durch Fahrräder entgegen der der Fahrtrichtung erlaubt. Durch eine Markierung auf der Fahrbahn wird drauf hingewiesen, dass es also möglich ist, dass anderen Verkehrsteilnehmern Fahrradfahrer gegen die Fahrtrichtung entgegenkommen können.

Des Weiteren bewegen sich auf dem „Stern“ eine Vielzahl von Linienbussen im verkehrsberuhigten Bereich, welche nahezu in alle Richtungen fahren.

In den ersten Jahren nach dem Umbau, weist das Unfallgeschehen auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit hin. Das obwohl der vormalig bestehende Kreisverkehrsplatz schon als relativ sicher eingestuft worden ist.³⁸

Unfallkategorie Jahr	U (Gt)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
2004 - 2005	0	1	7	1	9
2007 - 2008	0	0	1	5	6
UKD vorher					270
UKD nachher					61


Unfälle und Unfallkostendichte (UKD)


Abbildung 14: Unfallstatistik Brühl Vorher Nachher vergleich



³⁷ (Shared Space Praxisbeispiele) <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/375515/> (zuletzt aufgerufen am 20.11.2016)

³⁸ Gerlach, Jürgen, 2009: S.14-15

5.1.1.3 Planerisch/Rechtliche Grundlagen

In sich alleine lässt die StVO (Straßenverkehrsordnung), hinausgehend über das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme³⁹, das Realisieren von Shared Space Inhalten zu. Wobei hierbei die Instrumente der VG (verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches) und des VB (verkehrsberuhigten Bereiches) zu nennen sind. Rein theoretisch betrachtet wäre durch die Ausweisung von 20- oder 10- Zonen ein Erreichen von niedrigen Fahrgeschwindigkeiten in Kombination mit der Rechts-vor-Links-Regel realisierbar, jedoch müsste dann das Parken in diesen Bereichen durch Poller oder durch die Verengung von Fahrbahnabschnitten unterbunden werden. Eine weitere Möglichkeit mit der man die Rechts-vor-Links Regelung durchsetzbar machen könnte, wäre die Vorfahrtsstraße mit dem Zeichen 307 der StVO (Ende der Vorfahrtsstraße)  oder über abgesenkte Bordsteine an den Bereichen der Kreuzungen und/oder Einmündungen aufzuheben. Jedoch wäre es hier im Gegensatz zu Shared Space Bereichen notwendig zusätzliche Verkehrszeichen zur Einschränkung des Parkens und zur Reduzierung der Geschwindigkeit.⁴⁰

Am nächsten an die Philosophie von Shared Space kommt das wie schon im Beispiel Brühl genannte Zeichen 325 der StVO  heran, hier herrscht niedrige Fahrgeschwindigkeit, sowohl Krafffahrer als auch Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzheitlichen Breite nutzen, wobei der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme gilt und auf Schilder innerhalb dieses verkehrsberuhigten Bereiches gänzlich verzichtet wird. Das Parken ist hierbei auf dafür gekennzeichneten Flächen erlaubt und wird oftmals restriktiv gehandhabt. VB sind im Allgemeinen aber nur dort gestattet, wo die Funktion des Aufenthalts die überwiegende Rolle spielt, wie in Wohngebieten oder zentralen Geschäftsstellen und die Möglichkeit gegeben ist, eine Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen herzustellen.⁴¹

Jedoch auch VGs mit den Zeichenkombinationen 274  (Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit) und 290  (Zone mit eingeschränktem Halteverbot) sind Instrumente für die städtebauliche Aufwertung, zur Verkehrsberuhigung und der funktionalen Stärkung des Straßenraumes. Laut StVO kommen dafür aber nur Areale und Straße in Frage, die in zentralen städtischen Bereichen liegen, ein hohes Fußgänger aufkommen aufweisen und im größten Teil der Nutzung eine Aufenthaltsfunktion bieten. Durch niedrige Geschwindigkeiten (10 oder 20 km/h) und

³⁹ § 1 Straßenverkehrsordnung

⁴⁰ Winkler, Roland, 2009: S. 5 Abs. 1

⁴¹ Winkler, Roland, 2009: S. 5 Abs. 2

weiche Abgrenzungen von Gehweg und Fahrbahnbereich, wie z.B. Pflasterlinien, Flachborde oder ähnliche Markierungen, lassen sich durchaus Parallelen hin zu Shared Space erkennen. Jedoch gilt hier im Unterschied zu Shared Space das Trennungsprinzip, wobei Radwege und Fahrbahnen für Autos oder den Lieferverkehr optisch ganz klar von Fußgängerwegen abgetrennt sein müssen, was zur Folge hat, dass Fußgänger die Straße die Straße hierbei nicht in ganzer Breite nutzen dürfen/können und der ruhende Verkehr sowohl zeitlich als auch räumlich geregelt ist.⁴²

Betrachtet man die „echten“ Shared Space Bereiche so ergeben sich aus rechtlicher Sicht hierbei einige Fragen, sollte es in dem völlig schilderfreien Raum zu einem Unfall kommen. Denn es gibt die sogenannte Verkehrsregelungspflicht nach Gültigkeit des Amtshandlungsrechtes, wobei der Verkehr durch das sachgemäße stellen von Verkehrszeichen möglichst gefahrlos zu lenken ist, insofern dies angesichts besondere Umstände geboten ist.⁴³ Jedoch dürfte dies für Shared Space-Flächen nicht zutreffen, da hier die Gefahren, wenn überhaupt vorhanden, dank der aufgeräumten Straßen leicht erkennbar und somit auch leicht abwendbar sind. Absichern können sich die Kommunen, welche Shared Space Bereiche planen, indem sie die jeweiligen Straßenabschnitte als VG mit Vorrang für KFZ-Verkehr oder als VB mit Vorrang für Fußgänger ausweisen und damit in der jeweiligen Zone ergänzende Schilder zur Regelung der Vorfahrt, des Parkens und des Haltens als auch der zulässigen Geschwindigkeit überflüssig machen. Abgesehen davon müssen die Kommunen immer der Verkehrssicherungspflicht nachkommen und acht darauf haben, dass feste Einbauten wie Bänke oder Laternenmasten nicht im direkten Bereich der Fahrbahn, sondern im dafür vorgesehenen Seitenräumen aufgestellt werden.⁴⁴

⁴² Winkler, Roland, 2009: S. 5 Abs. 3

⁴³ §45 Absatz 9 StVO

⁴⁴ Winkler, Roland, 2009: S. 5 Abs. 4

5.1.2 Fußgängerzone in Kopenhagen

Bis 1962 waren die Stadtplaner in Kopenhagen auf die Autos der Stadt fixiert, so wie es damals üblich war. Alle Straßen und Plätze in der mittelalterlichen Innenstadt waren mit Autos vollgestopft. Auf den Straßen ging der Verkehr schleppend voran, die Stadtplätze wurden als Parkplätze genutzt. Das Verkehrsaufkommen stieg immer weiter an und die Bedingungen für Fußgänger wurden immer schlechter.

Am 17. November 1962 wurde die Hauptstraße, von den Anwohnern Strøget (zu Deutsch „Strich“) genannt, welche aus mehreren Straßen besteht, zur Fußgängerzone erklärt. Zunächst wurde das Experiment auf einen Zeitraum von zwei Jahren angesetzt und alle Autos verbannt. Die Skepsis war sehr hoch, vor allem bei Ladenbesitzern, welche einen Einbruch der Besucherzahlen und Umsatzeinbußen befürchteten. Doch all die Diskussionen erübrigten sich ziemlich schnell, die autofreie Umgebung wurde bei den Anwohnern ziemlich schnell sehr beliebt. Damit begann eine Entwicklung, welche sich bis heute fortgesetzt hat. Die ursprüngliche Fußgängerzone ist von 15800 m² sogar auf 95750 m² angewachsen. 33 % der Straßen und 67 % der Platzflächen der Altstadt sind inzwischen zur autofreien Zone erklärt

worden. Die pulsierende Innenstadt zieht das ganze Jahr über Besucher an. Die einstigen Sorgen der Geschäftsbetreiber haben sich nicht erfüllt, im Gegenteil sogar: Strøget hat sich zur beliebtesten Straße entwickelt.



Abbildung 15: Entwicklung der autofreien Zonen in Kopenhagen von 1962 (oben) bis 1996 (unten)



Abbildung 16: Rathausplatz vor (oben) und nach (unten) der Umwandlung 1996



Abbildung 17: Straße vor (oben und nach unten) der Umwandlung in einer Fußgängerzone 1992

Während sich im Vergleich zu damals die Anzahl der Fußgänger nicht großartig verändert hat, so stoppen und verbleiben die Passanten fast vier Mal länger als noch 1968. Die Menschen verweilen z.B. öfter und länger in Cafés oder bei anderen kulturellen Aktivitäten. Im Sommer ist die Straße stets gut gefüllt. Dies wurde erreicht, indem die Straßen und Plätze zu Fußgängerzonen erklärt und entwickelt wurden. Sie wurden für Fußgänger attraktiver und zugleich für Autofahrer schwerer zugänglich gemacht. Teile der Strategie im integrierten Verkehrskonzept sind die Begrenzung der Parkplätze während die Gebühren für Parkplätze auf der Straße relativ hoch sind, die Verringerung der Anzahl der Fahrbahnen auf mehreren Hauptrouten in die Innenstadt, die Beschränkung der Geschwindigkeit des Autoverkehrs und die Entwicklung der Fahrrad-, Bus- und S-Bahnnetzwerke.

Heute werden in der Innenstadt 80 % der Wege zu Fuß und zu 14 % mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der Autoverkehr im Stadtverkehr wurde erheblich reduziert, Staus stellen kein Problem dar. Kopenhagen kann auf diesen Erfolg zurückblicken, weil diese drastischen Maßnahmen nach und nach durchgeführt wurden. Die Bewohner konnten sich so an die drastischen Maßnahmen anpassen und Verkehrsgewohnheiten ändern.⁴⁵

⁴⁵ (Fußgängerstadt Kopenhagen) <http://www.urbanophil.net/urbane-mobilitat/fusgangerstadt-kopenhagen/> (zuletzt aufgerufen am 25.11.2016)

5.1.3 Autoreduzierter Stadtteil Vauban, Freiburg

Vauban ist ein Stadtteil Freiburgs mit 5.631 Einwohnern (Stand 31.12.2013). 1998 wurde begonnen das ehemalige Kasernengelände in einen innovativen Stadtteil umzubauen. Die Planung des Vauban erfolgte unter einer breiten Zusammenarbeit mit der Öffentlichkeit. Ziel war nicht ein autofreier, sondern ein autoreduzierter Stadtteil.

In den meisten deutschen Wohnquartieren befinden sich Stellplätze für PKW direkt auf dem Grundstück vor dem Wohnhaus, was außerdem auch eine angemessene Anbindung der Parkplätze notwendig macht. Beides verbraucht wertvollen Lebensraum. Auch Lärm und Geschwindigkeit des Verkehrs haben negative Einflüsse auf das Lebensgefühl in Wohngebieten. Das außergewöhnliche Verkehrskonzept des



Abbildung 18: Freiraumgewinn

Vauban dagegen hat eine besonders hohe Lebensqualität als Ziel. Viele Maßnahmen zielen darauf ab ein stellplatzfreies Wohnen zu ermöglichen. So befinden sich vor den Wohnhäusern keine Stellplätze. Es ist lediglich erlaubt kurzzeitig zum be- und entladen vor der Wohnung zu halten. Der Raum zwischen den Wohnhäusern wird so von zu viel Autoverkehr freigehalten. In solchen verkehrsberuhigten Wohnstraßen findet das Sozialleben der Anwohner nicht nur hinter den Häusern, sondern auch davor statt. Auch Kleinkinder können sich vor den Häusern gefahrlos treffen und spielen.⁴⁶ Im Verkehrskonzept ist eine Abstufung der Verkehrsgeschwindigkeiten vorgesehen. Die das Quartier umgebenden übergeordneten Straßen dürfen mit einer Geschwindigkeit von 50km/h befahren werden. Auf der Haupteinfahrtsstraße mit ihrem Parkraum sind 30km/h erlaubt. Die Wohnstraßen dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Ergänzt wird das Wegenetz durch viele verbindende Fuß- und Radwege.⁴⁷

Der Stadtteil ist auf kurze Wege für Fußgänger ausgelegt. Im Vauban bzw. der unmittelbaren Umgebung sind viele Geschäfte, Praxen, Kindergarten und

⁴⁶ (Verkehrskonzept im Modellstadtteil Vauban) http://www.vauban.de/com_admintools/themen/14-vauban/mobilitaet/195-verkehr-kapitel-5 (zuletzt aufgerufen am 26.11.2016)

⁴⁷ (Verkehrskonzept) <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/208744.html> (zuletzt aufgerufen am 26.11.2016)

Grundschule, Sportanlagen und Grünflächen, ein Restaurant und zwei Kantinen. Verkehrswege sind so geplant, dass die meisten Wege zu Fuß deutlich kürzer als mit dem Auto zurück zu legen sind. Innerhalb des Viertels gibt es ein großes Carsharing-Angebot mit vielen Fahrzeugen aus verschiedenen Fahrzeugarten für jeden Nutzungsanspruch. Auch die gute Anbindung mit Bus und Stadtbahn erleichtern vielen Bewohnern das Wohnen ohne eigenes Auto. Innerhalb von ca. 15 Minuten ist man mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad in der Innenstadt Freiburgs oder am Hauptbahnhof.

Wer dennoch nicht auf einen privaten PKW verzichten kann oder will, hat die Möglichkeit sich einen Stellplatz in einem der zwei automatischen Parkhäuser zu kaufen. An den Hauptstraßen gibt es kostenpflichtige Besucherparkplätze.⁴⁸ Natürlich ist im Vauban nicht alles perfekt und es gibt einige Sachen die zu verbessern wären. So haben z.B. vor allem Besucher, die mit dem Auto anreisen Probleme schnell einen der freien Besucherparkplätze zu finden. Weiterhin wäre es auch besser gewesen, mehrere kleine Parkhäuser stärker über das Viertel verteilt zu bauen, da vor allem Bewohner im Südwesten des Viertels größere Strecken zum nächsten Parkhaus zurücklegen müssen. Verbesserungswürdig sind auch die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im öffentlichen Nahverkehr, sowie die Fahrradwege welche das Vauban mit den umgebenden Stadtteilen verbinden.⁴⁹

⁴⁸ (Verein für Autofreies Wohnen) http://www.autofrei-verein.de/verkehrskonzept_bahnbus.php (zuletzt aufgerufen am 27.11.2016)

⁴⁹ (Zusammenfassung) http://www.vauban.de/com_admintools/themen/14-vauban/mobilitaet/191-verkehr-kapitel-1 (zuletzt aufgerufen am 26.11.2016)



Abbildung 19: Stadtteilplan(Vauban)

5.1.4 Fahrradstadt Greifswald

Als Fahrradstadt gilt im Allgemeinen eine Stadt, in welcher der Radverkehr eine besonders hohe Bedeutung hat. Entweder haben die Radfahrer einen überdurchschnittlich hohen Anteil an der Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens oder Politik und Gesellschaft weisen dem Radverkehr einen besonders hohen Stellenwert zu. Eine genauere Definition gibt es nicht. Nicht alle Städte, die den Titel „Fahrradstadt“ führen, sind tatsächlich auch solche. Manche tun dies lediglich aus Marketingzwecken.

Seit 2009 gilt Greifswald als Fahrradhauptstadt Deutschlands. Eine von der Hansestadt Greifswald beauftragte und vom Steinbeis Transferinstitut am geografischen Institut der Universität Greifswald durchgeführte Studie ergab einen Radfahreranteil von 44 % bei den Alltagswegen der Bevölkerung. Damit löste Greifswald Münster mit einem Anteil von 39 % ab. Deutschlandweit liegt der Anteil bei 10 %. Der hohe Anteil der Radfahrer resultiert allerdings nicht aus einer jahrelangen Fahrrad-freundlichen Verkehrspolitik. Vielmehr ergab es sich aus der Tatsache, dass Greifswald eine Stadt der kurzen Wege ist. So wohnen 95 % der Bevölkerung in einem Radius von 3 km. 44 % aller Wege werden mit dem Rad zurückgelegt. Die Hälfte davon dauern weniger als 15 Minuten und sind im Durchschnitt

kürzer als 2 km. Außerdem bilden Greifswalds Studenten mit ca. 1/5 einen hohen Anteil an der Gesamtbevölkerung. Studenten nutzen traditionell sehr oft das Fahrrad. Auf dem Titel Fahrradhauptstadt, welcher der Stadt eher durch Zufall als durch eigene Anstrengungen zu fiel, will sich die Greifswalder Stadtpolitik allerdings nicht ausruhen. Zum Vergleich hatte Greifswald zur Zeit der Veröffentlichung der Studie 14 km Radweg vorzuweisen, die Stadt Münster dagegen 293 km.

Es wurden Innerorts neue Fahrradstraßen und Radwege angelegt und alte verbessert. Radwege wurden auch in das Umland gebaut. Kreuzungen wurden radfahrerfreundlicher umgestaltet. Die Bahnhöfe wurden als Schnittstelle des Radverkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs verbessert. Es wird eine problemlose Mitnahme von Fahrrädern in allen Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs angestrebt. Es wurden vermehrt Fahrradständer aufgestellt. In der Stadtentwicklung wird die Innenentwicklung gefördert um die „Stadt der kurzen Wege“ zu erhalten.⁵⁰

5.1.5 Fahrradstadt Münster

In Münster kommen auf ca. 300.000 Einwohner ca. 500.000 Fahrräder. 95 % der Münsteraner besitzen ein Fahrrad.⁵¹ Die Stadt hat heute ein Radwegenetz von 450 km.

Bevor Greifswald sich zur Fahrradhauptstadt krönte, war Münster offizielle Fahrradhauptstadt. Jedoch unterscheiden sich die beiden Städte sehr. Während in Greifswald der hohe Anteil an Rad-Fahrern eher zufällig bekam, hat sich die Stadt Münster den Titel durch gezielte Maßnahmen in der Verkehrspolitik erarbeiten müssen.

Die Entwicklung hat ihre Wurzeln in dem Wiederaufbau nach der Zerstörung im 2. Weltkrieg. Anders als in anderen Städten versuchte man trotz der vielen Neubauten, die Innenstadt nach ihren alten mittelalterlichen Maßstäben zu bebauen. So blieben die Straßen schmal und es wurde nicht autofreundlich aufgebaut. Dadurch konnten Autos nicht ungehindert durch die Innenstadt fahren und die Bewohner fuhren weiterhin mit dem Fahrrad in die Innenstadt, während deutschlandweit die Massenmotorisierung einsetzte.

⁵⁰ (Greifswald ist eine Fahrradhauptstadt Deutschlands) http://www.adfc-greifswald.de/wp-content/uploads/2012/06/Pressemitteilung-Greifswald-ist-Fahrradhauptstadt-Deutschlands-20.10.09_.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.11.2016)

⁵¹ (In dieser Stadt gibt es mehr Fahrräder als Einwohner) <https://www.welt.de/wirtschaft/article126508241/In-dieser-Stadt-gibt-es-mehr-Fahrraeder-als-Einwohner.html> (zuletzt aufgerufen am 27.11.2016)

Die Universität Münster und ihre Studentenzahlen wuchsen kräftig. Die Studenten mussten zwischen den verschiedenen Standorten pendeln, um zu ihren Hörsälen zu gelangen. Während überall anders immer mehr Autos auf den Straßen unterwegs waren, blieb in Münster der Radverkehrsanteil konstant. Die Radfahrer wurden vom wachsenden Autoverkehr zunehmend als Problem für das ungehinderte schnelle Autofahren wahrgenommen. Die Verkehrsplaner ließen Bordsteinradwege anlegen und verbannten die Radfahrer darauf, um sie von den Straßen fernzuhalten.

Mitte 1970er setzte dann nach den Ölkrisen und immer mehr Verkehrstoten ein Umdenken in der Verkehrspolitik ein. Autofahren wurde zunehmend kritischer gesehen. Fahrradfahren wurde wieder beliebter und Münster wurde Vorbild für Radwegförderung. Problematisch am Münsteraner Radwegenetz war allerdings, dass die Radwege in Form von Bordsteinradwegen ausgebaut waren und von Straßen abgetrennt sind. Das führt zu einer hohen Unfallquote, da es dadurch oftmals zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern kommt und die Radfahrer von den Autofahrern nicht mehr als Teil des Straßenverkehrs wahrgenommen werden. Heute hat sich unter Verkehrsplanern die Meinung durchgesetzt, dass Radwege die auf Straßen verlaufen für alle Verkehrsteilnehmer die höchste Sicherheit garantieren, da so gewährleistet wird, dass alle Teilnehmer ausreichend wahrgenommen werden.⁵²

Münster hatte also deutlich früher als andere Städte ein besonders großes Radwegenetz, allerdings kein lückenloses. Heute werden die Lücken immer weiter geschlossen und bestehende Straßen und Radwege fahrradfreundlicher saniert und umgebaut. Die Münsteraner Verkehrsinfrastruktur hat zahlreiche Besonderheiten. So gibt es an vielen Ampelkreuzungen sogenannte Fahrradschleusen. Die Radwege welche parallel zu den Autospuren verlaufen verbreitern sich an den Kreuzungen und Radfahrer haben die Möglichkeit sich vor die wartenden Autos zu stellen. Wenn die Ampel auf Grün schalten, können die Radfahrer vor den Autos losfahren und kein Radfahrer wird von Autofahrern übersehen.

⁵² (Münster-Fahrradstadt wider Willen) <http://www.zukunft-mobilitaet.net/11804/analyse/fahrradstadt-muenster-probleme-radwegbenutzungspflicht-kritik/> (zuletzt aufgerufen am 28.11.2016)



Abbildung 20: Fahrradschleuse

Außerdem gibt es teilweise spezielle Linksabbiegerspuren für Radfahrer.



Abbildung 21: spezielle Linksabbiegerspur

Einmal um die Altstadt führt die sogenannte Promenade, eine 5 km lange Ringstrecke, die für Radfahrer freigegeben ist.



Abbildung 22: Ringstraße

Vor Kreisverkehren befinden sich zusätzlich Stoppschilder, um den Verkehr zu beruhigen. In dem Kreisverkehr am Ludgeriplatz gibt es eine Rüttelstrecke, die Radfahrer davon abhalten soll in den toten Winkel von Autos und LKWs zu fahren.⁵³

⁵³ (Münster: Deutschlands Radfahrerparadies wird alt) <http://blog.zeit.de/fahrrad/2014/02/28/munster-deutschlands-radfahrerparadies-wird-alt/> (zuletzt aufgerufen am 27.11.2016)



Abbildung 23: Rüttelstrecke für Radfahrer

An vielen Stellen sind Schilder aufgestellt, welche alle Verkehrsteilnehmer auf die Gefahr der toten Winkel aufmerksam machen und Spiegel angebracht um tote Winkel zu verkleinern. Radfahrer werden an Stellen, wo Autos Vorfahrt haben, durch Markierungen und Schilder darauf aufmerksam gemacht. Hingegen wird den Autofahrern durch Markierungen kenntlich gemacht, wo Fahrräder die Straßen überqueren.⁵⁴

In einigen Fußgängerzonen und auch teilweise auf Busspuren ist der Radverkehr freigegeben. In allen Wohngebieten gilt ein Tempolimit von 30 km/h. Eine weitere Besonderheit sind die Fahrradstraßen.⁵⁵ Auf Ihnen dürfen nur Radfahrer fahren, es sei denn andere Fahrzeugarten sind ausdrücklich zugelassen. Beim Überholen müssen sie zu den Radfahrern einen seitlichen Abstand von mindestens 1,5 m einhalten. Es gilt ein allgemeines Tempolimit von 30 km/h. Radfahrer dürfen nicht behindert und gefährdet werden. Die Geschwindigkeit anderer Verkehrsteilnehmer muss also den Radfahrern angepasst werden. Auf diesen Straßen dürfen Räder auch nebeneinander fahren. Ansonsten gelten die regulären Vorschriften der

⁵⁴ (Glückliches Münster? Nicht ganz!) (<http://www.zeit.de/mobilitaet/2016-07/radfahren-muenster-fahrradstadt-herausforderungen> (zuletzt aufgerufen am 27.11.2016))

⁵⁵ Böhme, Stefan, 2009: Fahrradhauptstadt Münster "Alle fahren Rad: gestern, heute, morgen" Hrsg. Stadt Münster, Münster 2009: S.57

Vorfahrt und Fahrbahnbenutzung.⁵⁶ Die alten Radwege wurden mit der Zeit verbreitert und die Kanten zwischen Fuß- und Radwegen entfernt. Auf den Straßen befinden sich rote Radfahrstreifen. In einigen Einbahnstraßen ist das Befahren mit Fahrrädern beidseitig erlaubt.

Am Stadtrand sind mehrere sogenannte Mobilstationen gebaut worden. Ziel dabei ist, dass Pendler, die in die Stadt müssen, ihr Auto am Stadtrand abstellen können und dort bequem auf das Fahrrad oder in den Bus umsteigen können. Es sind abschließbare Fahrradunterkünfte und Ladestationen für Elektroräder vorhanden.⁵⁷



Abbildung 24: Mobilstation für Fahrräder

Auf dem Bahnhofsvorplatz steht eine große Radstation. Das auch „Tortenstück“ genannte Gebäude beinhaltet ein Fahrradparkhaus mit 3300 Stellplätzen, eine Reparaturwerkstatt, ein Fahrradgeschäft und eine Fahrradwaschanlage. Die Station wird hauptsächlich von Pendlern genutzt und ein Dauerstellplatz kostet 70 € pro Jahr.⁵⁸

⁵⁶ (Fahrradstraßen) <https://www.adfc-bw.de/verkehr/fahrradstrassen> (zuletzt aufgerufen am 28.11.2016)

⁵⁷ (Luxus-Unterkunft für Räder) <http://www.wn.de/Muensterland/Kreis-Warendorf/Everswinkel/1663540-Mobilstation-Rad-und-Bus-Luxus-Unterkunft-fuer-Raeder> (zuletzt aufgerufen am 28.11.2016)

⁵⁸ (Die Radstation) <https://www.muenster.de/stadt/radstation/> (zuletzt aufgerufen am 28.11.2016)



Abbildung 25: Radstationen auf Bahnhofsvorplatz

In der Innenstadt gibt es zwei weitere Fahrradgaragen. Da die Radnutzung jedoch weiter steigt, gibt es einen Bedarf von ca. 3000 neuen Stellplätzen. Die Stadt arbeitet an einem Schnellwegenetz für Pendler und auch die Radverbindungen in die Umlandgemeinden sollen verbessert werden.⁵⁹ Damit sollen Bürger weiter motiviert werden vom Auto auf das Rad umzusteigen um die Innenstadt weiter zu entlasten. Neben baulichen Tätigkeiten setzt die Stadt auch auf Aufklärung. In vielen Kampagnen wird z.B. zum Thema toter Winkel aufgeklärt. In der Stadt gibt es auch viele Fahrrad-Polizisten und Kontrollen. Nachdem man begann Lichtkontrolle auch mit einem Alkoholtest zu kombinieren, erreichte Münster eine Lichtquote von 98 % aller kontrollierten Fahrer. All das zeigt bereits Wirkung: 1/3 der Münsteraner pendelt mit dem Fahrrad zur Arbeit, 40 % aller Fahrten werden mit dem Fahrrad erledigt und Herz-Kreislaufkrankheiten kommen in Münster seltener vor als in anderen deutschen Städten.⁶⁰

⁵⁹ (In dieser Stadt gibt es mehr Fahrräder als Einwohner)
<https://www.welt.de/wirtschaft/article126508241/In-dieser-Stadt-gibt-es-mehr-Fahrraeder-als-Einwohner.html> (zuletzt aufgerufen am 30.11.2016)

⁶⁰ (Glückliches Münster? Nicht ganz!) <http://www.zeit.de/mobilitaet/2016-07/radfahren-muenster-fahrradstadt-herausforderungen> (zuletzt aufgerufen am 30.11.2016)

5.2 Freiräume

Die Umfrage in Kapitel 4 hat deutlich gemacht, dass sich die Passanten der Neubrandenburger Innenstadt mehr und bessere öffentliche Freiräume wünschen. Als Teil der grünen Infrastruktur erfüllen Freiräume zahlreiche Ökosystem-Dienstleistungen. Ihre Vegetation kann durch den Kühleffekt den städtischen Wärmeinsel-Effekt vermindern oder bei Regenfällen durch Versickerung die Belastung des Entwässerungssystems der Stadt entlasten. Außerdem mildern sie Lärm- und Schadstoffeinflüsse und bieten Lebensraum für Pflanzen und Tiere. Sie helfen also das Mikroklima in urbanen Umgebungen zu verbessern.⁶¹

Freiräume tragen auch zur sozialen Stabilität eines Viertels und zur städtischen Lebensqualität bei. Sie sind Treffpunkt für verschiedenste Bevölkerungsteile.⁶² Auch ein gesundheitsfördernder Einfluss von urbanem Grün- und Freiräumen konnte vielfach nachgewiesen werden, außerdem verbessern gute Freiräume auch die ökonomischen Faktoren. So erhöhen gute Freiflächen den Wert der umliegenden Immobilien⁶³ und helfen externe Investitionen anzuziehen. Der Bedarf nach schönen Orten zum verweilen sollte auch bei den ansässigen Händlern auf helle Ohren stoßen. Je attraktiver die Innenstadt auf potentielle Kunden wirkt, desto öfter und länger kommen sie in die Innenstadt, was auch an Umsatzsteigerungen zu merken sein sollte.⁶⁴

Wie sieht gute Freiraumgestaltung aus?

Freiräume sind Inseln in der Stadt. Durch ihre Gestaltung sollten sie Zeichen setzen, einen Wiedererkennungswert haben und Identität sowie Verbundenheit mit dem Viertel oder der Stadt schaffen. Stadtplätze sind Konzentrationspunkte des städtischen Lebens: hier wird geredet, diskutiert, sie sind Bühne für Kultur und Kommunikation.⁶⁵

Freiraum sollte viele Angebote bereitstellen und multifunktional sein, sodass er von den Menschen benutzbar ist. Er ist Teil der Infrastruktur aber keineswegs sollten

⁶¹ Knirsch, Jürgen, 2004: Stadtplätze – Architektur und Freiraumplanung, Leinfeld-Echterdingen, Koch, 2004: gesamte Literatur

⁶² Gehl, Jan; Gemzee Lars, 2003: New City Space, Danish Architectural Press, 2003: gesamte Literatur

⁶³ Hoffmann, Anne, Gruehn Dietwald, 2010: Bedeutung von Freiräumen und Grünflächen in deutschen Groß- und Mittelstädten für den Wert von Grundstücken und Immobilien, TU, LLP, Dortmund 2010: S. 73

⁶⁴ (UrbSpace Project Home) http://ln-institute.org/urban-spaces/urban-spaces.php?encyclopedia_id=427 (zuletzt aufgerufen am 03.12.2017)

⁶⁵ Knirsch, Jürgen 2004: S. 7

Plätze nur langweilige Verkehrsknotenpunkte oder Parkplätze werden, sondern belebte Orte mit Geschäften und Cafés. Wenn öffentliche Freiräume entwicklungsfähig geplant werden, können sie zu Katalysatoren für Stadtentwicklung die Stadtentwicklung werden. Auf den nun folgenden Seiten werden einige Plätze aus anderen Städten beispielhaft vorgestellt.

5.2.1 Doberaner Platz Rostock



Abbildung 26: Doberaner Platz

Der Doberaner Platz entstand mit der Stadterweiterung Rostocks nach 1850. Als Schnittpunkt zwischen der Altstadt und der Kröpeliner-Tor-Vorstadt entwickelte er sich zu einem Verkehrsknotenpunkt. Mit täglich bis zu 15.000 umsteigenden Menschen ist er zudem ein wichtiger Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs. In seiner heutigen Form existiert der Platz seit 2006, nachdem 2004 die Stadt Rostock einen Wettbewerb ausrief, welches das Büro Staubach & Söhne aus Berlin gewann. In die Planungen wurden auch die kleineren angrenzenden Plätze „Gertrudenplatz“ und „Am Brink“ einbezogen.

Mit der Neuplanung der insgesamt 17.000 m² großen Fläche wurden die Eigenarten der drei einzelnen Teile herausgearbeitet und verschiedene Nutzungen möglich gemacht. Die Platzfolge wurde für den Individualverkehr gesperrt. Die parkenden Autos verschwanden und so war es möglich, einen Freiraum für die Bevölkerung zu gestalten.

Ausgestattet mit Stadtmobiliar, Spielgeräten und neuem Bodenbelag ist „Am Brink“ ein Anziehungspunkt für Gastronomie geworden. Er bildet einen ruhigen Gegenpol zum eher hektischen „Doberaner Platz“. Dadurch wird der ehemalige Parkplatz von

den Bewohnern wieder als Freiraum und Teil ihres Quartieres wahrgenommen.



Abbildung 27: Am Brink

Bei der Gestaltung des „Gertrudenplatzes“ wurden die kleinen Höhenunterschiede mit steinernen Terrassen abgefangen. Er fungiert als kleiner Vorplatz für die angrenzenden Gebäude.



Abbildung 28: Gertrudenplatz

Der „Doberaner Platz“ wird durch seine Umgestaltung seinem Charakter als Treffpunkt und Verkehrsknotenpunkt gerecht. Begrenzt wird er Platz von den

Oberleitungen der Straßenbahnen. Zwischen den Masten der Oberleitungen sind Stahlseile gespannt, an denen Rundleuchten hängen. Dadurch sind keine weiteren Straßenlaternen nötig und der „Doberaner Platz“ wirkt aufgeräumt und nicht überladen. Auf dem von den Rostockern auch „Dobi“ genannten Platz finden auch regelmäßig Veranstaltungen statt.

Verbunden werden die drei Einzelplätze durch eine gemeinsame Gestaltungslinie, die z.B. durch einheitliche Bodenbeläge erreicht wird.⁶⁶



Abbildung 29: Oberleitungen mit Beleuchtung



Abbildung 30: Oberleitungen Doberaner Platz

⁶⁶ (Doberander Platz) https://de.wikipedia.org/wiki/Doberaner_Platz (zuletzt aufgerufen am 03.02.2017)

5.2.2 *Marktplatz Neustrelitz*

Der Marktplatz in Neustrelitz wurde mit der Stadtgründung 1733 angelegt und wurde 1866 durch Friedrich Wilhelm Buttell um ein Rondell und viele umliegende Gebäude erweitert.⁶⁷ Der Platz stellt ein 120 x 120 m großes Quadrat dar, von dem acht Straßen strahlenförmig in alle Himmelsrichtungen abgehen. Der Platz erfuhr in seiner Geschichte einige Veränderungen und besaß in der jüngeren Geschichte auch ein sowjetisches Ehrenmal mit Soldatenfriedhof, welches 1995 verlegt wurde. Um seiner historischen Bedeutung wieder gerecht zu werden, rief die Stadt Neustrelitz 2001 einen Wettbewerb zur Neugestaltung der Stadtmitte aus, welchen die Landschaftsarchitekten Irene Lohaus und Peter Carl gewannen. Nach seiner Fertigstellung 2004 stellt der Marktplatz wieder einen würdigen Stadtmittelpunkt der Barockstadt Neustrelitz dar.



Abbildung 31: Marktplatz Neustrelitz

⁶⁷ (Marktplatz Neustrelitz) <http://www.mecklenburgische-seenplatte.de/reiseziele/barocke-stadtanlage-neustrelitz> (zuletzt aufgerufen am 06.02.2017)

Der grundlegende quadratische Aufbau wurde beibehalten. Der von den acht Zufahrtsstraßen auf den Platz gebrachte Verkehr wird in einem großen Kreisverkehr um das Rondell geführt. Das Granitgroßpflaster und die Beschränkung auf 30 km/h verhindern zu schnellen Verkehr. Am Rand gibt es knapp 50 Parkplätze.

Das Rondell in der Mitte kann von Fußgängern von allen Seiten betreten werden; es gibt keine gesondert gekennzeichneten Übergänge. In der Mitte befindet sich ein Wasserspiel bestehend aus 36 Fontänen. Das Geräusch des Wassers überdeckt teilweise den Lärm des Verkehrs. Der Brunnen ist befahrbar. Auf dem ersten Blick scheinen die den Springbrunnen umgebenen Eschen willkürlich angeordnet. Allerdings sind die Standorte der Bäume mit Bedacht gewählt, sodass die Blickachsen welche durch die Zufahrtsstraßen führen frei bleiben. Daher sind die 24 Eschen auch bis zu einer Höhe von 7 m aufgeastet. Acht Bäume sind mit Rundbänken eingefasst.



Abbildung 32: Wasserspiel Marktplatz Neustrelitz

Die ca. 15.000 m² Fläche ist auch für Veranstaltungen wie z.B. den Wochenmarkt geeignet. Zur Versorgung der Marktnutzung sind in den Masten der Beleuchtung und im Platz versenkbare Strom- und Wasseranschlüsse integriert.⁶⁸ Heute lässt sich wieder die barocke Herkunft des Platzes erkennen, trotzdem wirkt dieser Freiraum nicht veraltet. Durch Gestaltung und Ausstattung ist er modern und wird von den Neustrelitzern gut angenommen und genutzt.⁶⁹

5.2.3 Rostock Universitätsplatz

Der 10.000 m² große Universitätsplatz Rostock war früher einmal einer der Marktplätze der Altstadt. Seine dreieckige Form macht ihn besonders. An der Westseite befindet sich seit 1870 das namensgebende Hauptgebäude der Universität. Im Norden und Süden wird der Platz durch kleinere Gebäude aus verschiedenen Epochen begrenzt. Mit der Kröpeliner Straße und der Breiten Straße befinden sich die beliebtesten Einkaufsstraßen in der unmittelbaren Umgebung. Auf den Straßen an der Süd- und Westseite ist Autoverkehr erlaubt.



Abbildung 33: Universitätsplatz Rostock

⁶⁸ Knirsch, Jürgen 2004: Stadtplätze / Architektur und Freiraumplanung, Verlagsanstalt Alexander Koch S.124, 125

⁶⁹ (Marktplatz Neustrelitz) http://www.lohauscarl.de/html/p8_neustrelitz_txt.html (zuletzt aufgerufen am 07.02.2017)

In der Mitte des Platzes befindet sich der 1980 gebaute Brunnen der Lebensfreude. Mit seinen 20 Figuren und 18 großen und kleinen Wasserfontänen lädt er im Sommer Kinder zum Spielen ein.

Westlich des Brunnens ist der Platz schlicht, ohne Höhenentwicklung mit Granit gepflastert. Kleinkünstler und mobile Gastronomie vermitteln Aufenthaltsqualität.

Östlich befindet sich eine Grünanlage bestehend aus Liegewiese und ein paar großen Schatten spendenden Bäumen. Inmitten dessen befindet sich das Blücherdenkmal, welches dem Platz auch eine Weile lang seinen Namen gab. Diese kleine Oase ist ein beliebter Treffpunkt bei den Menschen in der Innenstadt.⁷⁰



Abbildung 34: Grünfläche Universitätsplatz

⁷⁰ (Universitätsplatz) <https://www.rostock.de/sehenswuerdigkeit.html?universitaetsplatz> (zuletzt aufgerufen am 07.02.2017)

5.2.4 Greifswald Vorplatz Pommersches Landesmuseum

Das Pommersche Landesmuseum wurde von 1998-2005 gebaut. Dazu wurden bestehende historische Gebäude renoviert und zu dem heutigen Komplex zusammengefasst. In dem Zusammenhang entstand auch die Freifläche vor dem Pommerschen Landesmuseum, die vorher Brachfläche und zuvor einmal bebaut war. Beauftragt wurde das Büro Sunder-Plassmann Architekten nachdem es den ausgeschriebenen Wettbewerb zum Um- und Ausbau des Museumskomplexes 1996 gewonnen hatte.



Abbildung 35: Pommersches Landesmuseum

Die 2.800 m² große Fläche kann in zwei Teile unterteilt werden. Der Platz direkt vor dem Hauptgebäude des Museums ist sehr repräsentativ gestaltet. Auf der schlicht gehaltenen Freifläche sind große Granitplatten verlegt. Direkt vor dem Eingang befindet sich eine kleine Wasserfläche. An dem nördlichen Ende des Platzes sind acht Bäume in zwei Reihen angeordnet und lassen Platz für die Möbel der benachbarten Gastronomie. Der südliche Teil der Freifläche ist als Grünfläche gestaltet. Sie besteht aus einem kleinen Hain und einer Wiese auf der lokal gefundene Findlinge ausgestellt sind



Abbildung 36: Vorplatz Pommersches Landesmuseum

Unter der kompletten Freianlage (Vorplatz, Hain und Findlingsgarten) wurde eine zweigeschossige Tiefgarage für 273 Fahrzeuge gebaut. Die Zufahrt dazu befindet sich am südlichen Ende des Grundstückes.⁷¹

5.2.5 Greifswald Marktplatz und Fischmarkt



Abbildung 37: Marktplatz Greifswald

Der Marktplatz in Greifswald ist mit seinen knapp 10.000 m² für eine Stadt von der Größe Greifswalds doch erstaunlich groß. Seit dem Mittelalter wird an diesem Ort Handel getrieben. Auch heute noch findet wöchentlich ein Frischemarkt statt. Allerdings ist der Handel mit frischen Lebensmitteln nicht mehr die Hauptnutzung des

⁷¹ (Architektur) <https://www.pommersches-landesmuseum.de/das-museum/architektur/architektur.html> (zuletzt aufgerufen am 07.02.2017)

Marktplatzes. Heutzutage wird der Platz in der Universitätsstadt auch für zahlreiche politische und kulturell Großveranstaltungen genutzt. Aus diesem Grund entschloss sich die Stadt den Marktplatz neu zu gestalten und rief einen Wettbewerb aus. Der Umbau erfolgte in den Jahren 1998 und 1999.

Heute ist der ganze Platz mit Granit gepflastert. Es wurden mehrere Bänke und vier Trinksäulen errichtet, die an die Brunnen erinnern sollen, welche hier im Mittelalter standen. Der Marktplatz wird von allen Seiten durch historische Gebäude wie zum Beispiel dem Rathaus und der Post begrenzt. Teilweise befindet sich in den Gebäuden Gastronomie. Diese tragen einen erheblichen Teil zum Leben auf dem Markt bei.⁷²

Hinter dem Rathaus befindet sich der Fischmarkt, welcher als zum Marktplatz zugehörig betrachtet werden kann. Auf ihm befindet sich ein Brunnen, der mit seinen Skulpturen an seine ehemalige Nutzung als Fischhandelsplatz erinnern soll. Jeden Freitag findet hier ein kleiner Ökomarkt mit regionalen Produkten statt. Außerdem dient der Markt auch als Treffpunkt und bietet der angrenzenden Gastronomie Freiraum.⁷³

⁷² (Marktplatz) <http://erix.bplaced.net/hgw/marktplatz.html> (zuletzt aufgerufen am 16.02.2017)

⁷³ (Fischmarkt Greifswald) <http://mv-trip.de/fischmarkt-greifswald/> (zuletzt aufgerufen am 16.02.2017)

5.3 Stadtbegrünung

Alle Formen grüner Freiräume als auch begrünter Gebäude im urbanen Raum können durch den Begriff Stadtgrün beschrieben werden. Dazu zählen Parkanlagen, Friedhöfe, Kleingärten, Brachflächen, Spielbereiche wie Spielplätze, Sportflächen, Straßengrün wie z.B. Straßenbäume, Siedlungsgrün, Grünflächen an öffentlichen Gebäuden, Stadtwälder, Naturschutzgebiete und alle anderen begrünten Freiräume, welche Stadtgestaltung und zur Gliederung entwickelt, erhalten und gepflegt werden. Einen wesentlichen Teil stellen hierbei jedoch auch Privatgärten und landwirtschaftliche Nutzflächen. Nicht zu vergessen hierbei ist auch das Bauwerksgrün mit Fassaden- und Dachgrün, Innenraumbegrünung sowie Pflanzen an und auf Infrastruktureinrichtungen welche ebenso dazu zu zählen sind. Alle jene Formen der städtischen Begrünung werden als „Grüne Infrastruktur“ bezeichnet, da sie im Vergleich mit der „grauen Infrastruktur“ ebenfalls eine Vielzahl an ökonomischen, ökologischen als auch sozialen Leistungen erbringen.⁷⁴

chancenreich und multifunktional

Die Effekte und Funktionen von Stadtgrün weisen eine hohe Vielfältigkeit auf, so verbessern urbane Parks, Gärten oder Grünflächen das Stadtklima als auch die Luftqualität, tragen zur Dämpfung von Lärm bei, bieten Lebensraum für die Tier- und Pflanzenwelt und tragen somit indirekt zum Artenschutz, als auch zum Erhalt der Biodiversität bei, bilden Reserveflächen bei Hochwasser und/oder Starkregen, leisten einen Beitrag zur Grundwasserbildung und darüber hinaus zum Bodenschutz. Des Weiteren dienen diese Orte der Umweltbildung als auch der Erholung. Sie können das menschliche Miteinander fördern und zur Stärkung von Integration kultureller und sozialer Milieus beitragen, was dazu führt, dass die Lebensqualität in urbanen Räumen deutlich verbessert werden kann. Hierbei ist aber immer eine richtige Anwendung der jeweiligen Flächen vorausgesetzt. Durch das stetige steigen der Wertschätzungen von Grünflächen in der Bevölkerung sind auch Erwartungshaltungen an der Qualität dieser gestiegen. So scheint es, dass sich global als auch national eine neue „Renaissance“ für das Gärtnern in der Stadt auftut; oftmals „Urban Gardening“ genannt. Darüber hinaus werden attraktive

⁷⁴ Bundesministerium für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2015: Grün in der Stadt-Für eine Lebenswerte Zukunft (Grünbuch Stadtgrün) Hrsg. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Rostock 2015: S. 7 siehe Kasten in der Mitte

Grünräume auch zunehmend ein Faktor für die Ansiedlung von Unternehmern und damit auch von Fachkräften, welche in den Unternehmen ihre Arbeit anbieten. Hinzu kommt, dass die zunehmende Verstädterung den Erhalt von Frei- und Grünflächen elementar für einen gesellschaftlichen Zusammenhalt und die Vorsorge vor Klimarisiken macht. Es zeigt sich somit, dass es gute Gründe gibt, das Stadtgrün neben anderen Planungsbereichen in planerische Vorhaben der Stadtplanung zu integrieren und Lösungen für lebenswerte, begrünte und resiliente Städte zu entwickeln.⁷⁵

5.3.1 Formen der Bepflanzung

Im vorangegangenen Abschnitt der Stadtbegrünung wurden schon diverse Bepflanzungsformen genannt. Folgend werden einige Bepflanzungsformen näher definiert, wobei es sich bei ihnen um Formen handelt, welche für die weitere Arbeit entscheidend sein können um sie in die Planung zu integrieren.

5.3.1.1 Stadtbäume

Bäume werden im Stadtbild oft aus unterschiedlichen Beweggründen eingesetzt. Hierbei dienen sie als Kompensationselement für das gesamte Stadtbild. Dabei häufig eingesetzte Bäume sind die Edeltanne (*Abies procera*), der Bergahorn (*Acer pseudoplatanus*), die italienische Erle (*Alnus cordata*), die Hainbuche (*Carpinus betulus*) oder bspw. die Rosskastanie (*Aesculus hippocastanum*). Diese genannten Bäume bilden im Stadtbild einen Großteil unter den Allee- und Parkbäumen.⁷⁶

Bei anderen Beständen an Bäumen handelt es sich um Bäume, die Orte wie Friedhöfen ihren eigenen Charakter geben sollen.⁷⁷ In der Umsetzung und Planung werden hier dazu häufig die grüne Hänge-Buche (*Fagus sylvatica* f. *pendula*), die gemeine Esche (*Fraxinus excelsior*) und die Rotbuche (*Fagus sylvatica*) eingesetzt. Diese lassen ein Bild eines abgegrenzten, mystischen Ortes entstehen und geben ihm einen Wiedererkennungswert. Immer größerer Beliebtheit erfreuen sich indes Wälder und große Parks inmitten von Städten. Diese dienen als Rückzugsraum, Begegnungsorte und Schattenspender. Hierfür werden Fichten (*Picea*), Kiefern (*Pinus*), Silber Pappel (*Populus alba*) und andere hochwachsende Bäume

⁷⁵ Bundesministerium für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2015: S.8

⁷⁶ Mader, Günter, 1996: Gestaltungsmittel in Garten, Landschaft und Städtebau, Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart 1996: S. 22

⁷⁷ Mader, Günter, 1996: S. 80-82

eingesetzt, sodass sie in etwa einem natürlichen Mischwald ähneln.⁷⁸ Ein weiterer wichtiger Faktor für Bäume in der Stadt sind Baumbepflanzungen in Gartenstädten und Villenkolonien. Diese liegen meist unmittelbar an urbanen Ballungsgebieten und bilden eine eigene Gemeinschaft, die eine ländliche Idylle in der Stadt erschaffen soll. Zur Verwendung kommen hier Robinien (*Robinia pseudoacacia*), der Vogelbeerenbaum (*Sorbus aucuparia*) und weitere Bäume, die sich leicht züchten und sich in der Form ihres Wuchses verändern lassen, um ein einheitliches Bild zu erschaffen. Darüber hinaus gibt es noch unzählige andere Einsatzmöglichkeiten für Bäume in der Stadt, wie z.B. auf Parkplätzen oder zum Abgrenzen von Stadtbezirken, ähnlich wie bei Friedhöfen.⁷⁹

Leistungen von gehölzbestandenen innerstädtischen Grünflächen

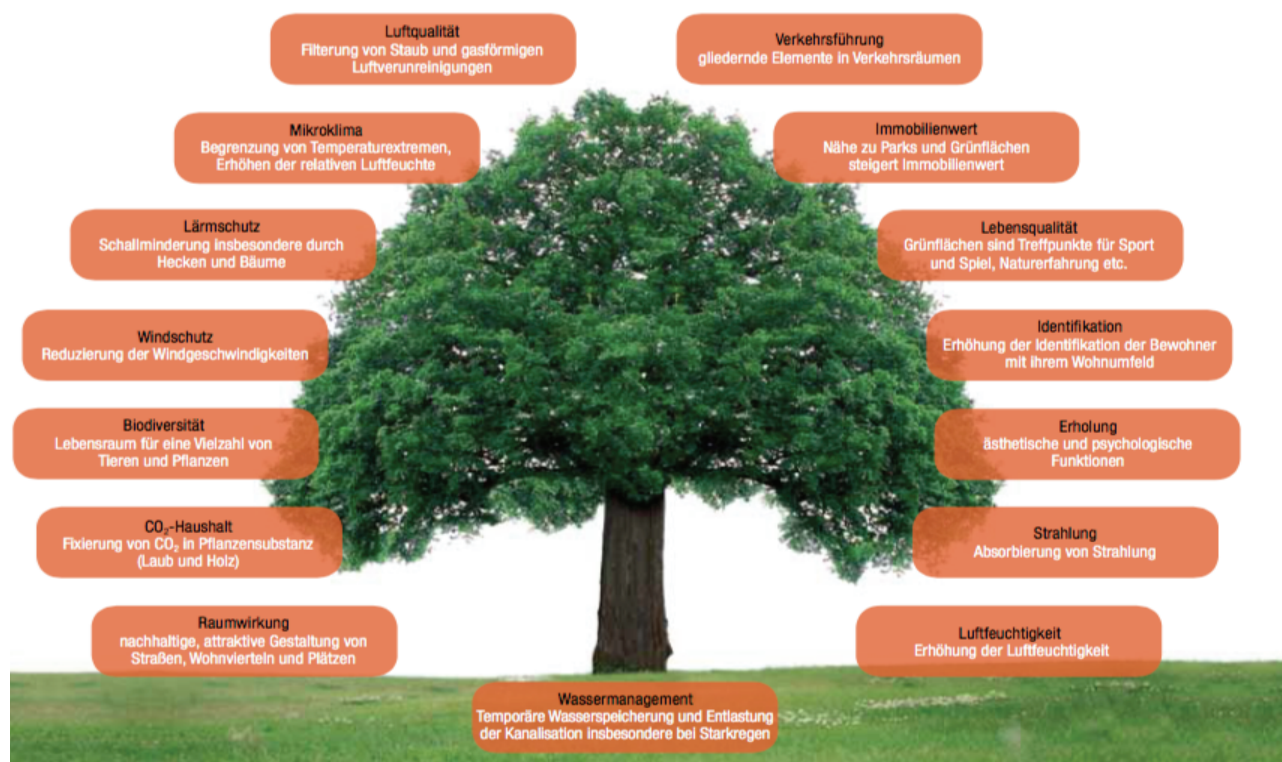


Abbildung 38: Leistung von Gehölzen in Städten

Stadtbäume und Klimawandel

Bereits jetzt gibt es ein breites Spektrum der klimatischen Verhältnisse in Deutschland. Ganz beispielhaft für den Westen des Landes ist hierbei das Ruhrgebiet, in dem die Klimastation in Essen-Brendeney mit 931 mm Niederschlag

⁷⁸ Mader, Günter, 1996: S. 136-140

⁷⁹ Mader, Günter, 1996: S. 210-240

im Jahr ein deutlich vom Ozean geprägtes Klima aufweist. Im Gegensatz dazu liegt der Niederschlag in Leipzig, also fast ganz im Osten des Landes bei nur 512 mm und in Erfurt mit 500 mm Niederschlag, ganz deutlich im subkontinentalen Klimabereich. Klimaforscher gehen in den nächsten Jahren von einem Rückgang des Niederschlages im Sommer um rund 50 % aus, was bedeutet, dass zukünftige Stadtbäume ihren natürlichen Ursprung in Regionen haben, in denen es maximal 500 mm oder weniger Niederschlag jährlich gibt. Ein weiteres wichtiges Merkmal bei der Auswahl ist eine ausreichende Winterfrosthärte, da es mitunter von September bis in den Mai zu Kälteperioden kommen kann.⁸⁰

5.3.1.2 Dachbegrünung

Durch den stetigen Zuwachs an Gebäuden, egal ob Wohnhäuser, Einkaufszentren oder Fabrikhallen verschwinden zunehmend kostbare Freiflächen, Wiesen, offener Boden oder Gartenland. Zur Rückgewinnung eines Teils dieser verlorenen Flächen eröffnet sich die Möglichkeit der Dachbegrünung. Da diese oftmals einsehbar sind, steht bei der Dachbegrünung die Ästhetik im Vordergrund. Hierbei spiegelt sich die Natur in ihrem Jahreszeitlichen Verlauf wieder und kann auch in der Stadt erlebbar gemacht werden.

Betrachtet man den bauphysikalischen Wert einer solchen Dachbegrünung, so drückt sich dieser im Schutz der Dachhaut gegen mechanische und thermische Schäden, sowie beim Schutz vor UV-Strahlung aus. Während bei „konventionellen“ Dächern die Temperaturschwankungen zwischen Hitzehöhepunkten im Sommer und Tiefstwerten im Winter bis zu 80 Grad Differenz betragen können, so kann dieser Wert bei einem begrüntem Dach um bis zu 40 Prozent gesenkt werden und verspricht somit eine längere Lebensdauer des Daches. Positiver und gewollter Nebeneffekt hierbei ist, dass die abgemilderten Temperaturen, für ein ausgeglicheneres Klima in den darunterliegenden Räumlichkeiten sorgen. So zeigt sich, dass eine niedrigere thermische Belastung und das Abhalten von UV-Sonnenstrahlen zu einer verlängerten Lebenserwartung für das ganze Dach führen kann.

Als ökologisch sinnvoll zu betrachten ist, dass im Pflanzensubstrat geringe Niederschläge auf dem Dach festgehalten werden oder bei großen Regenmengen der Wasserüberschuss nur allmählich in die Kanalisation abgegeben wird, wodurch

⁸⁰ Roloff, Prof. Dr. Andreas; Bonn, Dr. Stephan; Gillner, Dipl. Fortsw. Sten: -Klimawandel und Baumartenwandel in der Stadt- Entscheidungsfindungen mit Klima—Arten_Matrix (veröffentlich von der TU Dresden): S.3

Hochwasserspitzen reduziert und die Kanalisation und Klärwerke deutlich entlastet werden. Durch die natürliche Verdunstung des gespeicherten Regenwassers und der damit verbundenen Verdunstung kommt es zu einer Zunahme der Luftfeuchtigkeit, was zur Erhöhung der Staubbildung beiträgt und ein günstigeres Kleinklima zur Folge hat. Dies wirkt sich positiv auf das Befinden der Bewohner in der direkten Nachbarschaft aus.⁸¹

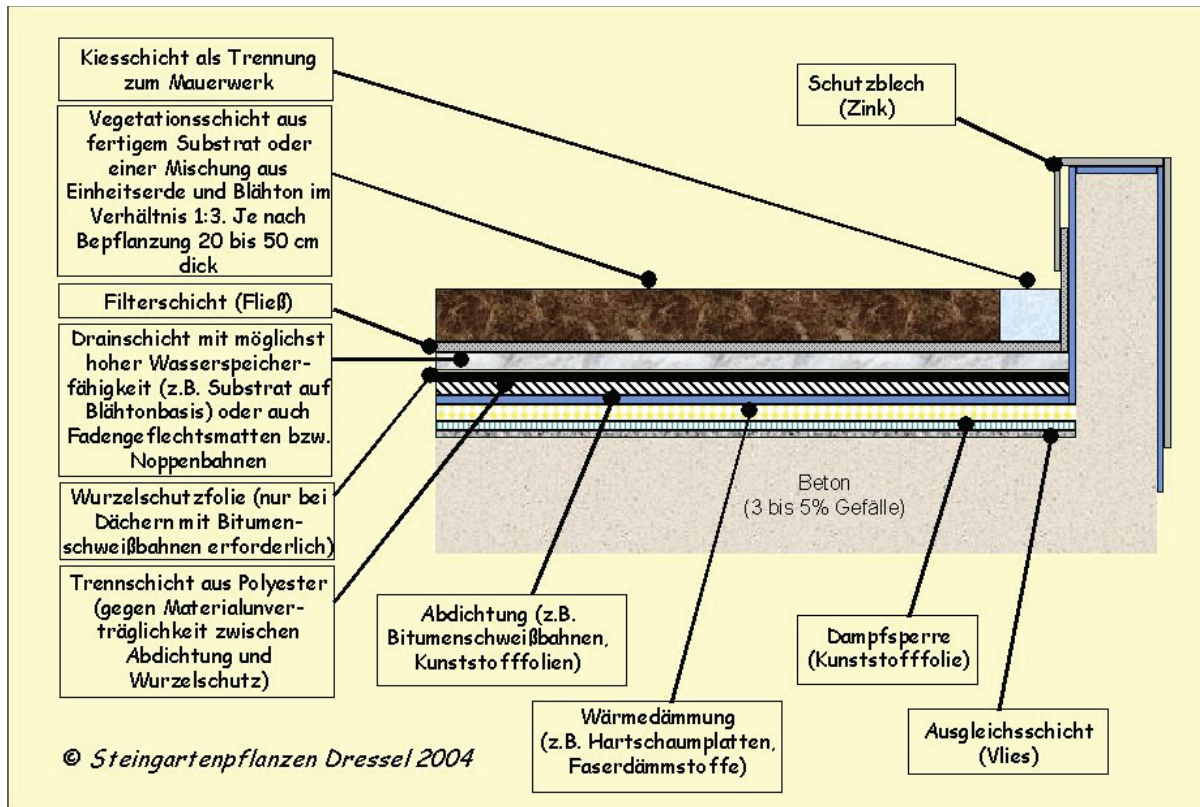


Abbildung 39: Aufbau einer Dachbegrünung am Beispiel eines Flachdaches

Extensive Begrünung

Von einer extensiven Dachbegrünung spricht man im Allgemeinen bei flächigen, niedrigen und ausdauernden Vegetationsformen, welche auch längeren Trockenperioden oder auch häufig wiederkehrender Vernässung standhalten können. Hierbei werden Pflanzengesellschaften angesiedelt, welche in der Natur an unkultivierten Stellen wie Wegrändern oder ähnlichem ihren Platz finden.⁸² Bei

⁸¹ Herausgeber: Landeshauptstadt Stuttgart, Garten- und Friedhofsamt in Verbindung mit der Stabsabteilung Kommunikation, Team Öffentlichkeitsarbeit; Text: John Döveling und Grafik (Seite 8); Fotos: Garten- und Friedhofsamt; Layout und Titelgestaltung: Roswita Maria Goy
Februar 2003; S 3 (Aus dem Prospekt: Dachbegrünung aber wie?)

⁸² Arndt, Horst, 2014: Wärmeschutz und Feuchte in der Praxis, Hrsg.: DIN Deutsches Institut für Normung e.V., Berlin 2016: S. 476

diesem geringen Gründachaufbau werden bevorzugt niedrigwüchsige Pflanzen wie Moose, Sukkulente, Kräuter oder Gräser verwendet, da sich diese überwiegend selbst erhalten können und somit ein geringer bis gar kein Pflegeaufwand von Nöten ist. Die extensive Begrünung ist auf flachen und bis hin zu 45 Grad geneigten Dächern möglich. Extensiv begrünte Dächer werden nicht dauerhaft genutzt und im Regelfall nur zu Wartungs- und Pflegemaßnahmen betreten, da sie in erster Linie dem ökologischen Ausgleich vorher überbauter Naturflächen dienen. Diese Form der Begrünung unterliegt den jahreszeitlichen Vegetationsentwicklungen und es kann zu einer natürlichen und spontanen Bestandsumbildung kommen.⁸³



Abbildung 40: Extensive Dachbegrünung auf einem Flachdach

Merkmale Extensivbegrünung

- einfacher Aufbau: meist nur eine Substratschicht übernimmt die Funktion des Aufbaues, wie z.B. die Speicherung von Wasser, Drainage, Filterung, Wurzelraum für Vegetation
- 8-10 cm reichen hierbei meistens als Substratschicht aus

⁸³ (Begrünungsarten: Extensive und Intensive Dachbegrünung)
<https://www.optigruen.de/planerportal/fachthemen/extensivintensiv/> (zuletzt aufgerufen am 23.01.2017)

- das Dach wird nur gering belastet (30 - 120 kg/m²) abhängig von Substratgewicht und Wassersättigung
- Geringe Pflege und Unterhaltsaufwand: Meistens reicht ein Pflegegang pro Jahr, da sich die Vegetation zum größten Teil selber erhält
- eine Bewässerung ist in der Regel nicht erforderlich
- nur wenige Pflanzen sind für diese Begrünung geeignet: als Pionierpflanzen wandern Moose hierbei oftmals von selbst ein. Sedum Arten (Fetthenne, Mauerpfeffer) sind Hauptbestandteile der Begrünung (z.B. *Sedum album*, *S. sexangulare*, *S. floriformum*, *S. hybridum*, *S. spurium*), Gräser (z.B. *Bromus erectus*, *Festuca ovina*, *Stipa barbata*) mit einem Anteil von ca. 20 % sind für die Erstbepflanzung sinnvoll. Als Zierde- oder Liebhaberpflanzen eignen sich unter anderem Dachwurz (Sempervivum- und Jovibarba-Arten) als auch Zwiebel- und Knollenpflanzen (z.B. *Allium flavum*, *A. pulchellum*).⁸⁴

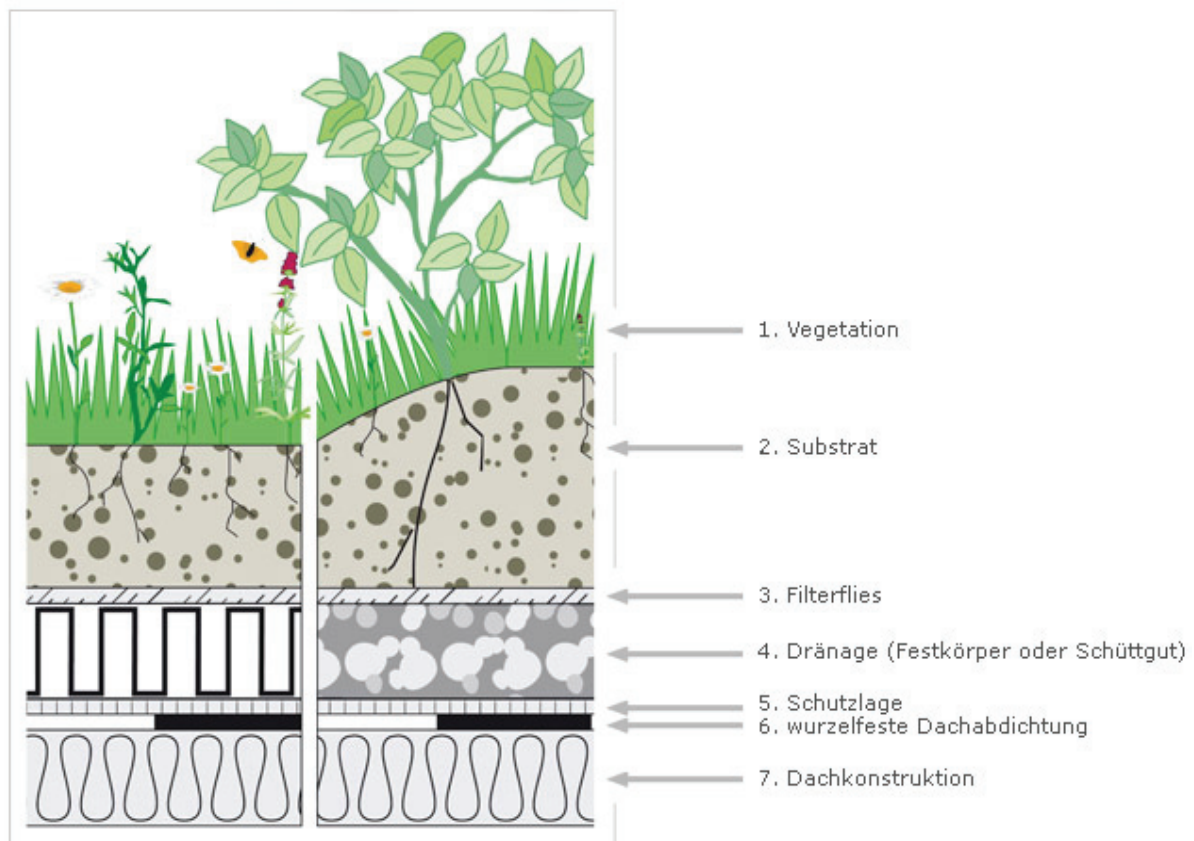


Abbildung 41: grober Aufbau extensive Dachbegrünung

⁸⁴ Schowalter, Marcus, 2004: Ökologische Stadtsanierung, Hrsg. Bedey Björn / Diplomica GmbH 2004, Kaiserslautern 2004: S. 108

Intensive Begrünung

In der Regel weist diese Form der Begrünung mehr Schichten als die extensive Dachbegrünung auf, was zur Folge hat, dass die meist hohe Flächenlast bereits bei der Planung zum Bau eines Gebäudes berücksichtigt werden muss. Bei der Bepflanzung sind im allgemein keine Einschränkungen zu erwarten und es kann die ganze gärtnerische Bandbreite an Pflanzen von Gräsern über Sträuchern bis hin zu Bäumen sowie Rasen eingesetzt werden, wobei im Regelfall immer eine spätere regelmäßige Bewässerung notwendig ist. Im Vergleich mit bodengebundenen Gartenflächen stehen ihnen die intensiv begrünten Dächer in ihren Gestaltungs- und Nutzmöglichkeiten in nichts nach, dementsprechend hoch ist auch der Pflegeaufwand.⁸⁵

Beim Gesamtaufbau beginnt die Höhe in der Regel bei etwa 25 cm und kann z.B. auf Tiefgaragen bis zu 100cm betragen. Das Gewicht schwankt je nach Aufbau und Pflanzung, zwischen etwa 300-1.200 kg/m²). Zur Erhaltung von intensiven Dachbegrünungen ist eine mehrfache jährliche Wartung und Pflege unumgänglich. Sie unterliegen oftmals auch hohen Anforderungen an die Bau- und Vegetationstechnik, da sie häufig als zusätzliche Nutzfläche (z.B. Urban Gardening) und Wohnraum durch den Menschen genutzt werden. Es sind Verkehrsflächen, Terrassen und sogar Fahrbeläge in Kombination mit intensiver Dachbegrünung möglich. Die Dachneigung sollte sich hierbei je nach Bepflanzung zwischen 0-5° bewegen und somit ausschließlich für Flachdächer geeignet.⁸⁶

⁸⁵ Schowalter, Marcus, 2004: S. 108

⁸⁶ (Begrünungsarten: Extensive und Intensive Dachbegrünung)

<https://www.optigruen.de/planerportal/fachthemen/extensivintensiv/> (zuletzt aufgerufen am 23.01.2017)



Abbildung 42: intensive Dachbegrünung auf einem Wohnhaus

Merkmale Intensivbegrünung

- mehrschichtiger Aufbau, aus Dränageschicht (ab ca. 5 cm), Trenn- bzw. Filterfließ (ca. 200 g/m²) und einer Vegetationsschicht (ca. 25-100 cm)
- hohe Dachlast, je nach Gewicht der Dränage- und Vegetationsschicht, Wassersättigung und möglicher Schneebelastung
- Hoher Aufwand für Pflege und Unterhalt
- oftmals ist Bewässerung erforderlich
- mehrmaliges Düngern im Jahr erforderlich
- geeignet sind hierbei so gut wie alle Pflanzen von Stauden bis Bäume über Blütenpflanzen bis hin zu Nutzpflanzen, je nach Substratdicke und Beschaffenheit als auch Lage der Bepflanzung⁸⁷

⁸⁷ Schowalter, Marcus, 2004: S. 108-109

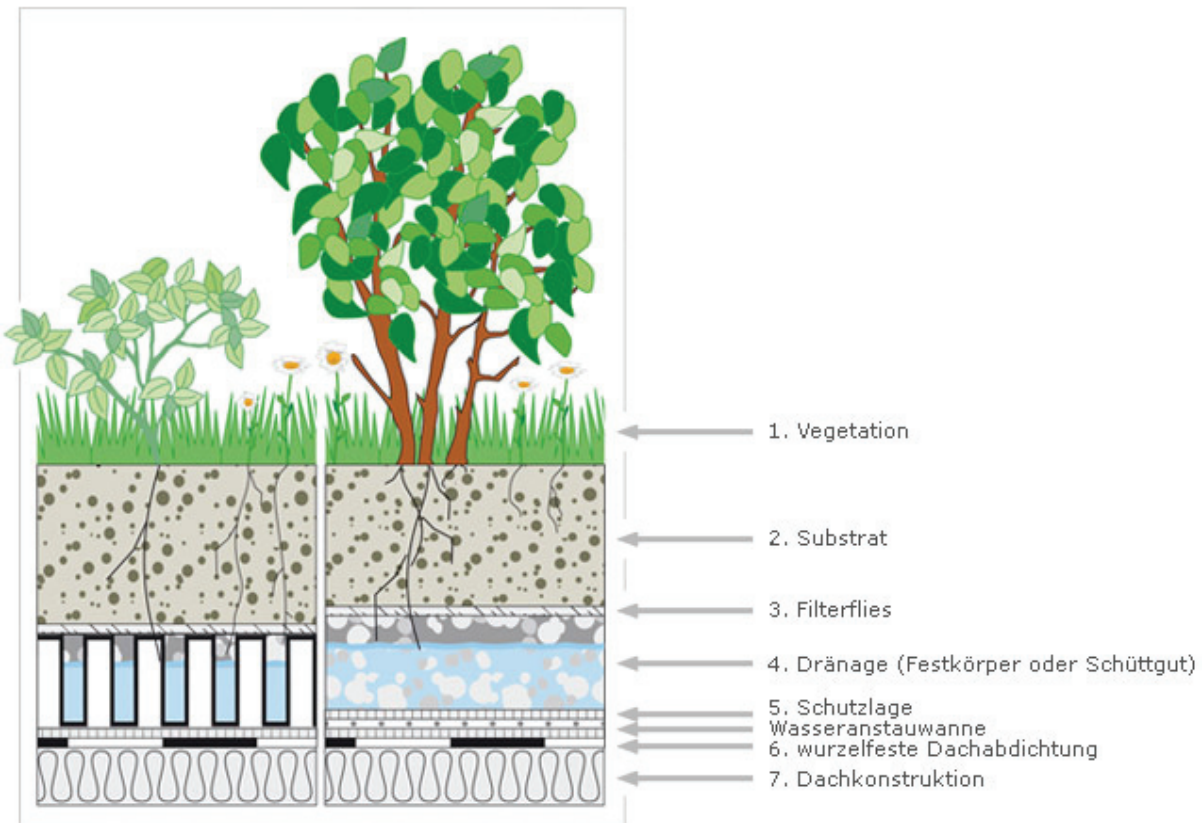


Abbildung 43: grober Aufbau intensiver Dachbegrünung

Einfache Intensivbegrünung

Bei der einfachen Intensivbegrünung handelt es sich um eine Art Mischform, welche von ihrer Ausprägung zwischen Extensiver und Intensiver Dachbegrünung liegt. Man könnte diese Begrünung auch als Extensiv-intensive Dachbegrünung, aufwändige Extensivbegrünung, Extensivbegrünung mit Anhögelung oder Halbintensivbegrünung nennen. Gegenüber der Extensivbegrünung weist die einfache Intensivbegrünung einen höheren Schichtaufbau auf und bietet somit durchaus anspruchsvolleren Pflanzenarten einen Lebensraum. Jedoch sind die Pflanzen anspruchsloser als bei einer intensiven Dachbegrünung, was zur Folge hat, dass Pflege, Wasser- und Nährstoffversorgung auch weniger aufwändig anfallen. So wird die Bepflanzung gerne als gestalterisches Element bei einsehbaren Dächern eingesetzt, da sie durch ihre höhere Pflanzenvielfalt optisch ansprechender als extensive Dachbegrünung wirken und nicht zum begehen außer zu Pflege und Wartungszweck gedacht/geeignet sind.⁸⁸

⁸⁸ (Begrünungsarten: Extensive und Intensive Dachbegrünung)

<https://www.optigruen.de/planerportal/fachthemen/extensivintensiv/> (zuletzt aufgerufen am 23.01.2017)

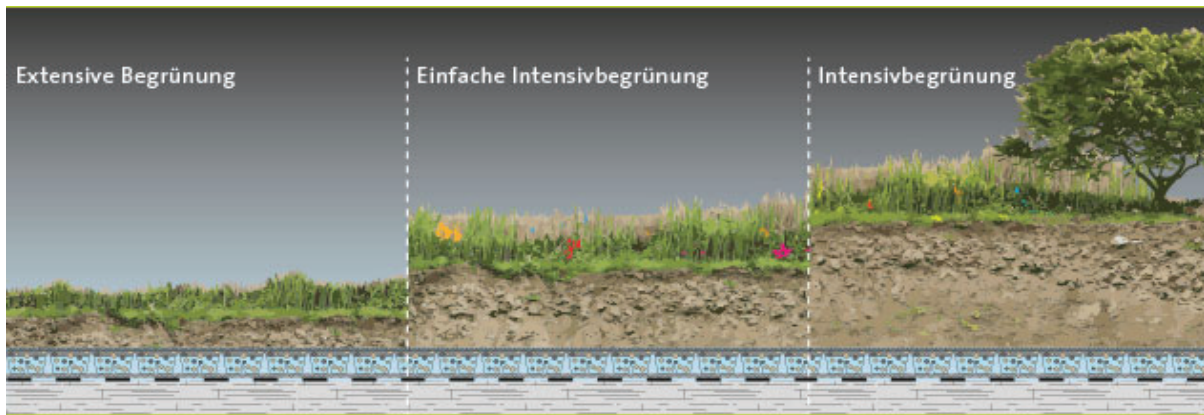


Abbildung 44: Unterscheidung der drei genannten Dachbegrünungsformen

5.3.1.3 Fassadenbegrünung

Die Fassadenbegrünung ist eine Art der Begrünung, welche bei Beispielprojekten in den 80er und 90er Jahren eine ihrer Hochzeiten erlebte. Dabei wurde die Fassadenbegrünung überwiegend durch selbsthaftende Kletterpflanzen verwirklicht. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts, nachdem die Fassadenbegrünung eher als ein Bindeglied zwischen der Architektur und der Gartenkunst angesehen wurde und bei Architekten wie Fritz Encke (deutscher Gartenarchitekt) oder Herrmann Muthesius (deutscher Architekt) durchaus beliebt war, verlor diese Form der Begrünung im Zuge der klassischen Moderne an ihrer Popularität, da die Ideale von Reinheit und Ordnung scheinbar nicht mit der Fassadenbegrünung zu vereinbaren waren.⁸⁹ Erst mit der Bewegung zur Stadtökologie tauchte die Fassadenbegrünung in der 70er Jahren wieder auf und wurde eines ihrer Hauptanliegen. Als zwei der wichtigsten Projekte dieser „Epoche“ kann man ganz klar die Sanierung von Block 103 und Block 108 in Berlin betrachten.⁹⁰ Jene Projekte waren Modellprojekte der umweltorientierten Stadtsanierung und bezogen sich auf Objekte der gründerzeitlichen Blockrandbebauung. Noch heute zählt der Block 103 im Berliner Stadtteil Kreuzberg zu einem der grünsten Wohnblöcke in Berlin. Denn hier wachsen wie oftmals üblich die Kletterpflanzen nicht nur auf den Brandwänden oder in den Hinterhöfen, sondern darüber hinaus auch auf der zur Straße gerichteten Fassade des Wohnblocks.⁹¹ Fassadenbegrünungen bedienen darüber hinaus auch die Funktion zur Verbesserung des Stadtklimas, aus dem Grund einer erhöhten

⁸⁹ Zhang, Ji, 2014: Nachhaltige Wohngebäudesanierung in Deutschland und China - Untersuchung der konzeptionellen und strategischen Übertragungsmöglichkeiten, Springer Vieweg, Berlin 2014: S. 148

⁹⁰ Gauzin-Müller, Dominique, 2002: Sustainable Architecture and Urbanism (Concepts, Technologies, Examples), Birkhäuser-Publisher for Architecture; Basel, Berlin, Boston, 2002: S.43

⁹¹ Zhang, Ji, 2014: S.149

Verdunstung und der Verminderung der Wärmerückstrahlung auf umliegende Gebäude. So gleichen sie Bereiche, in denen ein hoher Versiegelungsgrad vorliegt, Temperaturextreme aus. Begrünte Fassaden können gegen den Einfluss von Witterung schützen und als Wärme und Kälteschutz wirken, wobei speziell Kletterpflanzen als natürlicher Sonnenschutz eingesetzt werden können.⁹²



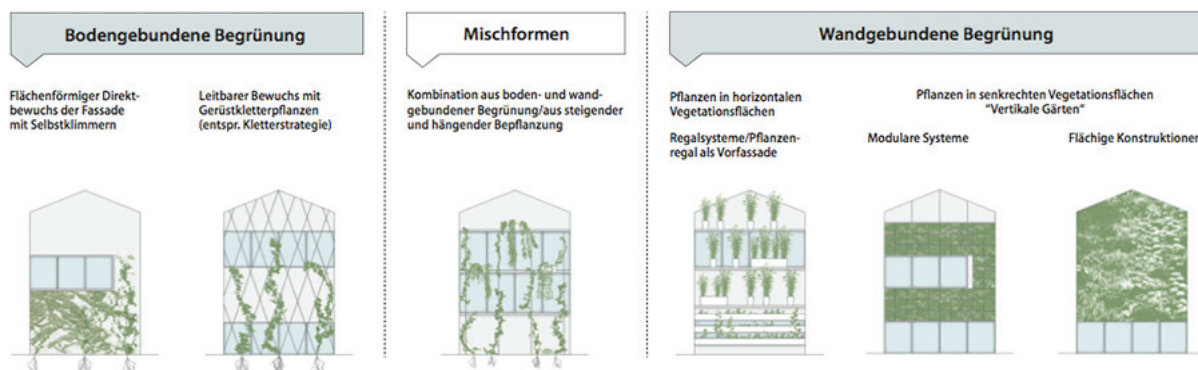
Abbildung 45: Block 103 in Berlin

5.3.1.3.1 Begrünungsumfang/ Begrünungstechniken

Im Allgemeinen handelt es sich bei der Fassadenbegrünung um eine relativ einfache Technik, welche einen geringen Anspruch an Platz- und Pflegebedarf besitzt. Jedoch erfordert auch eine erfolgversprechende Wandbegrünung ein Mindestmaß an Fachkenntnis. Angebracht werden kann Fassadengrün an alle Gebäudeaußenflächen, wobei ein ausreichender Abstand zu Türen, Fenstern und Lüftungsöffnungen zu berücksichtigen ist. Randeingrünungen von Glasfronten lassen sich auch durchaus reizvoll gestalten, da die Bepflanzung hierbei von außen als auch vom inneren des Gebäudes sichtbar ist. Nebengebäude, Zäune oder Gastanks,

⁹² Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2010: Konzepte für Regenwasserbewirtschaftung Gebäudebegrünung, Gebäudekühlung - Leitfaden für Planung, Bau, Betrieb und Wartung-, Berlin 2010: S.35

welche „nackt“ nicht gerade zu den Schönheiten unter der Bebauung zählen, bieten oftmals Platz für eine wirkungsvolle Begrünung. Darüber hinaus sind auch Sockelbegrünungen durch nicht rankende bodenbedeckende Pflanzenarten attraktiv um diese zu verzieren.⁹³



Kategorisierung verschiedener möglicher Pflanzenfassaden © Nicole Pfoser 09/2009
Grundlage: Diagramme (FLL 2000, S. 19; Kaltenbach 2008, S. 1455), Ergänzungen durch Verfasserin.

Abbildung 46: Formen der Wandbegrünungen

Bodengebunden-Direktbewuchs mit Selbstklimmern

Mit den Pflanzengruppen der Selbstklimmer werden Fassaden-Direktbegrünungen durchgeführt, welche sich bis zur gesamten Ausprägung ihrer Wuchshöhe von bis zu ca. 25 m und ihres gesamten Gewichtes an eine geeignete Wandoberfläche haften, und dadurch dem üblichen Wind und Niederschlag standhalten. Hat sich der Pflanzenbewuchs großvolumig ausgebildet und eine hohe Trockenmassebildung erreicht, so erhöhen sich die Intervalle der Wartungsschnitte und es wird zu einem Ausräumen der trockenen Pflanzenteile geraten. Dies ist wichtig, da durch die Zunahme von Totholz das Brandrisiko steigt. Von daher sollte die Wartungszugänglichkeit bereits im Zuge der Planung berücksichtigt werden.⁹⁴

Bodengebunden - Leitbarer Pflanzenbewuchs mit Gerüstkletterpflanzen

Besteht bei der Begrünung eine Distanz zur Fassade, so benötigt diese Begrünungstechnik als bodengebundene Begrünung (Boden- und Bodenwasseranschluss) die gleichwertigen Bedingungen wie der Bodengebunden-Direktbewuchs mit Selbstklimmern. Jedoch anders als dieser umfasst diese Art der Pflanzung die Anwendungsbreite aller üblichen Fassadenbauweisen, einschließlich

⁹³ Stadt Münster: Informationsblatt zur Fassadenbegrünung, 2010: S. 1

⁹⁴ Pfoser, Dipl.-Ing. Nicole, 2016: Fassaden und Pflanzen - Potenziale einer neuen Fassadengestaltung- (Dissertation, Technische Universität Darmstadt) Darmstadt 2016: S.: 54

Glasflächen, energiegewinnender Flächen, als auch Freiflächen wie Terrassen und Balkone.⁹⁵

Wandgebunden - Regalsystem horizontal

Bei dieser linearen Bepflanzungsform kommen oftmals übereinander angeordnete Langrinnen, linear aufgereichte Kästen sowie Töpfe mit Einlagen von Substrat und Drainageebenen zur Anwendung. Durch die exponierte Lage und das eingeschränkte Vorhandensein von Substraten in den Pflanzgefäßen sind hierbei vor allem winterharte Pflanzen von Vorteil. In den Regalböden, auf welchen sich die Pflanzbehälter befinden, kann die Zufuhr von Wasser und Nährstoffen durch eine Versorgungsleitung der jeweils darunterliegenden Bepflanzung gewährleistet werden. Bei der Pflanzenwahl ist diese auf den Gesamtentwurf je nach Gegebenheiten anzupassen. Notwendig ist bei der Anlegung einer solchen Bepflanzung eine hohe mechanische Stabilität gegenüber allen (z.B. thermische Ausdehnung) Temperaturen und eine UV-Beständigkeit.⁹⁶

Wandgebundene - Modulare Systeme vertikal

Hierbei ist das deutlichste Kennzeichen dieses modularen Begrünungssystems die Gliederung der Sichtebenen in Flächenraster. Die Module welche verwendet werden sind im Regelfall rechteckige oder quadratische Substratkästen mit einer Bautiefe von ca. 10-25 cm. Die Module werden an ein Versorgungssystem gekoppelt, vorkultiviert und auf dafür abgestimmte Unterkonstruktionen angebracht. Die Flächengröße der Module sollte je Feld eine Größe von 0,5 m² bis ca. 1,0 m² betragen. Zur Anbringung wird aufgrund des hohen Gewichtes ein Hebegerät benötigt. Sind die Wände hinter den Modulen geschlossen, so bilden sie gleichzeitig eine Dichtebene zur Außenwand. Das Substratvolumen welches senkrecht angebracht ist, besteht aus einem feuchtigkeitsspendenden mineralischen Gemisch (Bimsstein, Lavastein), Platten aus Steinwolle oder Schichten aus Torfmoosen (Sphagnum). Korrosionsfreie Metalle oder Recycling-Kunststoffe kommen für die Gitterbehälter zum Einsatz. Zur Ableitung des Wassers, welches nicht durch das Substrat oder die Bepflanzung gehalten wird, werden unterhalb der begrünten Flächen Fangbleche zur Ableitung dieses Überschüssigen Wassers angebracht.⁹⁷

⁹⁵ Pfoser, Dipl.-Ing. Nicole, 2016: S. 56

⁹⁶ Pfoser, Dipl.-Ing. Nicole, 2016: S. 58

⁹⁷ Pfoser, Dipl.-Ing. Nicole, 2016: S. 60

**Begrünungssystem**

Bodengebunden,
Selbstklimmer

Systemaufbau

Direktbegrünung, keine Sekundär-
konstruktion erforderlich

Gestaltung

Flächenwirkung nach Pflanzen-
wahl/-wuchs (in 5-20 Jahren)
Pflanzenauswahl nach Art, Textur,
Farbgebung, Belaubungsphase
(sommergrün/immergrün)

Pflanzeneignung

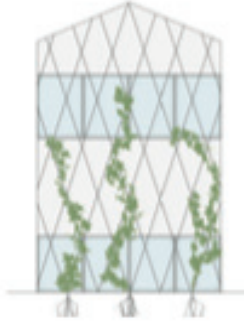
Wurzelkletterer,
Haftscheibenranker

Versorgung

Erdboden/Bodenfeuchte, Wasser,
und Nährstoffversorgung standort-
bezogen bei Bedarf. Pflanzenaus-
wahl nach Exposition (Licht- und
Windverhältnisse). Pflege- und
Wartungszugänglichkeit

Systemtypische Potenziale

Geringer Investitionsaufwand
Witterungs-, Strahlungsschutz und
Endgröße nach Pflanzenauswahl
(sommergrün/immergrün/Textur).
Lebensraum und Nahrung für
Insekten und Vögel

**Begrünungssystem**

Bodengebunden,
Gerüstkletterpflanzen

Systemaufbau

Kletterhilfe/Spalier als separate
Ebene (Stäbe, Seile, Gitter, Netze)
Lastabtragung: Wand, ggf. Boden

Gestaltung

Flächenwirkung nach Pflanzen-
wahl/-wuchs (in 3-12 Jahren)
Pflanzenauswahl nach Art, Textur,
Farbgebung, Belaubungsphase
(sommergrün/immergrün)

Pflanzeneignung

Ranker, Schlinger/Winder, Spreiz-
klimmer, spalierbare Gehölze

Versorgung

Erdboden/Bodenfeuchte, Wasser,
und Nährstoffversorgung standort-
bezogen/bei Bedarf. Pflanzenaus-
wahl nach Exposition (Licht- und
Windverhältnisse). Pflege- und
Wartungszugänglichkeit

Systemtypische Potenziale

Witterungs-, Strahlungsschutz und
Endgröße nach Pflanzenauswahl
(sommergrün/immergrün/Textur).
Leitbar, hohe Verschattungslei-
stung, ggf. "Vertical Farming"

**Begrünungssystem**

Wandgebunden, Pflanzgefäße

Systemaufbau

Kragkonsolen oder Vorkonstruk-
tion zur Aufnahme von Einzel-
oder Linearbehältern

Gestaltung

Sofortige Flächenwirkung bei
Vorkultivierung.
Pflanzenauswahl nach Art, Textur,
Farbgebung, Belaubungsphase
(sommergrün/immergrün)

Pflanzeneignung

Stauden, Kleingehölze,
bedingt Kletterpflanzen

Versorgung

Substrat, Wasser-, Nährstoffbedarf
und Exposition nach Pflanzen-
gesellschaft.
Drainage, ggf. Feuchterege-
lung. Pflege- und Wartungszugäng-
lichkeit

Systemtypische Potenziale

Variable Bepflanzung, Witterungs-
und Strahlungsschutz nach
Pflanzenwahl (sommergrün,
immergrün, Textur)
Verschattungs- und Verdunstungs-
leistung, ggf. "Vertical Farming"

Abbildung 47: Wandgebunden-Regalsystem horizontal

Wandgebundene - Flächige Systeme vertikal

Diese Systeme bieten eine Lösung für teil- und oder ganzflächige Fassadenbegrünungen, bei der ein Wasser- oder Bodenanschluss fehlt bzw. nicht verfügbar ist. Es ist für Massivwände einsetzbar und nicht ohne weiteres partiell austauschbar, da es eine großflächige zusammenhängende Bepflanzung ist.⁹⁸

⁹⁸ Pfoser, Dipl.-Ing. Nicole, 2016: S. 61

Mischform aus Boden- und Wandgebundener Fassadenbegrünung

Abhängig von der örtlichen Situation, kann es zu einer parallelen Anwendung von bodengebundenen und fassadengebundenen Begrünungsformen an derselben Fassade kommen.⁹⁹ Ein durchaus bekanntes und nennenswertes Beispiel für diese Mischform ist die Humboldt - Universität in Berlin - Adlershof, wo die Fassade sowohl einen bodengebunden als auch eine Ergänzung durch wandgebundene Wuchsbehälter aufweist.¹⁰⁰

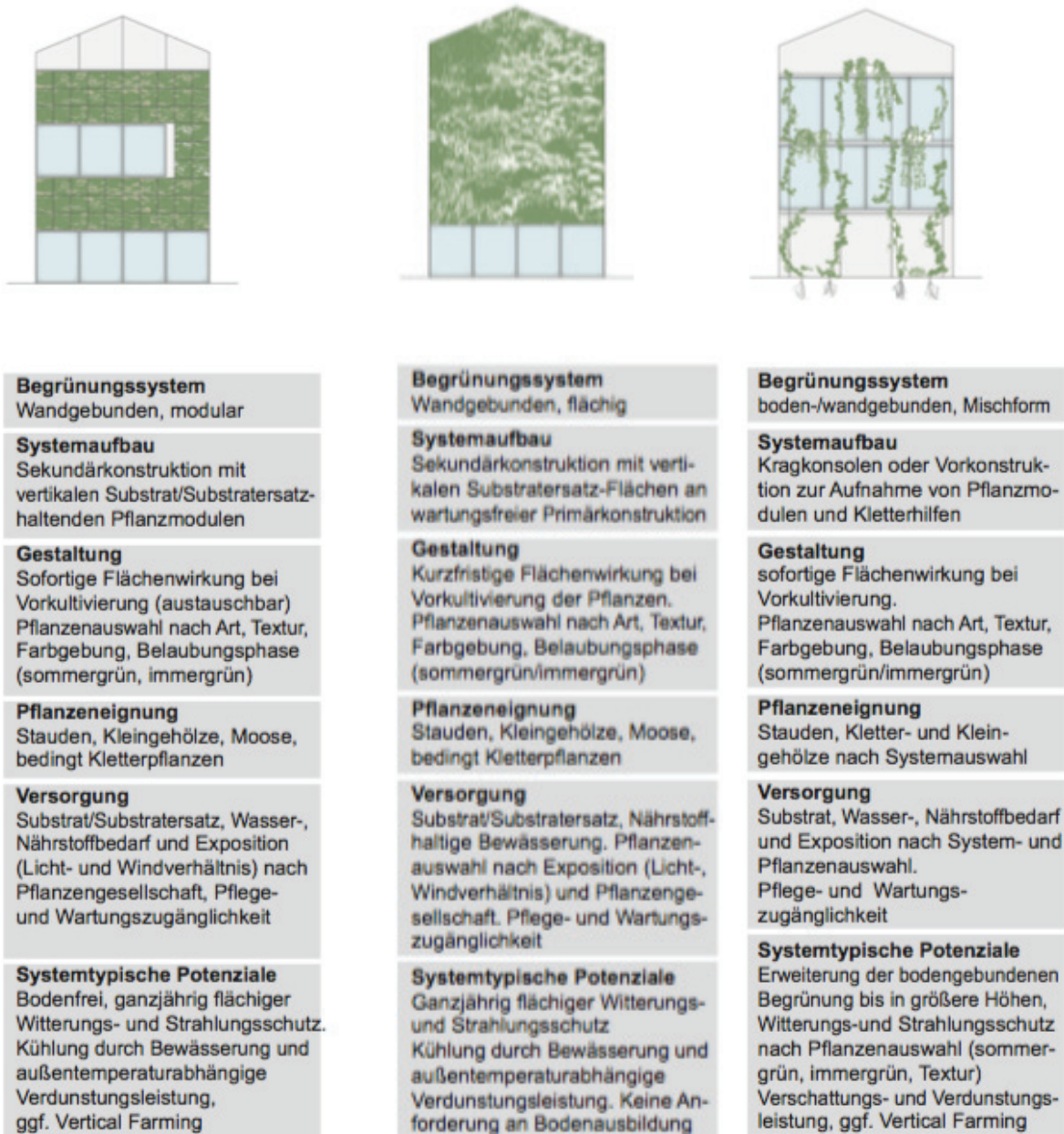


Abbildung 48: Wandgebundene- Modulare Systeme vertikal

⁹⁹ Pfoser, Dipl.-Ing. Nicole, 2016: S. 64

¹⁰⁰ (Das Stadtgrün der Zukunft ist funktional) https://www.hu-berlin.de/de/pr/nachrichten/nr1608/nr_160816_00 (zuletzt aufgerufen 01.02.2017)

5.3.1.4 Grünflächen

In Siedlungsgebieten erfüllen Grünflächen vielfältige Aufgaben und Funktionen. Ganz besonders der Wohnwert in einer Siedlung wird durch sie bestimmt. Die wichtigsten Funktionen von Grünflächen sind:

- gestaltende und gliedernde Funktion
- Erholungs- und Freizeitfunktion
- Erschließungsfunktion
- klimatische Funktion
- ökologische Funktion
- soziale und kulturelle Funktion
- ökonomische Funktion¹⁰¹

Gestaltende und gliedernde Funktion

Grünflächen sind unter anderem dazu angelegt eine gestaltende und gliedernde Funktion zu übernehmen. Dies tun sie, indem sie eine „grüne“ Vernetzung/Verbindung zwischen verschiedenartigen Nutzungen und Strukturen darstellen und fußläufige Verbindungen schaffen. Beispiele dafür sind grüne linear verlaufende Verbindungen zwischen Quartieren oder sogar Stadtteilen, als auch begrünte Brücken zur Überquerung von Verkehrsstraßen. Grünflächen, welche einen hohen Gehölzanteil aufweisen, erzielen oft eine gute und gliedernde Wirkung zwischen den jeweils vorliegenden Nutzungen wie z.B. Gewerbe und Wohnen oder bei der Bepflanzung vormals nicht so attraktiver Gebäude.¹⁰²

Erholungs- und Freizeitfunktion

Der vorhandene Bestand an Grünflächen in Siedlungen erfüllt im besten Fall die wichtigsten Erholungs-, Freizeit-, und Sportbedürfnisse aller Altersstufen und sozialen Schichten. In Bezug auf die Erholung, sollte das Angebot die Nachfrage nach sogenannter Naherholung abdecken können. So sollten die Grünflächen

¹⁰¹ Jacsman, Jonas; Schilter Rene Ch., 1995: Landschaftsplanung -Aufgaben, Grundsätze, Konzepte und Methoden für eine ökologisch orientierte Raumplanung, vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich, Zürich 1995: S. 184

¹⁰² Schulte, Prof. Dr. Karl-Werner, 2011: Immobilienökonomie, Band III: Stadtplanerische Grundlagen, Oldenburg Verlag München, München 2011: S. 178

ausreichend Flächen oder Einrichtungen zur Verfügung stellen, welche für die Ausübung von Aktivitäten zur Erholung in den Arbeitspausen, am Feierabend oder an arbeitsfreien Tagen nötig sind.¹⁰³

Erschließungsfunktion

Wo bestimmte Freiräume ausschließlich oder primär dem motorisierten Verkehr dienen, so dienen Grünflächen in ihrer Aufgabe der Erschließungsfunktion eher der Erschließung durch Fuß- und Radwegnetze. Dabei erfüllen sie oftmals die Erschließungsfunktion innerhalb von Siedlungen welche für den motorisierten Verkehr nicht oder nur schwer zugänglich sind.¹⁰⁴

Klimatische Funktion

Grünflächen in innerstädtischen Bereichen erfüllen ja nach ihrer Ausdehnung und Lage im Gefüge der Stadt lufthygienische, klimatische, und ökologische Funktionen im urbanen Umfeld. Je nach der Größe, den Reliefbedingungen und Vegetationsstruktur der jeweiligen Grünfläche ist auch der Wert seiner klimatischen Wirkung. Weitere Faktoren hierbei sind die Dichte und Durchlässigkeit der Randbebauung. Je größer eine Grünfläche ist desto höher ist im Regelfall auch die Intensität und Reichweite der kühlenden Wirkung. Jedoch auch kleinteilige Grünflächen sind durchaus wichtig für das innerstädtische lokale Stadtklima. Da das kleinteilige klimaökologische Wirkungsgefüge, welches sich meistens bei großräumigen windstillen/schwachen Wetterlagen einstellt, gerade von der Vernetzung und Lagebeziehung der Grünflächen und deren Strukturen an Vegetationen, als auch durch die Lagebeziehung der sie umgebenden Bebauung bestimmt wird.¹⁰⁵

Ökologische Funktion

Eine enorme Auswirkung haben Grünflächen auf die Umwelt. Gerade in diesem Zusammenhang ist Fotosynthese von Pflanzen mit der CO²-Aufnahme und der Abgabe von Sauerstoff und Wasser an die Luft von besonderer Bedeutung. Die Wurzeln der Pflanzen im Boden spielen eine herausragende Rolle beim

¹⁰³ Jacsman, Jonas; Schilter, Rene Ch., 1995: S. 184

¹⁰⁴ Jacsman, Jonas; Schilter, Rene Ch., 1995: S. 185

¹⁰⁵ Barby, Kristion, 2012: Metropolregion im Klimawandel - Räumliche Strategie Klimaschutz und Klimaanpassung- KIT Scientific Publishing (Dissertation) Karlsruhe 2012: S. 174

Gastaustausch und bei den Stoffkreisläufen, welche zahlreiche positive Effekte mit sich bringen, wie z.B. die Verbesserung des Lokalklimas und Weltklimas im Allgemeinen.

Die wichtigsten ökologischen Faktoren von Grünflächen sind:

- CO²-Bindung
- Sauerstoffproduktion
- Klimawirksamkeit (Verdunstungskühle)
- Luftverbesserung (Feinstaubbindung)
- Wasserhaushalt (Grundwasserneubildung in Böden)
- Stickstoffbindung¹⁰⁶

Soziale und kulturelle Funktion

Größter Priorität wird in aller Regel der sozialen Funktion von Grünflächen/Freiräumen zugeschrieben. Vor Allem für Kinder sind Grünflächen enorm wichtig, da sie ein gesundes Wohnumfeld gewährleisten und symbolisieren. Hierbei dienen die Grünflächen darüber hinaus nicht nur für Kinder als Raum für sinnliche Wahrnehmung, als Aufenthaltsraum zur Erholung, für Bewegung und Spiel. An Bedeutung gewinnen Grünfläche mehr und mehr in Städten, da diese durch umweltbelastende und technische Auswirkungen gekennzeichnet sind. Denn in Städten verfügt nur ein sehr geringer Teil der Bewohner von knapp unter 25 % über ein Haus mit Garten. Daher ist der Zugang zu halböffentlichen und öffentlichen Grünflächen wichtig. Dies sollte bei jeder Bebauung durch Immobilien oder ähnlichem in der Planung berücksichtigt werden. Aus Untersuchungen geht hervor, dass in etwa 75% aller Freizeitaktivitäten im oder in der direkten Umgebung des Wohnhauses getätigt werden, wobei der Spaziergang zu den häufigsten Aktivitäten gehört. Die Räume der Grünflächen dienen der Aneignung, der Bewegung, dem Naturerleben und bei Kindern dem kreativen Spielen, hierbei ist jedoch immer die Nähe zum Wohnen ausschlaggebend.¹⁰⁷

¹⁰⁶ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2012: Bewertungssystem Nachhaltiges Bauen (BNB) Außenanlagen von Bundesliegenschaften (Infobroschüre): S. A1

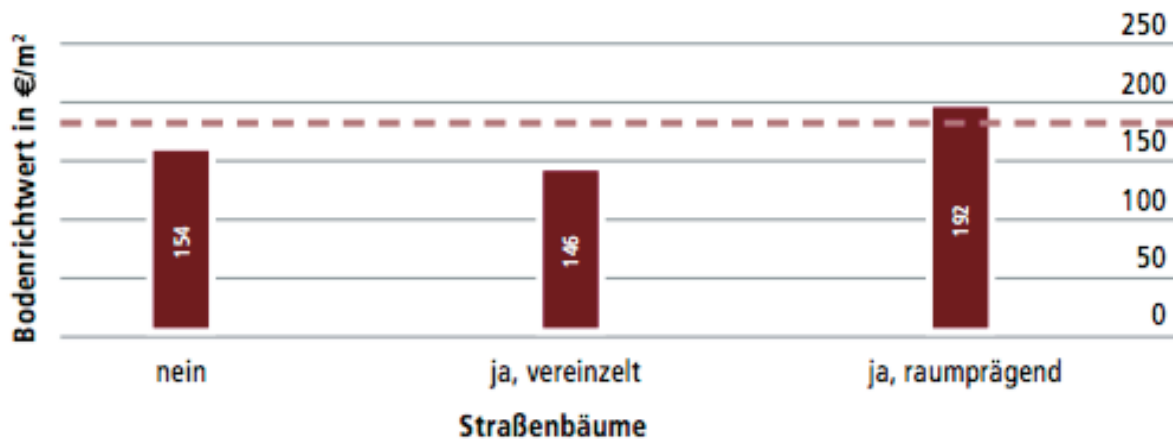
¹⁰⁷ Schulte, Prof. Dr. Karl-Werner, 2011: S.178

Ökonomische Funktion

Die ökonomische Funktion spielt bei der Bedeutung von Grünfläche erst seit wenigen Jahren eine wichtige Rolle und ist damit in den Fokus wissenschaftlicher Forschungen geraten. Im Auftrag der deutschen Gartenamtsleiterkonferenz wurde ein Forschungsprojekt durchgeführt, welches den ökonomischen Einfluss von Grün- und Freiflächen auf den Wert von Grundstücken und Immobilien ermittelt. Dabei kommt es zu einer Variation aus amtlich festgelegten Bodenrichtwerten in Abhängigkeit von Grün- und Freiflächen, woraus sich die wertverändernde Wirkung der Grün- und Freiflächen auf den Marktwert von Immobilien und Grundstücken ergibt. Auch wenn es sich hierbei nur um einen partiellen ökonomischen Wert handelt und somit nicht ein direkter volkswirtschaftlicher Wert erfasst werden kann, so sind die Ergebnisse doch recht beachtlich.¹⁰⁸ Es zeigt sich in den Ergebnissen deutlich, dass sich Grün- und Freiflächen in einer vielfachen Hinsicht auf den Bodenrichtwert auswirken können (siehe Abb. 49).

Variation des mittleren Bodenrichtwertes der Untersuchungsstandorte in Städten mit mittelhohen Bodenrichtwerten in Abhängigkeit von Straßenbäumen

n = 1.855 $\eta^2 = 0,029$ p = 0,001



Quelle: Hoffmann & Gruehn 2010

Abbildung 49: Auswirkung von Stadtbäumen auf den Bodenrichtwert

Bedeutsam sind hierbei auch Gärten oder Vorgärten, die direkt an die Immobilie gekoppelt oder mindestens in ihrer unmittelbaren Umgebung sind. Dabei stellte sich heraus, dass innerhalb der städtebaulichen Kategorien wie Etagenwohnungen,

¹⁰⁸ (ökonomische Funktionen städtischer Grünflächen) <http://www.vdwsuedwest.de/freiflaechenwert/> (04.02.2017)

gartenbezogenes Wohnen als auch dörflich geprägtes Wohnen überdurchschnittliche hohe Bodenrichtwerte verzeichnen, jedoch nur wenn die Gärten oder Vorgärten eine angemessene bis hohe Qualität aufweisen, was heißt, dass sie gut gestaltet und gepflegt sein müssen.¹⁰⁹

5.3.2 Innerstädtische Parkanlage Suermont-Park Aachen

Durch den Abriss eines alten Gewerbehouses nahm die Stadt Aachen die Gelegenheit an, auf dieser neu entstandenen Freifläche eine zusammenhängende Park-Spiel-Landschaft zu entwickeln. Der Kern dieser Anlage ist hierbei ein durchgehendes Wegenetz, welches sich wie ein Bogen durch den „Quartierspark für alle“ zieht und ihn lichtdurchlässig und frei zu allen Seiten hin öffnet. In der Planung nahm man Bedacht darauf diesen Park für alle Altersgruppen attraktiv zu gestalten. Der damalige Autoparkplatz wurde verkleinert und das Wegenetz ermöglicht einen schnellen Zutritt in den Park.¹¹⁰ Darüber hinaus ist in diesem Park ein Gemeinschaftsgarten integriert. Die Baukosten für diesen neu entstandenen Park mit neuen Wegen, Sitzbänken sowie Bolz- und Basketballplatz beliefen sich auf rund 728.000 Euro. Durch ein umfangreiches Planungsverfahren mit „Parkwerkstatt“ und „Planungsspaziergang“ wurden hierbei die Ideen von Kindern und Erwachsenen mit einbezogen. Die CDU und die Grünen legten zu Beginn des Jahres 2013 einen Ratsantrag dazu vor und schon im Mai des darauffolgenden Jahres wurden in den zuständigen Fachausschüssen die grundlegenden Beschlüsse für eine Neustrukturierung dieser Fläche gefasst. Im September 2014 folgten dann die „Parkwerkstatt und der „Planungsspaziergang“. Bis zum Baubeginn im Jahr 2016 verging nochmal ein Jahr für die Ausschreibungen, die Ausführungsplanung und die Vergabe an die jeweiligen Unternehmer zum größten Teil im Bereich des Fachbereiches des Gartens und Landschaftsbaus bis zur Eröffnung am 15.Juni. 2016. Es zeigt sich hierbei das ein gut durchgeplantes Projekt in relativ geringer Zeit realisierbar ist.

¹⁰⁹ VerbandsMagazin 7-8 2011: Schwerpunkt Wohnumfeldgestaltung - Der Wert von Grün- und Freiflächen für Grundstücke und Immobilien: S. 6-7

¹¹⁰ (Suermondt-Park soll Herz des Viertels werden) <http://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/suermondt-park-soll-herz-desviertels-werden-1.864716> (zuletzt aufgerufen 13.02.2017)



Abbildung 50: Lageplan mit alter Bebauung



Abbildung 51: Plan des Parks nach dem Umbau

5.3.3 Innenhofbegrünung

Um einen Innenhof zu begrünen bestehen vielfältige Möglichkeiten, genauso wie die Wirkung des Klimas welches hieraus resultiert. Bei der Innenhofbegrünung, kann es zu einer Kombination, der im Vorfeld beschriebenen Begrünungstechniken kommen oder zur Nutzung einzelner genannter Techniken. Grundsätzlich ist zu sagen, dass sich alle Arten der Begrünung neben dem Klima, der Artenvielfalt auch positiv auf den Menschen auswirken, da der Mensch auf die Natur angewiesen ist und diese zu seinem psychischen Gleichgewicht beiträgt. Dieser Faktor kommt in Städten jedoch oftmals zu kurz. Grund hierfür ist oftmals der Platzmangel in der Stadt, wobei hierbei eine sinnvolle Idee das Anlegen von Hochbeeten wäre. Werden diese als Gemeinschaftsgärten bewirtschaftet, so führt dieses zu sozialen Kontakten zwischen den Bewohnern egal welchen Alters und sozialer Herkunft.¹¹¹



Abbildung 52: Hochbeete in Gemeinschaftsgarten

Sollten Bäume für die Innenhofbegrünung vorgesehen werden, so ist zu berücksichtigen, dass diese viel Platz benötigen. Von daher sollte vorher überlegt

¹¹¹ (Innenhofbegrünung)<http://umwpaed.blogspot.de/2009/05/innenhofbegrueung.html> (Zuletzt aufgerufen 15.02.2017)

werden, welche Baumart geeignet ist. Jedoch bleibt aber immer festzuhalten, dass Bäume eine positive Wirkung haben. Ähnlich wie bei der Fassadenbegrünung, verdunstet der Baum Wasser, wobei dieser Wärme verbraucht und somit die Temperatur im umliegenden Areal absenkt und darüber hinaus auch als Staubfilter dient. Des Weiteren bieten Bäume Lebensräume für viele Tierarten und ganz speziell für Insekten. Ein wichtiger Aspekt von Bäumen in Innenhöfen, ist das spenden von Schatten, was zum einen die manchmal unerträgliche Hitze im Sommer abmildert, und zum anderen dazu führt, dass sich asphaltierte und gemauerte Flächen nicht zu sehr aufheizen und bis in die Nachtstunden Wärme abstrahlen. Dies ist einer der Gründe warum Bäume in der Stadtökologie eine durchaus wichtige Rolle spielen. Betrachtet aus der psychologischen Sicht, ist auch bei dieser Begrünungsform bereits länger bekannt, dass Pflanzengrün einen wesentlichen Teil für unser physisches Gleichgewicht darstellen. Bei der Wahl der geeigneten Bäume ist es wichtig zu überlegen, welche Funktionen der Baum später übernehmen soll, wie viel Platz dieser braucht und wie viel Licht und Wasser ihm zur Verfügung steht.

Abschließend bleibt zu sagen, dass die Vorteile die Nachteile wie z.B. Platzeinbußen und Pflegeaufwand von Innenhofbegrünungen deutlich überwiegen. Zum einen stehen ökologisch wertvolle Aspekte im Vordergrund zum anderen der Nutzen für das Wohlbefinden des Menschen.¹¹²

5.4 Freizeit und Kulturangebot

Die Stärke der Frequentierung der Innenstädte zur Freizeitgestaltung, hängt stark von einer Vielzahl bestimmter Faktoren ab. Neben den individuellen Präferenzen im Bezug auf die Freizeitgestaltung, ist vor allem die Lage und der Wohnort innerhalb des städtischen Raums z.B. Stadtrand, Kernstadt etc., eine wesentliche Einflussgröße.

Jedoch als der wichtigste Faktor des Besuchs einer Innenstadt gilt die Attraktivität dieser, ganz besonders dann wenn ein Besuch freiwillig erfolgt. Geht man von Bindungsbesuchern, die in der Regel die Stadt aus beruflichen Gründen „gezwungenermaßen“ frequentieren aus, so sucht der Gegenpol der Neigungsbesucher die Innenstadt aus freien Stücken auf, da sie aufgrund der

¹¹² (Innenhofbegrünung Abs. 2) <http://umwpaed.blogspot.de/2009/05/innenhofbegrunung.html> (Zuletzt aufgerufen 15.02.2017)

individuellen Atmosphäre der Angebote und Einrichtungen, dort ihre Freizeit verbringen wollen. Die Innenstadt wird also dann von Besuchern gewählt, wenn sie diese in den für sie wichtigen Bereichen, attraktiver als andere Stadteile/-zentren der Stadt empfinden. Zwei Komponenten bestimmen im Wesentlichen die Attraktivität einer Innenstadt, die rationale Attraktivität und die Erlebnisattraktivität. Zur rationalen Attraktivität zählt all jenes, was die Besucher als praktischen Nutzen an einen Innenstadtbesuch stellt: Dienstleistungs-, Konsum- und Freizeitangebote. Bei der Erlebnisattraktivität liegt diese dem Erleben einer städtischen Zentrumsatmosphäre zugrunde. Je nach individueller Wahrnehmung und Bewertung der rationalen Attraktivität und Erlebnisqualität wird auch der Innenstadtbesuch davon abhängig gemacht.¹¹³

Freizeiteinrichtungen und -angebote von Innenstädten

Spricht man von der Innenstadt, so umfasst diese meistens die City. Also den funktionalen Stadtkern, welcher die höchste Zentralität aufweist. Dazu gehören die Funktionen des tertiären und quartären Sektors, sowie oftmals die Altstadt, welche den historisch gewachsenen Kern der Stadt mit dichter Qualitäts- und Erlebnisdichte beinhaltet. Durch diese hohe Dichte, besteht eine enge räumliche Lage von unterschiedlichsten Angeboten, neuen Milieus, Subkulturen mit ihren jeweils typischen Freizeitverhaltensweisen, Konversations- und Brachflächen, Industrie-, Gewerbe- und Militärareale oder stillgelegte Bahnanlagen im innerstädtischen Bereich bieten oftmals neu gewonnenen Raum für Erlebnis- und freizeitorientierte Angebote. Aus dieser Entwicklung heraus sind in vielen Innenstädten erlebnisorientierte Stadtviertel, Szene-, Kultur-, oder auch Gastronomieviertel entstanden.¹¹⁴

¹¹³ Metzler, Michael, 2002: Freizeitaktivitäten und Angebote als Komponenten der Belebung von Innenstädten - Anspruch und Erwartung an Innenstädte dargestellt am Beispiel der Innenstadt Pforzheim-, Diplomica Verlag GmbH (Magisterarbeit) Pforzheim 2002: S. 34

¹¹⁴ Metzler, Michael, 2002: S. 35

5.4.1 Freizeitdimensionen

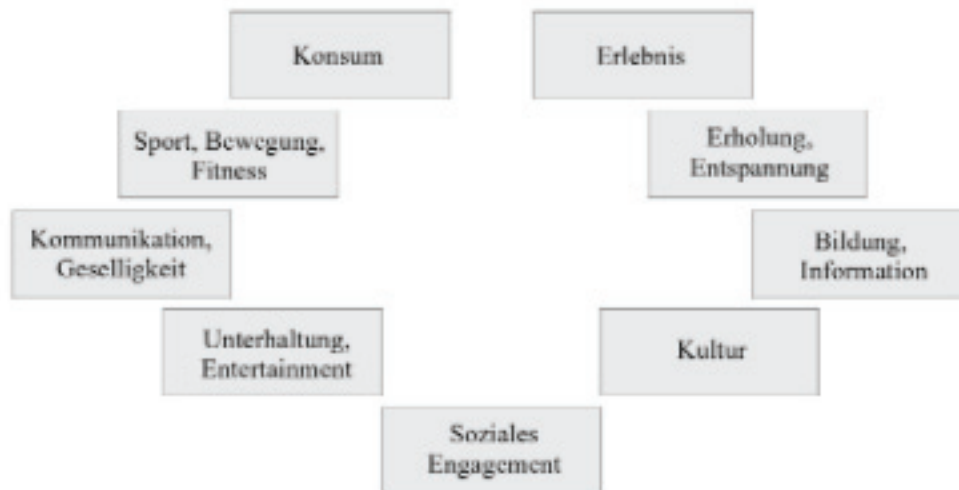


Abbildung 53: Dimensionen der Freizeitgestaltung

Unter den in der Abbildung 53 genannten Dimensionen bestehen zahlreiche Wechselwirkungen, das heißt, dass viele Freizeitaktivitäten mehreren Bereichen zugeordnet werden können. In allen anderen Freizeitdimensionen wirkt z.B. die Erlebnisfunktion. Dadurch, dass die Freizeitgestaltung einer zunehmenden Kommerzialisierung unterliegt, weist auch die Konsumfunktion mehr Verknüpfungen zu den anderen Dimensionen auf. Konsum und Freizeit sind in den meisten Fällen sowieso kaum mehr voneinander zu trennen.¹¹⁵

5.4.1.1 Konsum

Spricht man von Freizeitkonsum, so wird darunter das allgemeine konsumrelevante Verhalten verstanden. Dieser ist das was objektiv messbar, also zahlenmäßig durch Umsatzkennziffern ausgedrückt wird.¹¹⁶ Laut statistischem Bundesamt zählen zu den Freizeitausgaben z.B. alle Ausgaben für Literatur, Urlaub, Rundfunk und Fernsehen, Mobilität zur Freizeitgestaltung, Sport- und Campingartikel einschließlich Sportveranstaltungen und Sportvereinen, Vereine, Tierhaltung und Gartenpflege zu nicht kommerziellen Zwecken, Spielwaren und Spiele, Besuche von Kino- und Theaterveranstaltungen und ähnlichem, Werkzeuge und sonstige Freizeitgüter wie Musikinstrumente, Telekommunikation und Fotogeräte.¹¹⁷

¹¹⁵ Metzler, Michael, 2002: S. 7

¹¹⁶ Rudelt, Sonja, 1998: Wertewandel, Trends und Konsumentenverhalten in der Freizeit und in der Familie, Diplomica Verlag GmbH (Diplomarbeit) 1998: S. 35

¹¹⁷ Statistisches Bundesamt, 2016: Statistisches Jahrbuch - Deutschland und Internationales- Hrsg. Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016: S. 6, 193 - 254

Konsumausgaben der privaten Haushalte in Deutschland für Freizeit, Unterhaltung und Kultur in den Jahren 1991 bis 2015 (in Milliarden Euro)

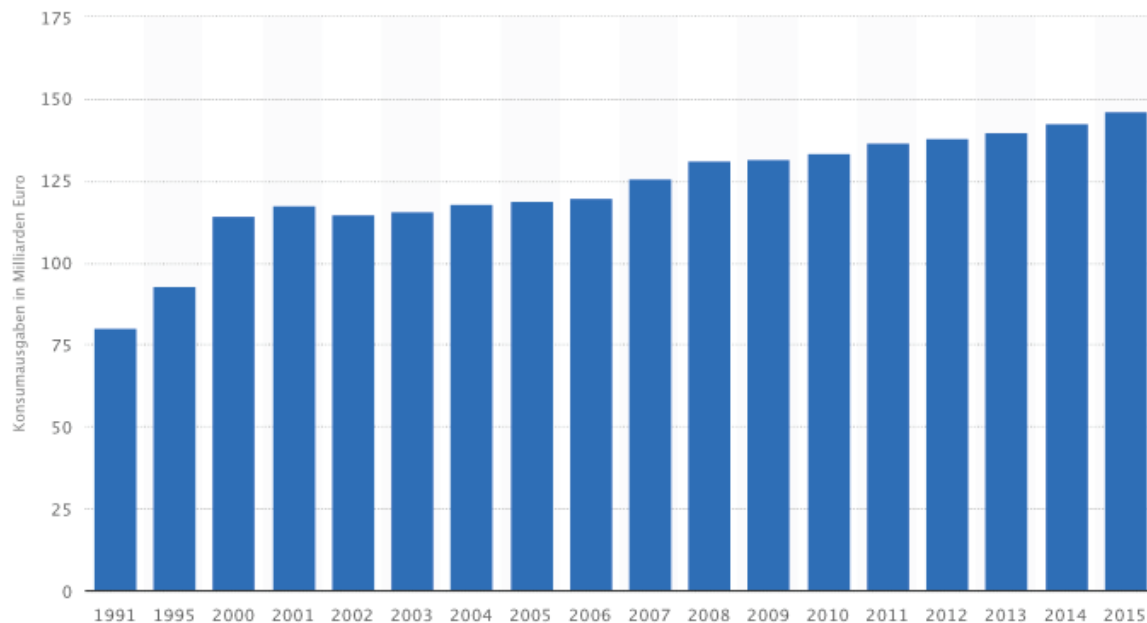


Abbildung 54: Ausgaben der privaten Haushalte für die Freizeitgestaltung

Die Statistik zeigt ganz klar, dass es bei Konsum und Freizeit einen stetigen Anstieg der Ausgaben zu verzeichnen gibt.

Auch wenn Freizeit hingegen eine doch mehr subjektiv erlebte Qualität ein Gefühl oder ein Empfinden ist. Oftmals jedoch ist die Freizeitgestaltung ein Grund für Konsum. Hierbei geht es jedoch häufig nicht um den Erwerb von Dienstleistungen oder Güter, sondern vielmehr Erlebnisse und Gefühle. Nicht also das Konsumieren an sich steht im Vordergrund, sondern vielmehr der Zweck, die persönliche Lebensweise, die mit dem Konsum in der Freizeitgestaltung erfüllt werden soll.¹¹⁸

5.4.1.2 Sport, Bewegung, Fitness

Der Bereich Sport, Bewegung und Fitness nimmt innerhalb der Bevölkerung einen durchaus gewichtigen Platz in Bezug auf die Freizeitgestaltung ein. Der Deutsche Sportbund klassifiziert neben dem Leistungs- und Gesundheitssport auch den Freizeitsport als Bereich des Sportes oder besser gesagt, der strukturierten körperlichen Aktivität. Wobei sich der Leistungssport (hierzu zählt auch Amateursport) auf die Vergleiche in Wettkämpfen beschäftigt, liegt der Fokus beim Gesundheitssport woanders, da dieser gezielt gesundheitsbezogen eingesetzt wird.

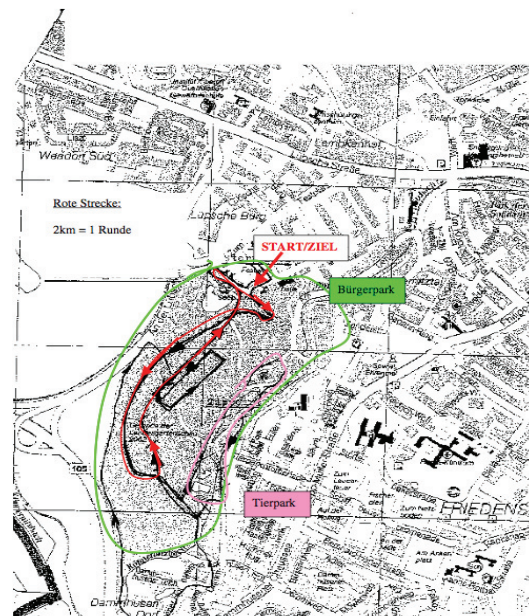
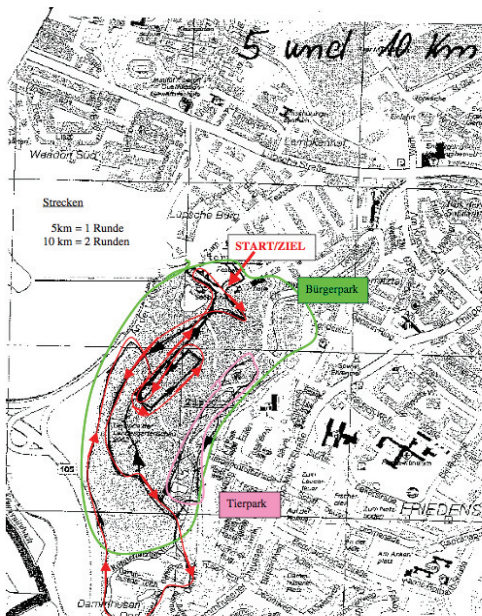
¹¹⁸ Sonja, Rudelt, 1998: S.36

Beim Freizeitsport geht es primär jedoch nicht um den Leistungsvergleich, sondern er befasst sich eher mit Sportarten wie z.B. Skaten am Nachmittag, der Gang ins Fitnessstudio, die Golfpartie am Wochenende, Nordic Walking oder ins Schwimmbad gehen.¹¹⁹

Freizeitsport am Beispiel Wismar

Wismar bietet eine breite Palette an sportlichen Aktivitäten welche direkt im Stadtzentrum angeboten werden.

So bietet sich hier die Möglichkeit zum Joggen laufen oder Spazieren gehen. Dazu gibt die Stadt Anregungen zu Routen, die nach unterschiedlichen Gesichtspunkten (Läufer, Walker etc.) genutzt werden können.¹²⁰



Abbildungen 55 und 56: Laufstrecke Bürgerpark 1

Laufstrecke Bürgerpark 2

Viele Radtouren durch Mecklenburg-Vorpommern können auch direkt von Wismar aus gestartet werden. so kann man von dort aus die ganze Ostseeküste abfahren. Angeboten werden hierbei auch unterschiedlichste Routen, die nach den

¹¹⁹ Prenz, Anne, 2012: Der Äquilibrationseffekt im Sport -Eine Studie zu den Effekten der Befindlichkeitsänderungen-, Diplomatica Verlag GmbH, Hamburg 2012: S.6-7

¹²⁰ (Freizeitsport Laufen) <http://www.wismar.de/Bürger/Freizeit-Sport/Sport/Freizeitsport> (zuletzt aufgerufen 10.03.2017)

Vorschlägen und Ideen der dortigen Touristikunternehmen (Fahrradverleihe) zusammengestellt werden.¹²¹

Auch das Inlineskaten steht in der Hansestadt hoch im Kurs, und somit hat die Stadt auch hier reagiert und Routen zur Ausübung dieser Sportart entwickelt und veröffentlicht.

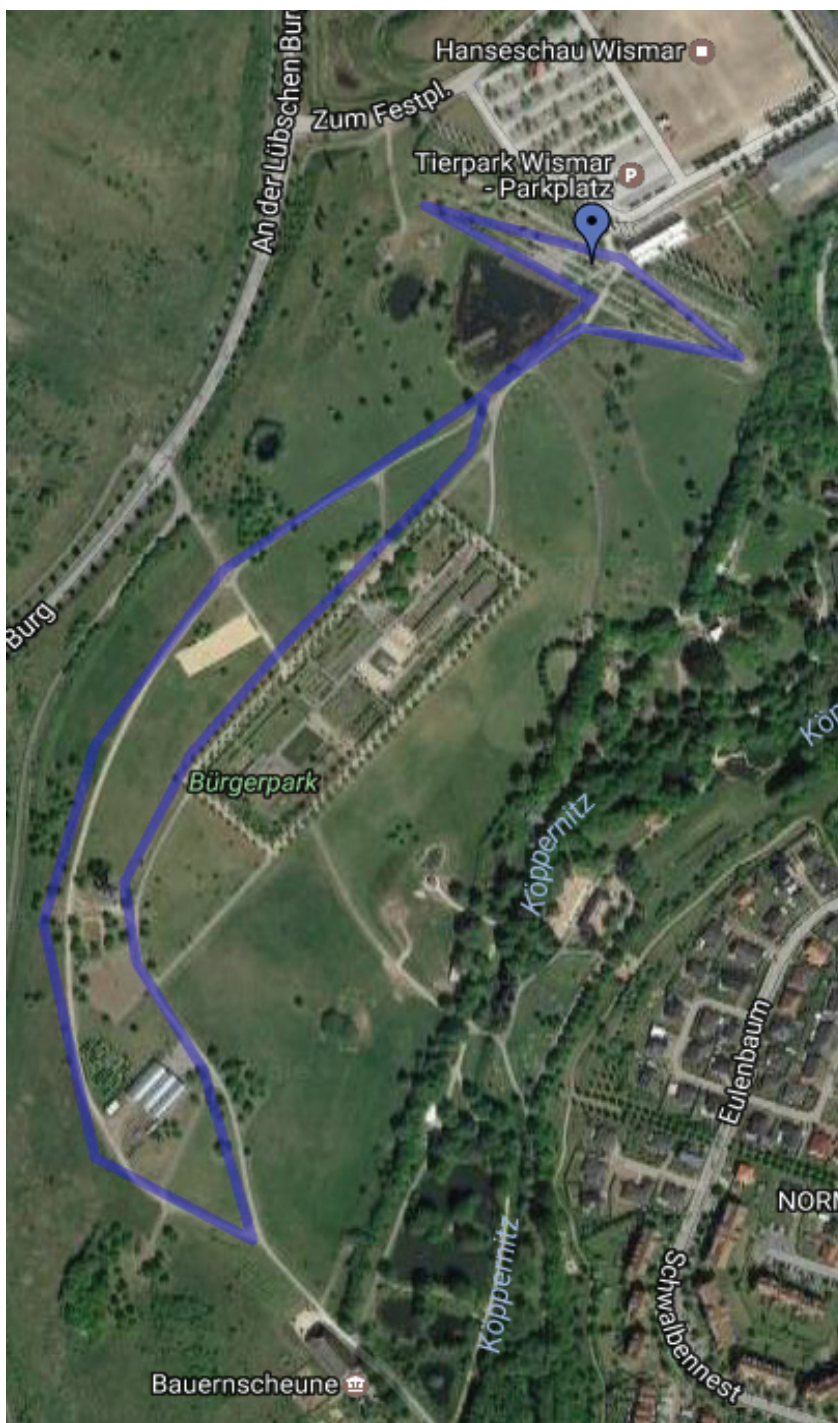


Abbildung 57: Beispiel der 2 km Laufstrecke im Bürgerpark

¹²¹ (Radfahren) <http://www.wismar.de/Bürger/Freizeit-Sport/Sport/Freizeitsport> (Zuletzt aufgerufen 10.03.2017)

Des Weiteren bietet Wismar nahe der Innenstadt und in der Innenstadt Aktivitäten wie:

- Beachvolleyball
- Boule
- Minigolf
- einen Indoorspielplatz an.¹²²

5.4.1.3 Unterhaltung / Entertainment

Die Kombination aus Freizeit und Entertainment nimmt in unserer Gesellschaft eine immer wichtiger werdende Rolle ein. Dies ist dadurch bedingt, dass in den Industrienationen die Produktivität ständig steigt, was zur Folge hat, dass es zu einer relativen Verkürzung der Arbeitszeiten kommt, das Realeinkommen sinkt, jedoch aber auch eine Zunahme des Freizeitpotenzials und der Freizeitnachfrage besteht. Ein Großteil dieser Nachfrage geht im Bereich Entertainment und Unterhaltung an Kinos, Freizeit- und Erlebnisparks, Ferienzentren, Diskotheken, Großaquarien usw. Dieses sind also alles Angebote die im Innenstadtbereich schwer zu realisieren sind. So ist es in Innenstädten überlegenswert bspw. vorhandenen Strukturen wie den Aufenthalt im Shoppingcenter/Einkaufsstraßen als ein „Erlebnis“ zu inszenieren, sodass das Einkaufserlebnis zum gleichzeitig zu einem Freizeiterlebnis wird. Dabei ist es wichtig, Übergänge von Handel und Unterhaltung zu schaffen und eine neue Anziehung/Attraktivität für den Besucher zu erschaffen, denn durch diese Mischnutzung können Einkaufsbereiche eine deutliche Aufwertung erfahren.¹²³

Bsp. Urban Entertainment Center

Der Oberbegriff Entertainmentcenter fasst Freizeitanlagen mit bedeutenden Unterhaltungselementen zusammen. Je nach Abhängigkeit der Kernnutzung des Centers, sind unterschiedliche Ausprägungen von Entertainment Centren auszumachen. Das Entertainment Center an sich, Musical Entertainment Center, Science Entertainment bis hin zum Destination Entertainment Center. Das Entertainment Center als solches entsteht im Gegensatz zum Urban Entertainment

¹²² (Freizeitsport) http://www.wismar.de/Bürger/Kultur_Freizeit_Sport/Sport/Freizeitsport/ (Zuletzt aufgerufen 10.03.2017)

¹²³ IIR Deutschland GmbH 2000: CIMMIT 2000 Jahrbuch -Märkte, Entwicklungen, Visionen; Gabler Verlag, Wiesbaden 2000: S. 88-89

Center im Regelfall an peripheren Standorten. Beides gemein haben diese Ausprägungen, dass sie konstruiert werden um dem Verbraucher Konsumbezogene Freizeit und Unterhaltungsmöglichkeiten zu bieten. Bei den Urban Entertainment Centren besteht eine räumliche Agglomeration von Gastronomie, Entertainment als auch erlebnisorientiertem Einzelhandel.¹²⁴

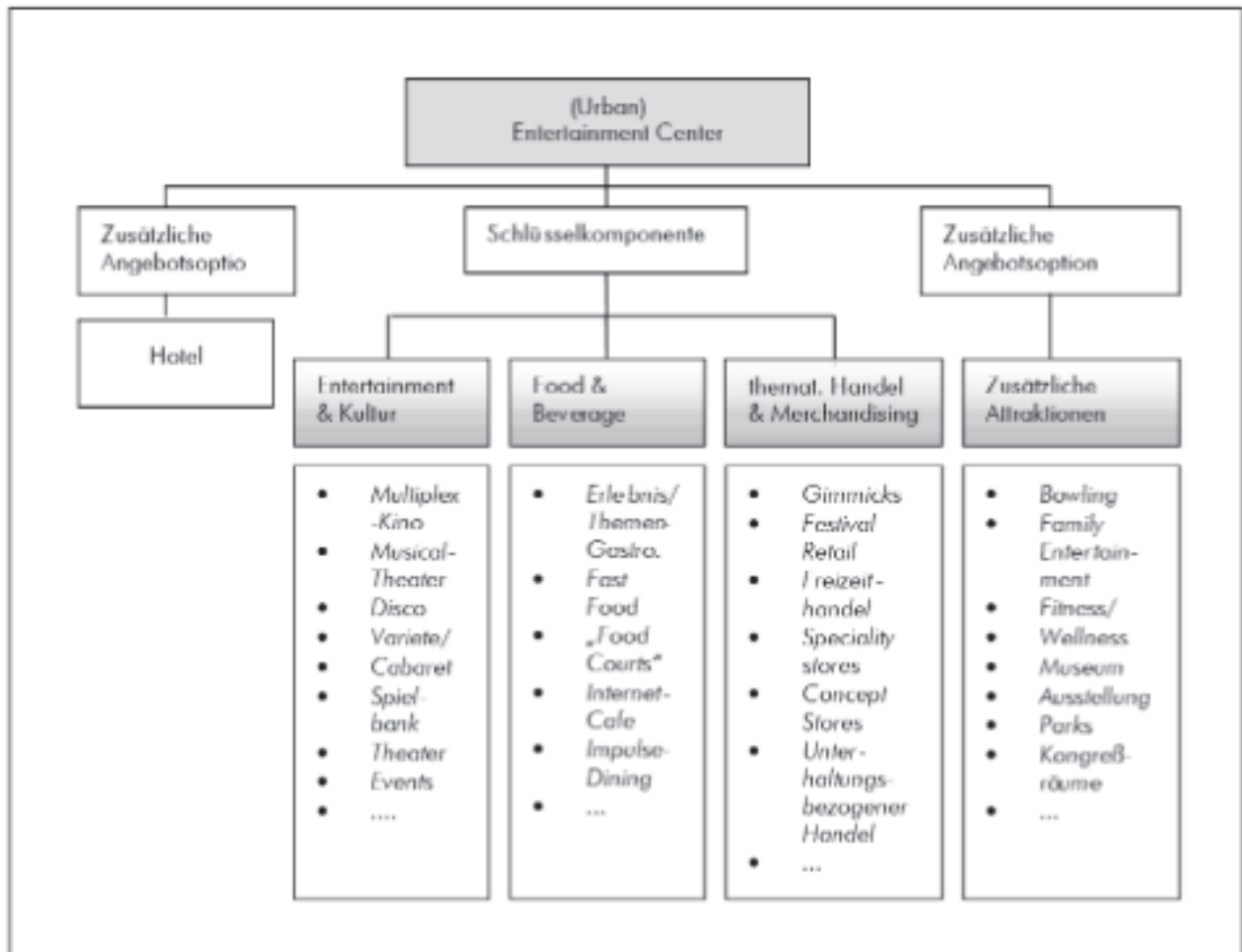


Abbildung 58: Bausteine eines Urban Entertainment Centers

5.4.1.4 Kommunikation und Geselligkeit

Diese Dimension kann auch unter soziale Freizeitaktivitäten zusammenfassen und beschreibt jegliche Form zwischenmenschlicher Kommunikation als auch Interaktion, welche überall dort stattfindet, wo Menschen zusammenkommen. Je beliebter und attraktiver ein öffentlicher Raum in der Stadt ist, desto mehr zieht dieser Raum auch weitere Menschen an, ist der Raum dagegen trist und leer, so bleibt er es im Regelfall auch meistens. Zu den eher passiven Freizeitaktivitäten zählen das

¹²⁴ Helmer-Denzel, Andrea, 2004: Global Player im Ruhrgebiet - Die Erstellung handelsergänzender Dienstleistungen im Einzelhandel am Beispiel eines Urban Entertainment Centers und Innenstädten, Cuvillier Verlag, Göttingen 2004: S. 49-50

sogenannte „sehen und gesehen werden“, das Hören von Kommunikationen Anderer und das Beobachten des öffentlichen Geschehens. Diese passive Aktivität, ist in den Städten am meisten verbreitet und gehört zu den anspruchslosesten Minimalformen der Kommunikation und Geselligkeit.

Natürlich gibt es aber auch die aktiveren, sozialen Aktivitäten. Hierzu zählen zum Beispiel das gegenseitige Grüßen oder auch das Reden mit Bekannten. Dazu gehören auch die Zufallsbegegnungen an Parkbänken, Marktständen, Kneipen oder Haltestellen. Aus jenen Grußkontakten und Smalltalks können sich längere Gespräche entwickeln, in denen man neue Themen und gemeinsame Interessen entdecken kann. Hieraus können unter Umständen dann, feste Bindungen entstehen. Zu den intensiveren länger wirkenden Kontakten zählen dann später das gemeinsame Spielen von Kindern auf dem Spielplatz, Restaurantbesuche, Kinobesuche, Spielabende, gemeinsames Kochen und einfach nur das gemeinsame Treffen im Stadtraum, wie zum Beispiel das gemeinsame „Abhängen“ bei Jugendlichen. Zu guter Letzt gibt es dann noch die mehr oder weniger geplante Kommunikation und Geselligkeit welche bei Freizeitaktivitäten auf Märkten, Straßenfesten, Umzügen oder Demonstrationen entstehen.¹²⁵

5.4.1.5 Erlebnis

Wie schon aus den anderen Dimensionen zu entnehmen ist, findet in unserer Gesellschaft ein stetiger Wertewandel statt: So sind Freizeitbereiche wie Tourismus, Unterhaltung und Sport, durch den steigenden Wohlstand und der zunehmenden Freizeit heutzutage aus dem Alltag nicht mehr wegzudenken. Das heißt, dass die erlebnisorientierten Freizeitaktivitäten immer mehr an Bedeutung gewinnen. So sind die Begriffe Freizeitorientierung und Erlebniskonsum in der heutigen Gesellschaft, eng miteinander verbunden. Ging es in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts bei vielen Menschen noch mehr ums „Überleben“, so steht bei unserer heutigen Wohlstandsgesellschaft die sinnliche Wahrnehmung von Erleben und Abwechslung im Mittelpunkt. Der Konsum von Erlebnissen wird zunehmend für die Steigerung der Lebensqualität empfunden. So steht der erlebnispsychologische Wunsch nach Erlebnissen in der Konsummotivation und nicht mehr der funktionelle Bedarf.¹²⁶

¹²⁵ Gehl, Jan, 2015: Städte für Menschen, jovis Verlag GmbH, Berlin 2015: S. 37

¹²⁶ Kiel, Hermann-Josef; Bäuchl, Ralf G. 2014: Eventmanagement -Konzeptionen, Organisation, Erfolgskontrolle-, Verlag Franz Vahlen München, Künzelsau/Augsburg 2014: S.5

5.4.1.6 Bildung und Information

Nimmt man hierbei das Beispiel eines Besuches von Kulturinstitutionen, liegt offensichtlich das Phänomen vor, dass sich dieses sowohl als eine Freizeit und auch eine Bildungsaktivität darstellt. So ist unter Freizeitbildung und Information eine Form der Bildung in der Freizeit zu verstehen, in welcher versucht wird, den Ansprüchen an Freizeit und Bildung im stärkeren Maße als bisher gerecht zu werden. Ist bei den bisherigen Säulen des Bildungssystems eine starke Strukturierung zu erkennen, welche stringent und organisiert verläuft, besitzen Bildungsprozesse in der Freizeit hingegen doch eher lockere Strukturen, in welchen Freizeit- und Bildungskomponenten miteinander verbunden werden. Daher kann man die Freizeitbildung, wenn auch inoffiziell, als fünfte Säule ins Bildungssystem einbauen.¹²⁷

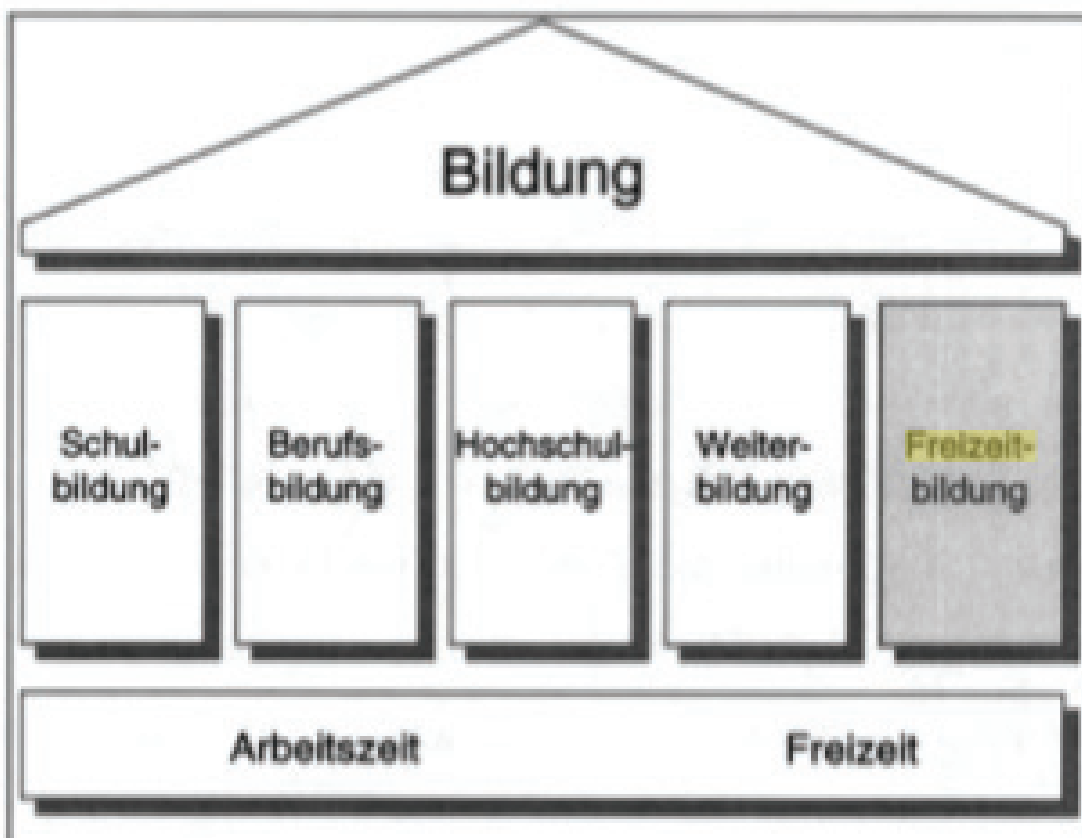


Abbildung 59: Säulen des Bildungssystems inklusive Freizeitbildung

Die Grundannahme warum es vermehrt zu Freizeitbildung und Information kommt ist, dass sowohl in der Freizeit- und auch Bildungssituation Motivbündel auftreten, welche eine Verbindung von Bildungs- und Freizeitangeboten nahelegen. Denkt man

¹²⁷ Terlutter, Ralf, 2000: Lebensstilorientiertes Kulturmarketing -Besucherorientierung bei Ausstellungen und Museen-, Deutscher Universitäts-Verlag, Wiesbaden 2000: S. 35

an Freizeitaktivitäten so sind die typischen Motive die Bedürfnisse wie Entspannung, Unterhaltung oder Geselligkeit. Jedoch das Bedürfnis nach Wissen, Erfahrungen und die Erweiterung des eigenen Horizontes als auch Anerkennung, in Folge von Bildung sind auch typische Motive für Freizeitaktivitäten. Jedoch in den alltäglichen Freizeitsituationen herrschen der erstgenannten Freizeitmotive wie zum Beispiel der Wunsch nach Geselligkeit und Kommunikation im Freundeskreis, vor. Dies kann jedoch mit Bildungsmotiven kombiniert werden, durch etwa die Erweiterung des eigenen Wissens in Form eines Besuches eines Museums mit den Freunden. Auch können andere Freizeitbedürfnisse mit in diese Bildungssituation eingebunden werden, sodass durch diesen Wechsel Energien für weitere gemeinsame Bildungsprozesse freigesetzt werden können¹²⁸

Bildungsräume in Innenstädten

Egal ob bestehend oder neu, Wissens- und Lernorte, sind in der Innenstadt oder in Quartieren sowohl Orte der Begegnung, sowie auch Orte des gemeinsamen Miteinanders. Die Aufgabe hierbei ist es, diese Infrastrukturen für die Zukunft zu qualifizieren und für die Nachbarschaften aufzustoßen. Den Mittelpunkt hierbei bilden Konzepte, die die Vielfalt in den Innenstädten durch ihre Multifunktionalität anregen und die Attraktivität der städtebaulichen Gestaltung fördern. In diesem Rahmen der Qualifizierung können vorhandene Potentiale zu einer Neuordnung des Raumes genutzt und die Einbindung ins räumliche Umfeld angepasst werden. Dabei sollte der Blick und die Aufmerksamkeit unter anderem auf lokale Bildungslandschaften gelenkt und die Bildungsorte auf lokalem Raum vernetzt werden, sodass deren Angebote von jedem ersichtlich und ganztägig nutzbar sind.¹²⁹

5.4.1.7 Erholung

Dazu eine passende Definition aus dem Städtebauplan in München:

„Der soziale und wirtschaftliche Fortschritt der letzten Jahre, der durch eine allgemeine Erhöhung der Einkommen und durch die Verkürzung der Arbeitszeit zu einer umfassenden Verbesserung des durchschnittlichen Lebensstandards geführt hat, hat nicht nur das Angebot vergrößert und erweitert, das Freizeit und Erholung

¹²⁸ Terlutter, Ralf, 2000: S. 36

¹²⁹ Informationsflyer der Stadt Münster: Netzwerk Innenstadt NRW (Tagung Innenstadt 2016) Münster: S. 3-5

zum Gegenstand hat, sondern auch für die Mehrzahl der Bevölkerung die Möglichkeit eröffnet, von diesem Angebot Gebrauch zu machen. Als Folge davon setzen sich zunehmend die Erkenntnis und Einsicht durch, dass Freizeit und Erholung nicht nur die Aufgabe haben die Arbeitskraft wiederherzustellen, sondern in erster Linie dazu dienen, Zeit, Raum und Gelegenheit zu schaffen für die individuelle Selbstverwirklichung der Bürger. Die Bemühungen, dem Wegzug einheimischer Bewohner und der Gefahr einer Veränderung der gewachsenen Bevölkerungsstruktur durch Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt entgegenzuwirken, wären unvollkommen und wenig aussichtsreich, wenn Freizeit und Erholung, insbesondere die Planung der Freizeitinfrastruktur, nicht bewusst in die Stadtentwicklungsplanung einbezogen werden würden.“¹³⁰

5.4.1.8 Soziales Engagement

Im Vergleich zu traditionellem politischem Engagement im Rat oder lokalen Parteien, wo das Interesse deutlich zurückgeht, gibt es beim sozialen Engagement eine zunehmende Bereitschaft zur Selbstorganisation in einem breit gefächerten Spektrum von Bereichen. So ist mittlerweile in etwa jeder Dritte in Deutschland in seiner Freizeit sozial engagiert und ca. ein weiteres Drittel wäre dazu bereit, würde sich die Gelegenheit ergeben und sie mit konkreten Angeboten angesprochen werden. Im Regelfall wird sich hierbei freiwillig in Vereinigungen, zivilrechtlichen Organisationen, Vereinen, Verbänden, Stiftungen, Gewerkschaften etc. engagiert. Die beliebtesten Bereiche hierbei sind Sport und Freizeit, gefolgt von sozialem wie Kindergarten oder Schulen.¹³¹

¹³⁰ Stadtplanungskonzept München: Kapitel VIII Freizeit, Erholung, Sport und Kultur S. 3 Abs. 1

¹³¹ Zimmer, Annette, 2011: Jenseits von Bier und Tulpen -Sport, Kultur und Soziales in den Niederlanden und in Deutschland-, Waxmann, 2011: S.60

Engagementbereiche	2004
Sport und Bewegung	19,8
Schule/Kindergarten	13,0
Kirche/Religion	10,4
Sozialer Bereich	10,0
Kultur und Musik	9,8
Freizeit/Geselligkeit	8,9
Politische Interessenvertretung	5,0
Unfall-, Rettungsdienste/Feuerwehr	5,0
Umwelt-, Naturschutz/Tierschutz	4,5
Jugendarbeit/Erwachsenenbildung	4,0
Berufliche Interessenvertretung	3,9
Gesundheitsbereich	1,6
Justiz/Kriminalitätsprobleme	0,8
Sonstiges	3,3
Gesamt	100

Abbildung 60: Verteilung der Engagementbereiche in Prozent

5.4.1.9 Kultur

Grob unterteilt findet man in der Stadt kulturelle Tätigkeiten unter folgenden Punkten: Kulturelles Erbe, Literatur, Musik, Darstellende Kunst, Bildende Kunst, Filme und Photographie, Hörfunk und Fernsehen, sowie soziokulturelle Aktivitäten.¹³²

Im engen Zusammenhang als Standortfaktor mit dem Kulturangebot stehen die Möglichkeiten der Freizeitgestaltungen in einer Stadt. Hierzu zählen beispielsweise Einkaufsmöglichkeiten, Sportangebote, Naherholungsangebote als auch Bildungsmöglichkeiten. Da solche kulturellen Angebote in hoher und auch zahlreicher Qualität gefordert werden, kommt es bei der Anlegung oder dem Ausbau, zu einer zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen. Kultur- und Freizeitangebote leisten einen entscheidenden Beitrag in Bezug auf Lebens- und Standortqualität. So leisten diese Angebote nicht nur das Gefühl des Wohlempfindens, sondern wirken sich auch wirtschaftlich auf die jeweilige Gemeinde aus, da zunehmende Kultur- und Freizeitangebote Arbeitsplätze implizieren und damit auch Einkommen. Des Weiteren wirkt sich eine hohe Lebensqualität auf die Anziehung gegenüber Unternehmen aus und kann im Standortwettbewerb standortentscheidend sein.¹³³

¹³² Unterteilung laut UNESCO aus dem Jahre 2014.

¹³³ Hasler, Daniel; Freya, Evcı, 2013: Bedeutung von Kultur und Freizeiteinrichtungen für die Standortentscheidung von Unternehmen (Projektarbeit): S. 5, 6, 10

6. Mögliche Lösungsansätze / Einzelkonzeptentwicklung

6.1 Verkehrskonzept Neubrandenburg / Autoreduktion

Kaum eine Meinung wurde in der Umfrage so deutlich wie der Wunsch nach der Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und weniger Autoverkehr. Daher werden im folgenden Kapitel Vorschläge gemacht, welche dabei helfen könnten den Anteil des Autoverkehrs zu verkleinern und es Bewohner und Besucher der Innenstadt attraktiver macht auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Dazu gehören unter anderem der öffentliche Nahverkehr, Nutzung von Carsharing, das Fahrrad oder Wege zu Fuß zurück zu legen.

Veränderte Verkehrsführung

Ein wichtiger Punkt dabei ist die Änderung der bisherigen Verkehrsführung. Das Auto sollte in Bereichen, in denen die Durch- bzw. Zufahrt nicht unbedingt notwendig ist, aus dem Straßenbild verschwinden. Dazu gehört auch die Ausweitung der Fußgängerzonen, die Schaffung von Shared-Space-Bereichen und Tempo-30-Zonen. Diese Maßnahmen der Verkehrsberuhigung werden die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Altstadt insbesondere in den wichtigen zentralen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen erheblich verbessern.

6.1.1 Fußgängerzone

Fußgängerzonen gibt es in der Neubrandenburger Innenstadt bereits in der Treptower Straße, die sich von der Kreuzung mit der Dümperstraße über den Marktplatz bis zur Kreuzung mit der Stargarder Straße zieht und in der kompletten Turmstraße. Der gepflasterte Platz um die Konzertkirche und der Marktplatz sind ebenfalls nicht für den individuellen Autoverkehr freigegeben.

Die Turmstraße wirkt leider sehr zugebaut. Das liegt unter anderem auch an den großen Buden, welche in der Fußgängerzone stehen. Insofern ist der Wunsch einiger Befragten nach deren Abriss verständlich und sollte auch unserer Meinung nach erfolgen. Manchmal ist weniger wirklich mehr.

Auch sollte das Fahrradfahren in allen Fußgängerzonen erlaubt werden, um den Radverkehr zu fördern. Eine Rücksichtnahme auf die Fußgänger muss dabei natürlich gewährleistet werden.

Die Waagestraße ist eine bedeutende Verbindung zwischen den größten Kulturen

und Handelszentren der Innenstadt. In unserem Verkehrskonzept sollte nach dem Abriss des hohen Wohnblocks die breiter werdende Waagestraße als Verbindung zwischen Marktplatz und der ehemaligen Marienkirche in Form einer großzügigen Fußgängerzone gestaltet werden. Sie spielt eine wichtige Rolle für die Verbindung der Freiräume Marktplatz und dem sehr grünen Quartier der Konzertkirche. Außerdem ist der ungehinderte Fußgängerverkehr in diesem Bereich sehr wichtig für die im Marienquartier neu entstehenden Einzelhandel und Gastronomie.

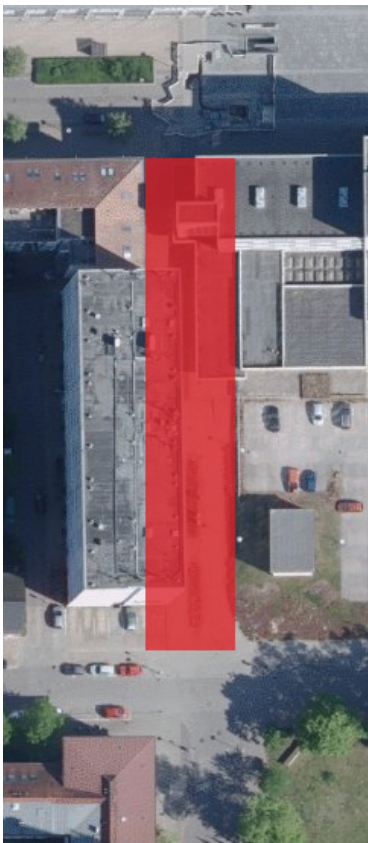


Abbildung 61: Bestehende Fußgängerzone

Zwischen der Konzertkirche und dem Ärztehaus liegt die Straße „An der Marienkirche“. Im südlichen Drittel der Straße befindet sich eine Einfahrt zum Innenhof des Quartieres des Ärztehauses auf dem sich wichtige Parkplätze für die Patienten des Ärztehauses befinden. Bis zu diesem Punkt muss die Straße von Süden her befahrbar bleiben. Der nördliche Teil der Straße kann jedoch für den Autoverkehr gesperrt werden und zur Fußgängerzone umgestaltet werden.

Es wird, zwar mit Unterbrechung durch die kleine Wollweberstraße, ein großer Fußgängerbereich vom Ärztehaus bis zum Marktplatz mit Marktplatzcenter und HKB geschaffen. Bedingt durch das Ärztehaus bewegen sich in diesem Bereich viele

Menschen mit Bewegungseinschränkungen und ältere Menschen. Eine Reduktion des Autoverkehrs kommt auch den Patienten zu Gute. Patienten, die darauf angewiesen sind direkt vor der Tür auszusteigen können auch durch den Hintereingang im Innenhof des Ärztehauses zu den Praxen gelangen. Die Fußgängerzone ist auch eine Maßnahme, um den Raum um die Konzertkirche herum zu verbessern und seine Aufenthaltsqualität zu steigern.



Abbildung 62: Fußgängerzone an der Marienkirche <https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>

Der Teil der Kleinen Wollweberstraße zwischen dem Marienquartier und der Konzertkirche wäre auch geeignet, um mit einer Fußgängerzone den Raum zu verbessern. Allerdings muss der Straßenraum für Autos befahrbar bleiben, um das Parkhaus im Marienquartier zu erreichen und die Versorgung des Einzelhandels im Marienquartier zu gewährleisten.

Wie dennoch eine Verbesserung erreicht werden kann, wird im nächsten Kapitel erläutert.

6.1.2 Shared Space

Es gibt Bereiche, in denen eine Fußgängerzone zwar wünschenswert wäre aber nicht umsetzbar ist, da sie für Autoverkehr frei bleiben müssen. In solchen Bereichen bietet sich das Konzept des Shared-Space als Kompromiss an.

Solche Bereiche sind z.B. die Stargarder Straße und die Straßen um die Konzertkirche. Die Stargarder Straße ist eine der wichtigsten Straßen in der Neubrandenburger Innenstadt. Sie ist eine wichtige Zufahrtsstraße unter anderem für die großen Tiefgaragen unter Marktplatz und Marktplatzcenter und in Zukunft für das Parkhaus im neu zu bebauenden Marienquartier. Als wichtigster Zugang für Autofahrer in die Innenstadt ist die Stargarder Straße auch eine wichtige Verteilerstraße für den Autoverkehr in der Innenstadt. Andererseits befinden sich an der Stargarder Straße zahlreiche wichtige Punkte und Einrichtungen. Sie sind hauptsächlich kultureller und wirtschaftlicher Natur wie das Regionalmuseum, die Kirche St. Johannis, das Polizeipräsidium, die Stadtbibliothek, das Haus für Kultur und Bildung, der Marktplatz, die Konzertkirche sowie zahlreiche Geschäfte, Restaurants, Cafés, Büros und vielem mehr. All dies sorgt für ein hohes Fußgängeraufkommen.

Bei der Umsetzung von Shared-Space würde auch der Zebrastreifen am Anfang der Turmstraße wegfallen können. Er ist ein Nadelöhr, an dem zwischen Marktplatz und Turmstraße Fußgänger die Straße wechseln. Der Wegfall des Zebrastreifens mag auf dem ersten Blick keine Verbesserung sein aber wenn sich die Überquerung der Straße nicht auf einen Punkt konzentrieren muss, können Fußgänger auf der kompletten Länge die Straße queren. Das ist möglich, da die Autofahrer mit reduzierter Geschwindigkeit fahren und Fußgänger somit jederzeit geeignete Überquerungsmöglichkeiten finden. Die Autofahrer haben den Vorteil, dass ihnen die Wartezeiten am Zebrastreifen erspart bleiben. Der Verkehrsfluss ist fließend und stockt nicht. Das Verkehrsaufkommen ist auch in Spitzenzeiten nicht zu hoch, sodass an der Stelle keine Probleme auftreten sollten.


Auch ein befürchtetes Auto-Verkehrschaos kann schnell wiederlegt werden. Schließlich ist die Stargarder Straße jedes Jahr in der besucherreichen Zeit während des stattfindenden Weihnachtsmarktes komplett gesperrt, ohne dass andere Straßen verstopfen.




Abbildung 63: Sperrung der Stargarder Straße während des Weihnachtsmarktes

Auch der Bereich um das Quartier der Konzertkirche hat es verdient nicht nur als Straße genutzt zu werden. Er sollte viel eher zu einem großen Freiraum entwickelt werden, in dem sich die Menschen sich gerne aufhalten und nicht nur für Erledigungen schnell aufsuchen. Auch hier könnte ein großer Raum für Kultur (Konzertkirche), Handel (Geschäfte Marienquartier und Stargarder Straße), Arbeit (Büros Marienquartier und Stargarder Straße), wohnen (Wohnungen Stargarder Straße und Schulstraße), Bildung (evangelische Schule St. Marien) und medizinischer Versorgung (Ärztehaus mit zahlreichen Praxen und Apotheken) entstehen.

Beispiele in anderen Städten haben gezeigt, dass in neu eingerichteten Shared Space-Bereichen das öffentliche Leben wächst und sich verbessert. Dazu ist es notwendig die Stargarder Straße und die Straßen um das Konzertkirche gemäß dem

Shared Space-Konzept umzugestalten. Verkehrsrechtlich möglich wäre die Umsetzung mit einem verkehrsberuhigten Bereich aus der StVO (). Gestalterisch liegt das Hauptaugenmerk dabei nicht mehr auf die Autofreundlichkeit, sondern auf einer offenen Straßenzuggestaltung die es allen Verkehrsteilnehmern möglich macht, den vorhandenen Raum gleichberechtigt zu nutzen. Dazu gehört ein aufgeräumter Straßenraum mit weniger Straßenschildern, weniger parkenden Autos, keine klare Abgrenzung zwischen Straße und Fußgängerweg durch Bordsteine zum Beispiel und eine freundlichere Gestaltung eventuell mit Sitzgelegenheiten oder Grün. Die Gestaltung der Straßen kann in einem Landschaftsarchitekturwettbewerb ausgelobt werden. Es werden zwar in den Straßen Parkplätze wegfallen aber die Problematik der Parkplätze wird in einem späteren Kapitel erläutert. Um Wildparken zu verhindern wäre eine regelmäßige Kontrolle und gegebenenfalls Bestrafung durch das Ordnungsamt nötig. Eine Umsetzung dieser Maßnahmen ist eine wichtige städtebauliche Maßnahme um bestehende Potentiale zu nutzen. Bei Bedarf kann das Konzept auch auf weitere Straßen in der Innenstadt ausgeweitet werden.

6.1.3 Tempo-30-Zone

In der restlichen Innenstadt, die nicht als Fußgängerzonen oder Shared-Space-Bereiche ausgebildet sind, besteht bereits eine große Tempo-30-Zone. An den Einfahrten der Innenstadt befinden sich die dazu gehörigen Schilder (). Allerdings kann man die Schilder leicht übersehen. Daher wissen nicht alle Autofahrer, dass die Innenstadt eine große Tempo-30-Zone ist. Daher sollten die Autofahrer an markanten Stellen z.B. durch Markierung auf der Fahrbahn daran erinnert werden. So kommen die Vorteile einer solchen Verkehrszone besser zur Geltung:

Es wird für eine Verkehrsberuhigung in der kompletten Innenstadt gesorgt. Autofahrer haben ein ruhigeres Fahrverhalten, brauchen für die selben zurückgelegten Strecken unwesentlich oder gar nicht länger, da an den vielen Rechts-vor-links-Kreuzungen die Vorfahrtslage mit verminderter Geschwindigkeit deutlich schneller und besser erkannt werden kann. Dadurch würde der Verkehrsfluss in der Neubrandenburger Innenstadt deutlich flüssiger laufen; an den Kreuzungen muss weniger gebremst und beschleunigt werden. Für die Anwohner in der Innenstadt würde das weniger Lärm und eine geringere Schadstoffbelastung bedeuten. Für Fußgänger und Radfahrer erhöht sich die Sicherheit. Durch langsamere Autos sinkt nicht nur die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, sondern auch deren Schwere.



Abbildung 64: Markierung auf der Fahrbahn

6.1.4 Verbessertes Parkplatzangebot vor den Toren der Innenstadt

Bei vielen vorgeschlagenen Maßnahmen fallen in den Straßenräumen der Innenstadt Parkplätze weg. Einen Teil der Parkplätze wird durch die zu erwartende/gewünschte Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsmittel nicht mehr gebraucht werden aber das betrifft sicher nicht alle Parkplätze. Neue Parkplätze sollten außerhalb der Innenstadt aber in unmittelbarer Nähe, möglichst am Ring entstehen, als Anreiz das Auto außerhalb der Stadtmauer abzustellen und zu Fuß in die Altstadt zu gehen. Mögliche Flächen dafür werden in diesem Kapitel vorgestellt. Auch können bestehende Parkplätze ausgebaut oder besser „beworben“ werden. So sollte das Parkleitsystem Neubrandenburgs nicht nur auf die Parkplätze in den Tiefgaragen unter Marktplatz und Marktplatzcenter hinweisen sondern auch die bestehenden bzw. zu schaffenden Parkplätze vor den Mauern der Altstadt. Folgende Flächen können in Betracht gezogen werden:

Bahnhof

Auf dem westlichen Teil des Bahnhofsplatzes gibt es bereits Parkplätze. Mit einer besseren Planung kann der Platz für mehr Parkplätze effektiver genutzt werden. Möglich wäre auch ein zweigeschossiges Parkhaus. Das Parkhaus sollte in seiner Fassade attraktiv gestaltet werden und in seinem Erscheinungsbild sich in die bestehenden Gebäude einfügen. Möglich wäre auch das Erdgeschoss um ein halbes Geschoss in die Erde zu versenken, damit der Bau nicht zu massiv wirkt.

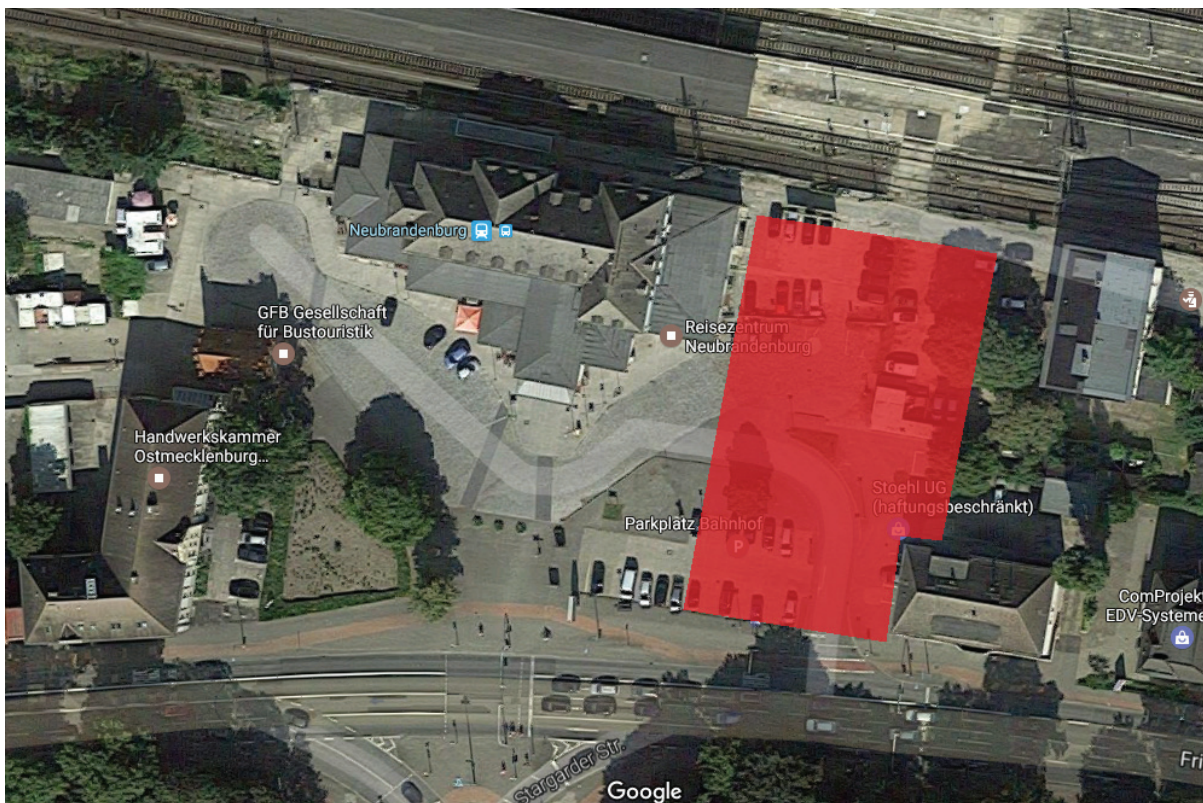
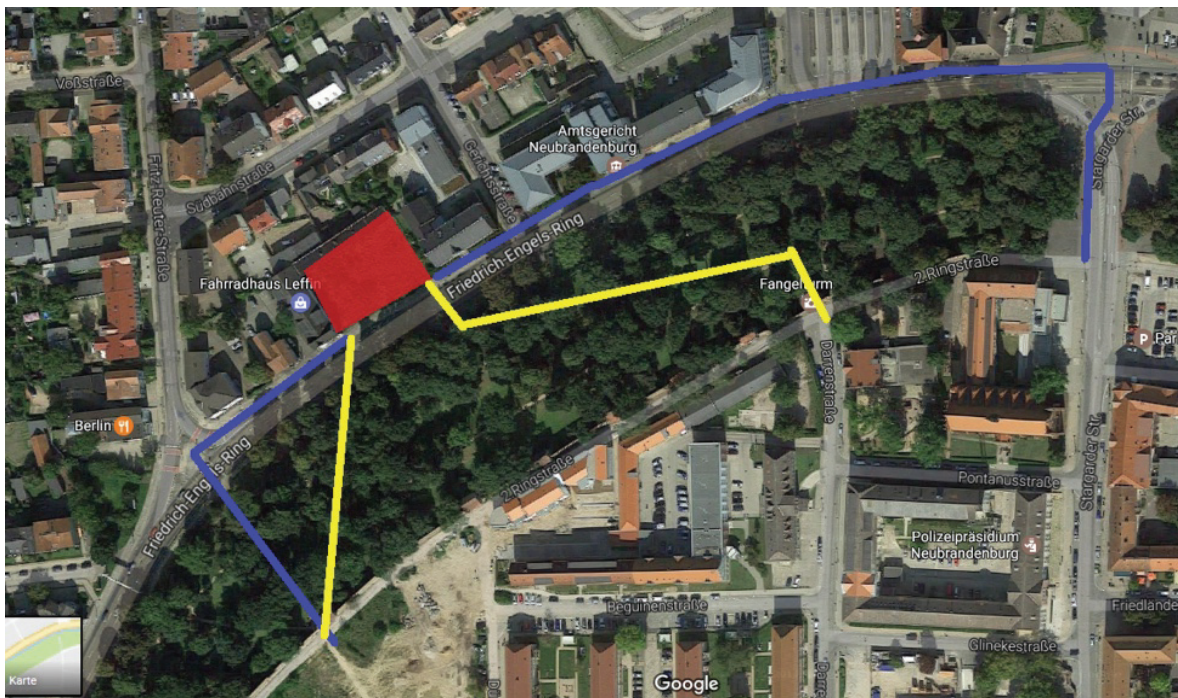


Abbildung 65: Mögliche Parkfläche am Bahnhof

Friedrich Engels Ring 19

Auf dem Grundstück Friedrich Engels Ring 19 befindet sich eine Baulücke. Auch hier wäre Platz für einen Parkplatz oder Parkhaus. Dieser Standort ist jedoch nicht ohne Probleme, die zu lösen wären. Die Zufahrt zum Grundstück ist schwierig. Außerdem ist die Lage der Fläche für potentielle Nutzer nicht sehr attraktiv. Zwar gibt es in der Nähe zwei Möglichkeiten die Stadtmauer durch Mauerdurchlässe zu passieren, allerdings gibt es erst am Bahnhof und an der Einmündung/Kreuzung Friedrich-Engels-Ring/Fritz-Reuter-Straße die Möglichkeit den drei- bis vierspurigen Ring zu überqueren.



Abbildungen 66 und 67: Mögliche Parkfläche Friedrich Engels Ring

Parkplatz Weidenweg/gegenüber evangelische Schule

Zwischen dem Lindebach und dem Weidenweg an der Neustrelitzer Straße befindet sich ein großer Parkplatz. Auch dieser Parkplatz sollte in das Parkplatzleitsystem der Innenstadt aufgenommen werden und könnte ausgebaut werden. Der Weg in die Altstadt ist durch eine unmittelbar in der Nähe befindliche Ampelkreuzung über den Ring machbar.



Abbildung 68: Bestehender Parkplatz am Weidenweg

Parkhaus Hotel am Ring

Das Parkhaus Hotel am Ring ist bereits ein gut ausgebautes großes Parkhaus. Es kann auch in das Parkplatzleitsystem der Innenstadt einbezogen werden. Auch der Weg in das Stadtzentrum ist kurz und einfach.

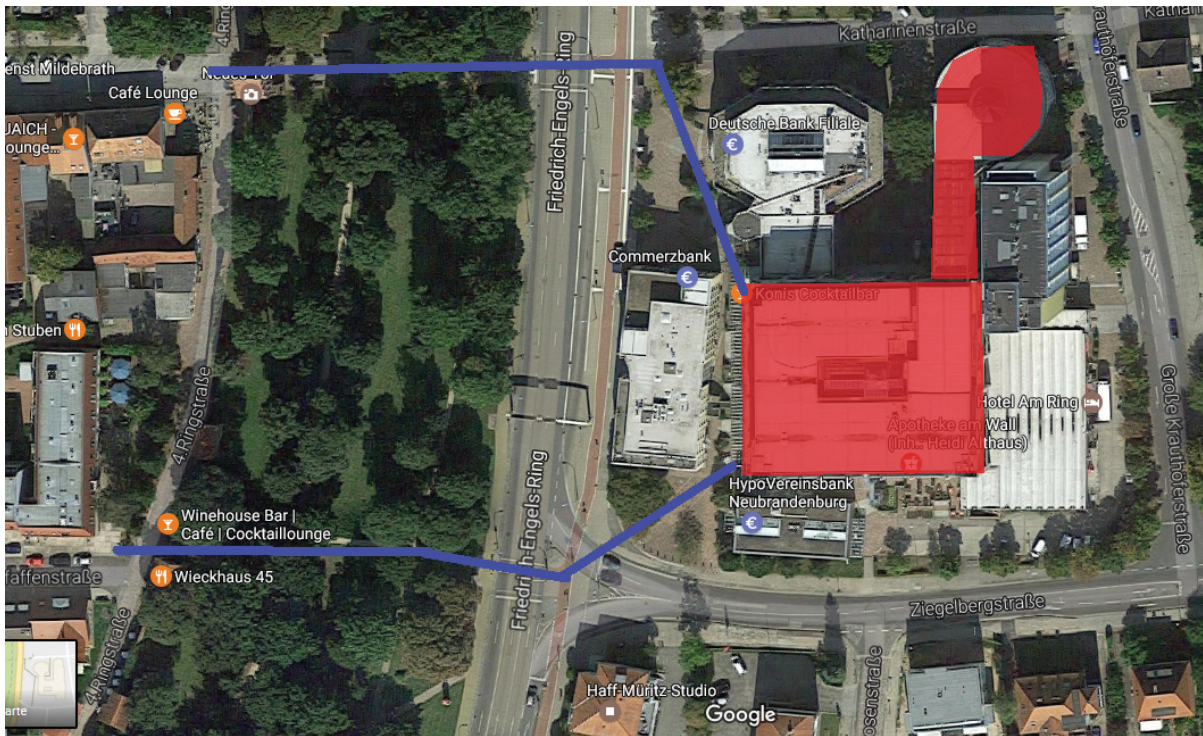


Abbildung 69: Parkhaus Hotel am Ring

Parkplatz am Pferdemarkt/am AOK-Nordost-Servicecenter

Auch der Pferdemarkt vor dem Friedländer Tor wird bereits als Parkplatz genutzt. Er ist frei von Bebauung und sein Angebot an Parkplätzen könnte ebenfalls durch ein Parkhaus erhöht und in das Parkplatzleitsystem einbezogen werden.

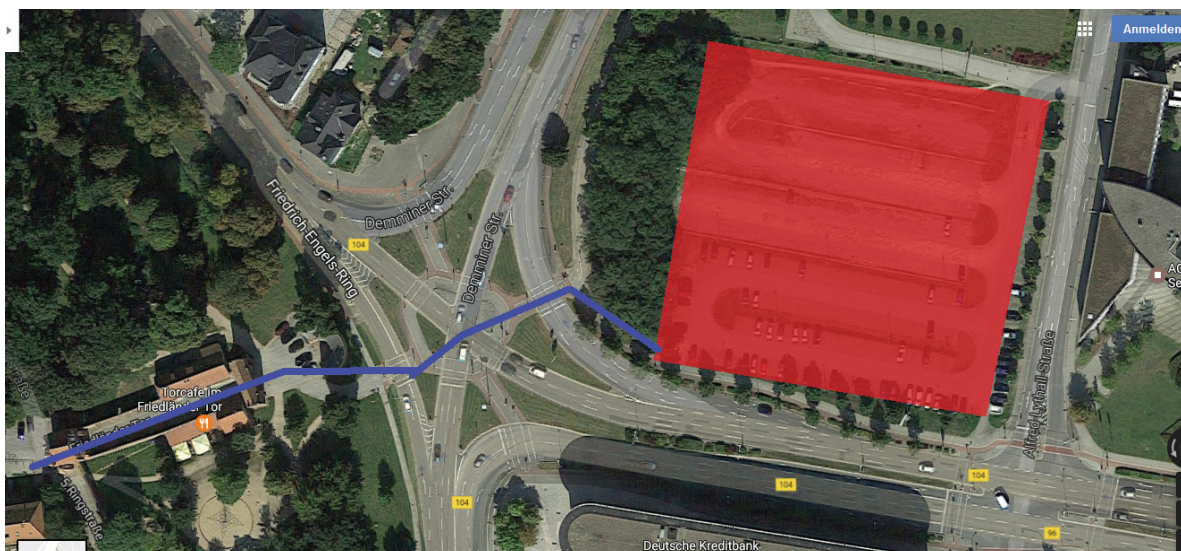


Abbildung 70: Bestehender Parkplatz am Pferdemarkt

Güterbahnhof

Der Güterbahnhof kann ebenfalls in das Parkplatzleitsystem einbezogen werden. Er ist von verschiedenen historischen Gebäuden umgeben und sollte allerdings aus ästhetischen Gründen daher nicht mit einem Parkhaus bebaut werden.

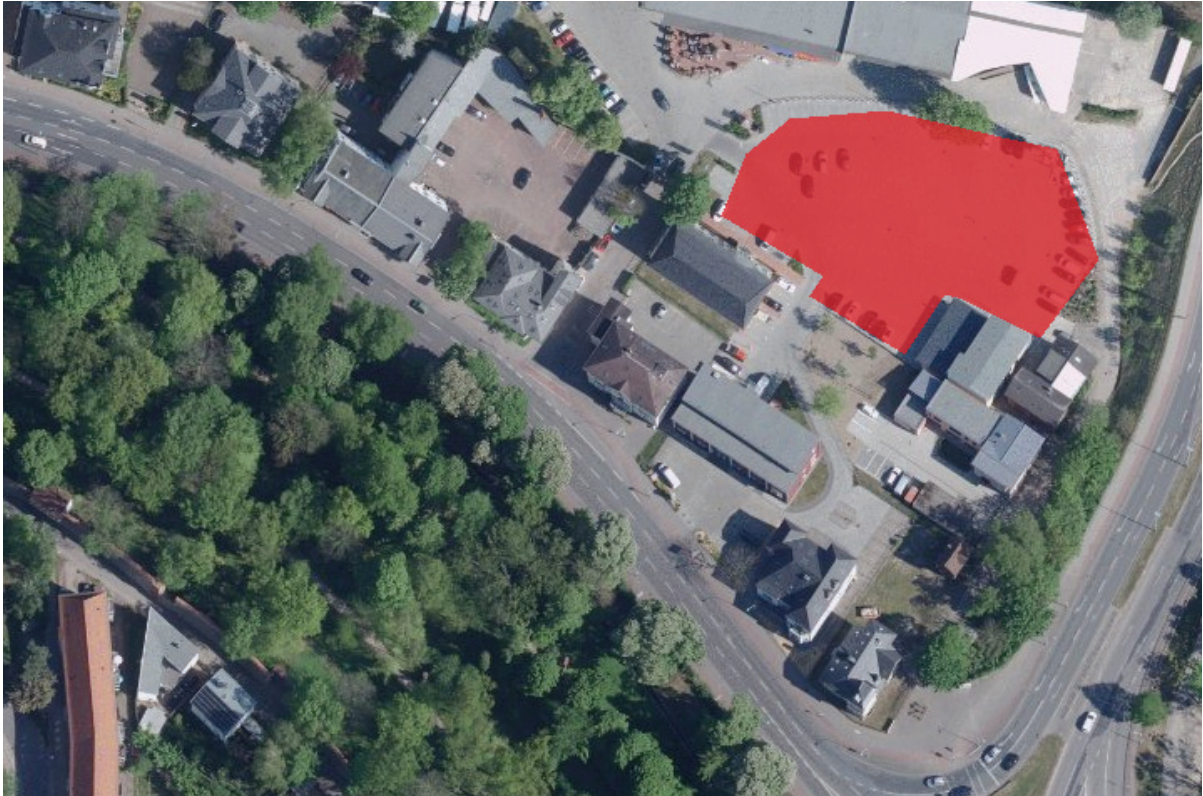


Abbildung 71: Bestehender Parkplatz am Güterbahnhof

6.1.5 Verschmälerung des Ringes / Sperrung der äußersten Fahrbahn des Ringes

Der Friedrich-Engels-Ring könnte verkleinert werden. Sperrt man die äußerste Fahrbahn für den PKW- und LKW-Verkehr wird der Ring dadurch verschlankt. Das macht es Fußgänger und Radfahrer einfacher ihn zu überqueren. Der dabei freiwerdende Platz kann anders genutzt werden, um z.B. den Fahrradstreifen um den Ring zu verbreitern und etwas Abstand zwischen den Radfahrern und Autos gewinnen zu können.

Die Verschlankung des drei- bis vierspurigen Rings könnte vertretbar sein, wenn sich durch die zukünftige Umgehungsstraße und das Verlagern des Verkehrsaufkommens auf andere Transportmittel die Anzahl der Autos auf dem Ring verringert. Möglich wäre auch, dass der Rückbau einer Spur das Verkehrsaufkommen verringert wie im

Kapitel 5.1 Verkehr beschrieben. Dass zumindest eine temporäre Verringerung Verkleinerung des Ringes ohne Beeinträchtigung des Autoverkehrs machbar ist, kann bei Gelegenheiten wie Baumpflegearbeiten in den Wallanlagen beobachtet werden. Dabei ist die innerste Spur den kompletten Tag auch während der Verkehrsspitzenzeiten morgens und nachmittags abgesperrt und der Friedrich-Engels-Ring versinkt dabei nicht in einem Verkehrschaos.



Abbildung 72: Situation während Baustellenphase auf dem Ring

6.1.6 Öffentlichen Nahverkehr ausbauen / Buslinie/haltestellen

Leere Busse werden oft als Argument genutzt, um im ÖPNV Kosten einzusparen. Dadurch würden Haltestellen wegfallen und/oder der Linienverkehr seltener fahren. Dadurch würde allerdings das Bus fahren noch unattraktiver werden und der Bus würde noch seltener und stattdessen das Auto benutzt. Die Lösung ist also nicht den ÖPNV noch weiter auszudünnen, sondern ihn stattdessen attraktiver zu machen. Das würde bedeuten mehr Haltestellen und mehr Fahrten pro Stunde. Auch finanziell muss Bus fahren durch günstigen oder kostenlosen Transport attraktiv sein. Allein dadurch werden mehr Menschen vom eigenen Auto in den Bus umsteigen.

Ökologisch hat dies viele Vorteile: weniger Verkehr auf den Straßen, weniger Lärm, weniger Feinstaub, geringerer Ausstoß von Kohlenstoffdioxid und anderen Schadstoffen. Ein gut ausgebauter ÖPNV ist außerdem sehr wichtig für Mitmenschen, die weniger mobil sind wie z.B. Kinder, die noch keinen Führerschein besitzen oder ältere oder körperlich beeinträchtigte Menschen. So kann für jeden ein gerechtes Wohnen in Neubrandenburg erreicht werden.

Daher sollte eine Buslinie eingerichtet werden, welche von der Stadteinfahrt am Bahnhof über die Stargarder Straße vorbei an der Konzertkirche und über die Große Wollweberstraße wieder aus der Innenstadt führt. Die Linie ist in beide Richtungen befahrbar. Haltestellen sind in der Stargarder Straße auf Höhe des Marktplatzes und in der Großen Wollweberstraße südlich des Ärztehauses gebaut, wie auf der Karte zu sehen. Dadurch wären die Neubrandenburger in der Lage mit dem Bus in die Innenstadt zum arbeiten, einkaufen, für den Arztbesuch oder z.B. den Besuch der Konzertkirche zu fahren. Der Autoverkehr und Parkplatzbedarf sinken. Die neue Linie muss in einen neuen Liniennetzplan eingearbeitet werden, der es den Bewohnern aus allen Stadtgebieten Neubrandenburgs, ohne langes Warten möglich macht, in die Innenstadt und zurück zu pendeln. Die Kosten dafür sollten als Investition in ein lebenswerteres Neubrandenburg betrachtet werden, die sich irgendwann auszahlen. Die Erreichbarkeit mit ÖPNV wurde schon 2014 im Rahmenplan der Stadt bemängelt.¹³⁴



Abbildung 73: Potentielle Haltestelle am Ärztehaus

¹³⁴ Stadt Neubrandenburg, Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt, 3. Fortschreibung, Entwurf, Stand 2014: S. 30

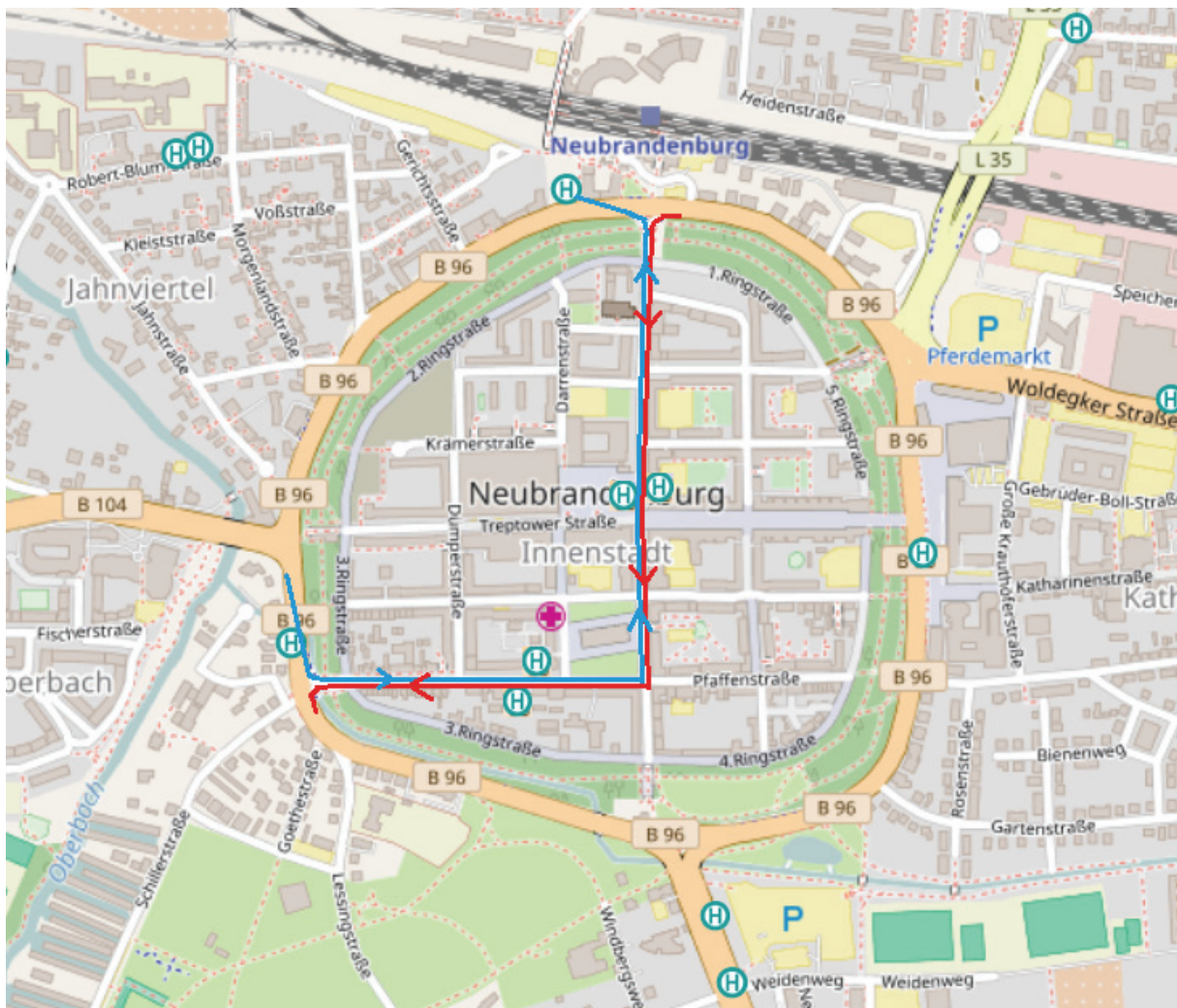


Abbildung 74: Haltestellenkarte

6.1.7 Carsharing-Angebote schaffen

Gut ausgebaute Carsharing-Angebote verringert die Notwendigkeit ein eigenes Auto zu besitzen. Daher sollte an verschiedenen markanten Stellen die Möglichkeit sich ein Auto zu leihen und gemeinsam zu nutzen aufgebaut bzw. erweitert werden. Bisher gibt es lediglich am Bahnhof die Möglichkeit sich Innenstadtnah ein Auto zu mieten. Am Bahnhof ist genug Platz, um das Angebot dort zu vergrößern. Weitere Orte um Carsharing-Angebote anzusiedeln sind die in einem vorherigen Kapitel angesprochenen großen Parkplätze und -häuser in Innenstadtnähe wie die Brache Friedrich Engelsring 19, der Parkplatz am Weidenweg, das Parkhaus Hotel am Ring, der Parkplatz am Pferdemarkt und am Güterbahnhof. Das Angebot dort richtet sich nicht nur an die Bewohner der Innenstadt, sondern kann natürlich auch von den Bewohnern der anderen Stadtviertel genutzt werden. In Zusammenarbeit mit den Eigentümern der großen Wohnquartiere könnte auch Angebot in den Innenhöfen geschaffen werden, welches sich hauptsächlich an die Bewohner der Innenstadt

richtet. Neben den großen Wohnungsbaugesellschaften NEUWOBA und NEUWOGES könnten das auch die Stadtwerke neu.sw oder ein privater Anbieter diese Aufgabe übernehmen. Auf den Parkplätzen in den Innenhöfen der Innenstadt könnte ein gemeinsam genutztes Auto mehrere private ersetzen.

Die Umstellung vom Privat-PKW zu Carsharing erfolgt nicht sofort, sondern über einen gewissen Zeitraum. Daher sollte das Angebot an den verschiedenen Standorten nach Bedarf gesteigert werden.

6.1.8 Die Stadt Fahrradfreundlicher machen

Mehr Fahrradständer schaffen

Bei fahrradfreundlichem Wetter sind die Fahrradständer an den wichtigen Orten der Innenstadt komplett besetzt und Fahrräder werden gezwungenermaßen überall angeschlossen, wo es den Radfahrern möglich ist. Um das „wilde Parken“ der Fahrräder zu unterbinden und das Radfahren attraktiver zu machen, müssen vor allem in der Turmstraße und im Umfeld des Markplatzcenters mehr offizielle Angebote zum Anschließen von Rädern angeboten werden.

Fußgängerzonen für Radfahrer öffnen

Bisher ist das Radfahren in der Turmstraße verboten. Begründet ist dies mit der Verkehrssicherheit der Fußgänger. Wie die Turmstraße für Fahrräder öffnen kann und trotzdem die Sicherheit für Fußgänger gewährleistet ist, kann im Kapitel 6.2.2 Fußgängerzonen nachgelesen werden.

Bikesharingangebote schaffen

Während Autos hauptsächlich für Überlandfahrten oder beim Kauf von größeren Anschaffungen geliehen werden, werden Fahrräder in der Stadt eher für den Verkehr innerhalb der Stadt geliehen. Fahrräder sind bei passender Witterung eine gute Alternative zum Auto oder Bus, da in Neubrandenburg aufgrund seiner Größe vieles bequem mit dem Rad erreichbar ist. Auch ist das Stadtbild nicht durch große Höhenunterschiede geprägt.



Abbildung 75: Fahrrad zum Personentransport



Abbildung 76: Lastenfahrrad

Zwar haben viele ein eigenes Fahrrad, allerdings lassen sich damit oft nur schwierig die Wocheneinkäufe erledigen oder die Kinder vom Kindergarten abholen. Viel zu oft nimmt man dafür viel zu schnell das bequeme Auto. Alternativ eignen sich dafür sogenannte Lastenfahrräder, welche in den letzten Jahren immer beliebter wurden. Allerdings ist die Anzahl solcher Spezialräder noch gering.

Um den Radfahreranteil zu erhöhen, sollten an mehreren geeigneten Standorten Bikesharing-Stationen errichtet werden. Ein Angebot an vielen für verschiedene Gelegenheiten nutzbare Fahrräder erhöht die Attraktivität. Solche Standorte sollte es in allen Stadtvierteln geben. Innenstadtnah sind als Standorte z.B. der Bahnhof, die Brache Friedrich-Engels-Ring 19 eventuell in Zusammenarbeit mit dem benachbarten Fahrradhändler, die Vierrademühle, der Campus der Hochschule oder das Rathaus geeignet. In der Innenstadt sind z.B. mehrere Orte an der Stargarder Straße oder die Fläche zwischen Ärztehaus und Konzertkirche geeignet.

6.1.9 Fußgängerüberweg/Zebrastrreifen

Viele Besucher betreten und verlassen die Innenstadt über die Treptower Straße. Die Dümperstraße ist aufgrund der nahen liegenden Tiefgaragen viel befahren. Fußgänger müssen daher an der Kreuzung der beiden Straßen einige Zeit warten. Vor allem Ältere trauen sich oft nicht die Straße zu überqueren, wenn Autos zu sehen sind. Der Wunsch nach einer Verbesserung dieses Umstandes wird auch in der Umfrage deutlich. Um die Situation für die Fußgänger zu verbessern, sollte an dieser Stelle in Fußgängerüberweg angelegt werden. An einem Zebrastrreifen halten vorbeifahrende Fahrzeuge und geben den Fußgänger Gelegenheit die Straße zu überqueren. Selbst, wenn gerade kein Fußgänger am Straßenrand steht, kann ein Zebrastrreifen die Geschwindigkeit der Autos um 2 – 7 km/h verringern, da sich die Autofahrer dem Fußgängerüberweg langsamer nähern, um sich zu vergewissern, ob Fußgänger zu sehen sind.¹³⁵ Mit dieser Maßnahme verbessert für Fußgänger die Verbindung zwischen der Fußgängerzone und dem Treptower Tor. Die Kreuzung kann bequemer und sicherer überquert werden.

¹³⁵ Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2002: Empfehlung Zum Einsatz und der Gestaltung von Fußgängerüberwegen - Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2002: S.9 Abs. 2



Abbildung 77: fehlender Fußgängerüberweg

Städtebauliche Impulse für Neubrandenburg - Konzepte für die Entwicklung der Innenstadt - Verkehrskonzept

Eric Dalin, Steve Dahme Hochschule Neubrandenburg Masterstudienplanung

Fußgängerzonen

Fußgängerzonen gibt es in der Neubrandenburger Innenstadt bereits in der Tropower Straße, welche sich von der Kreuzung mit der Dümpferstraße über den Marktplatz bis zur Kreuzung mit Stargarder Straße zieht, in der kompletten Turnstraße, in der Waagestraße und der Behrenstraße. Der großflächige Platz um die Konzerkne und der Marktplatz sind ebenfalls für den individuellen Autoverkehr freigegeben. Die Turnstraße wird leider sehr zugeparkt. Das liegt hier an dem großen Boden und dem vielen Stadtmoblar, welche in der Fußgängerzone stehen. Insofern ist der Wunsch einiger Befragten nach deren Entfremung verständlich und sollte auch erfolgen. Manchmal ist weniger wirklich mehr. Auch sollte das Fahrradfahren in allen Fußgängerzonen erlaubt werden, um den Rückverkehr zu fördern. Eine Rückachtrinne auf die Fußgänger muss dabei natürlich gewährleistet bleiben. Die Waagestraße ist eine bedeutende Verbindung zwischen den größten Kultur- und Handelszentren der Innenstadt. In diesem Verkehrskontext sollte nach dem Abriss des hohen Wohnblocks die breitere werdende Waagestraße als Verbindung in Form einer Fußgängerzone zwischen Marktplatz und der ehemaligen Marienkirche gestaltet werden. Sie spielt eine wichtige Rolle für die Verbindung der Freiräume Marktplatz und dem sehr grünen Quartier der Konzerkne. Außerdem ist der ungetriebene Fußgängerverkehr in diesem Bereich sehr wichtig für den im Marienquartier neu entstehenden Einzelhandel und die Gastronomie. Zwischen der Konzerkne und dem Arzthaus liegt die Straße „An der Marienkirche“ geplant werden. Diese Straße befindet sich eine Einfahrt zum Innenhof des Quartiers des Arzthaus auf dem sich wichtige Parkplätze für die Patienten des Arzthaus befinden. Bis zu diesem Punkt muss die Straße von Süden her befahrbar bleiben. Der nördliche Teil der Straße kann jedoch für den Autoverkehr gesperrt werden und die Fußgängerzone umgestaltet werden. Es wird zwar mit Unterbrechung durch die umgehende Fußgängerzone ein großer Fahrradbereich vom Arzthaus bis zum Marktplatz mit Marktplatzcenter und HGB geschaffen. Bedingt durch das Arzthaus bewegen sich in diesem Bereich viele Menschen mit Bewegungseinschränkungen und ältere Menschen. Eine Reduktion des Autoverkehrs kommt auch diesen Patienten zu Gute. Patienten, die darauf angewiesen sind direkt vor der Tür aussteigen können und über den Parkplatz im Innenhof durch den Hintereingang des Arzthaus zu den Praxen gelangen. Die Fußgängerzone ist auch eine Maßnahme um den öffentlichen Raum zu verbessern und seine Aufenthaltsqualität zu stärken. Ein großer Teil der Kleinen Wolleberstraße zwischen dem Marienquartier und der Konzerkne wäre auch geeignet um mit einer Fußgängerzone den Raum zu verbessern, allerdings muss der Straßenraum für Autos befahrbar bleiben um das Parkhaus im Marienquartier zu erreichen und die Versorgung des Quartiers im Marienquartier zu gewährleisten.

Rad fahren erlauben

Shared-Space-Zone

zu Shared-Space-Bereichen können die Stargarder Straße und die Straßen um die Konzerkne umgewandelt werden. Die Stargarder Straße ist eine der wichtigsten Straßen in der Neubrandenburger Innenstadt. Sie ist eine wichtige Zufahrtsstraße unter anderem für die großflächigen unter Marktplatz und Marktplatzcenter und in Zukunft für das Parkhaus im neu zu bebauenden Marienquartier. Als wichtigster Zugang für Autofahrer in die Innenstadt ist die Stargarder Straße auch eine wichtige Verleierstraße für den Autoverkehr in der Innenstadt. Andererseits befinden sich an der Stargarder Straße zahlreiche wichtige Punkte und Einrichtungen. Sie sind hauptsächlich kultureller und wirtschaftlicher Natur wie das Regionalmuseum, die Kirche St. Johannis, das Polizeipräsidium, die Stadtbibliothek, das Haus für Kultur und Bildung der Marktplatz und Konzerkne sowie zahlreiche Geschäfte, Restaurants, Cafés, Büros und vieles mehr. All dies sorgt für ein hohes Fußgängerpotenzial. Bei der Umsetzung von Shared-Space würde auch der Zebrastreifen am Anfang der Turnstraße weg fallen können. Er ist ein Hindernis an dem zwischen Marktplatz und Turnstraße für die Menschen, welche die Straße wechseln. Der Wegfall des Zebrastreifens mag auf dem ersten Blick keine Verbesserung sein, aber wenn sich die Überquerung der Straße nicht auf einen Punkt konzentrieren muss, können Fußgänger auf der kompletten Länge der Straße gehen. Das ist möglich, da Autofahrer in der Shared-Space-Zone mit reduzierter Geschwindigkeit fahren und Fußgänger somit jederzeit geeignete Überquerungsmöglichkeiten finden. Die Autofahrer haben den Vorteil, dass ihnen die Wartezonen am Zebrastreifen erspart bleiben. Der Verkehrfluss ist fließend und stockt nicht. Das Verkehrsaufkommen ist auch in Spitzenzeiten nicht zu hoch, sodass an der Stelle keine Probleme auftreten sollten.

Auch ein befriedetes Auto-Verkehrsaufkommen kann schnell wiederlegt werden. Schließlich ist die Stargarder Straße jedes Jahr in der beschriebenen Zeit während des jährlich stattfindenden Weihnachtsmarktes komplett gesperrt, ohne dass andere Straßen verstopfen. Auch der Bereich um das Quartier der Konzerkne hat es verdient nicht nur als Straße genutzt zu werden. Er sollte viel eher zu einem großen Freiraum entwickelt werden, in dem sich die Menschen gerne aufhalten und nicht nur für Entlegungen schnell aufsuchen. Auch hier könnte ein großer Raum für Kultur (Konzertfläche), Handel (Geschäfte Marienquartier und Stargarder Straße), Arbeit (Büros Marienquartier und Stargarder Straße), Wohnen (Wohnungen Stargarder Straße und Schulstraße), Bildung (evangelische Schule St. Marien) und medizinischer Versorgung (Arzthaus mit zahlreichen Praxen und Apotheken) entstehen. Verkehrstechnisch möglich wäre die Umsetzung mit einem verkehrsberuhigten Bereich aus der 30V0. Gestalterisch liegt das Hauptaugenmerk dabei nicht

verkehrsberuhigter Bereich

Ausschnitt Shared-Space-Bereich

mehr auf der Autofreundlichkeit, sondern auf eine offene Straßengestaltung, die es allen Verkehrsteilnehmern möglich macht den vorhandenen Raum gleichberechtigt zu nutzen. Dazu gehören ein aufgeräumter Straßenraum mit weniger Stadlmoblar, weniger parkende Autos, keine klare Abgrenzung Stargarder Straße und Fußgängerweg durch Bordsteine zum Beispiel und eine freundliche Gestaltung eventuell mit Stützgehäusen oder Grün. Die Gestaltung der Straßen kann in einem Landschaftsarchitekturwettbewerb ausgetestet werden. Um Wildparken zu verhindern wäre eine regelmäßige Kontrolle und gegebenenfalls Bestrafung durch das Ordnungsgesamt nötig. Eine Umsetzung dieser Maßnahmen ist eine wichtige städtebauliche Maßnahme um bestehende Potentiale zu nutzen. Bei Bedarf kann das Konzept auch auf weitere Straßen in der Innenstadt ausgeweitet werden.

Tempo 30 Zone kennzeichnen

Die Innenstadt ist bereits eine große Tempo-30-Zone. An den Einfahrten der Innenstadt befinden sich die dazu gehörigen Schilder. Allerdings kann man die Schilder leicht übersehen. Daher wissen nicht alle Autofahrer, dass die Innenstadt eine große Tempo-30-Zone ist. Daher sollten die Autofahrer an markanten Stellen z.B. durch Markierung auf der Fahrbahn daran erinnert werden. So kommen die Vorteile einer solchen Verkehrszone besser zur Geltung. Es wird für eine Verkehrsberuhigung in der kompletten Innenstadt gesorgt. Autofahrer haben ein ruhigeres Fahrverhalten, brauchen für die selben zurückgelegten Strecken unwesentlich oder gar nicht länger, da an den vielen rechts-vor-links-Kreuzungen die Vorfahrtregeln mit verminderter Geschwindigkeit deutlich schneller und besser erkannt werden kann. Dadurch würde der Verkehrsaufkommen in der Neubrandenburger Innenstadt deutlich flüssiger laufen; an den Kreuzungen muss weniger gestoppt und beschleunigt werden. Für die Anwohner in der Innenstadt würde das weniger Lärm und eine geringere Schadstoffbelastung bedeuten. Für Fußgänger und Radfahrer erhöht sich die Sicherheit.



Durch langsamere Autos sinkt nicht nur die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, sondern auch deren Schwere.

Verschmälerung des Rings

Der Friedrich-Engels-Ring könnte verschmälert werden. Sportt man die äußere Fahrbahn für den PKW- und LKW-Verkehr wird der Ring dadurch verschmälert. An Stellen, an denen Straßen in den Friedrich-Engels-Ring münden, kann aufgrund der Abbiegestreifen der Ring nur auf der Walseite verschmälert werden. Das macht es Fußgänger und Radfahrer einfacher ihn zu überqueren. Der dabei frei werdende Platz kann anders genutzt werden. Der frei werdende Platz kann genutzt werden um den Zebrastreifen um den Ring zu verbreitern und etwas Abstand zwischen den Radfahrern und Autos gewinnen zu können. Die Verschmälerung des Ringes ohne Beeinträchtigung des Autoverkehrs ist durch bis vierstreifigen Ringes könnte vertretbar sein, wenn sich durch die zukünftige Umgehungsstraße und das Verlegen des Verkehrsstroms auf andere Transportmittel die Anzahl der Autos auf dem Ring verringert. Möglich wäre auch, dass der Rückbau einer Spur das Verkehrsangebot verringert. Das zumindest eine temporäre Verringerung der Spurnanzahl des Ringes ohne Beeinträchtigung des Autoverkehrs machbar ist, kann bei Gelegenheiten wie den aktuellen Baubereichen oder Baumfällarbeiten in den Wäldern beobachtet werden. Dabei ist die innerste

Spur den kompletten Tag auch während der Verkehrsspitzenzeiten morgens und nachmittags gesperrt und der Friedrich-Engels-Ring verengt dabei nicht in einem Verkehrschaos.



Die Stadt Fahrradfreundlicher machen

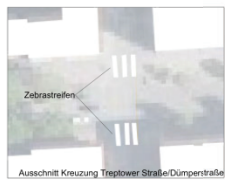
Mehr Fahrradständer schaffen

Bei fahrradfreundlichem Wetter sind die Fahrradständer in den wichtigen Orten der Innenstadt komplett besetzt und Fahrer werden gezwungenmaßen überall angehängen wo es den Radfahrern möglich ist. Um das „wilde Parken“ der Fahrer zu unterbinden und das Radfahren attraktiver zu machen müssen vor allem in der Turnstraße und im Umfeld des Marktplatzcenters mehr offizielle Angebote zum Anschließen von Rädern angeboten werden.



Ausschnitt Turnstraße

Straßen einige Zeit warten. Vor allem Ältere trauen sich oft nicht die Straße zu überqueren wenn Autos zu sehen sind. Der Wunsch nach einer Verbesserung dieses Umstandes wird auch in der Umfrage deutlich. Um die Situation für die Fußgänger zu verbessern sollte an dieser Stelle ein Fußgängerüberweg angelegt werden. An einem Zebrastreifen halten vorbeifahrende Fahrzeuge und geben den Fußgängern Gelegenheit die Straße zu überqueren. Selbst wenn gerade kein Fußgänger am Straßenrand steht, kann ein Zebrastreifen die Geschwindigkeit der Autos um 2-7 km/h verringern, da sich die Autofahrer dem Fußgängerüberweg langsamer nähern um sich zu vergewissern, ob Fußgänger zu sehen sind. Mit dieser Maßnahme verbessert sich für Fußgänger die Verbindung zwischen der Fußgängerzone und dem Tropower Tor. Die Kreuzung kann bequemer und sicherer überquert werden.



Verbessertes Parkplatzangebot vor den Toren der Innenstadt

Neue Ausweichparkplätze sollen außerhalb der Innenstadt aber in unmittelbarer Nähe möglich an



Neue Ausweichparkplätze sollen außerhalb der Innenstadt aber in unmittelbarer Nähe möglich an

Fußgängerzonen für Radfahrer öffnen

Bisher ist das Radfahren in der Turnstraße verboten. Begründet ist dies mit der Verkehrssicherheit der Fußgänger. Wird die Turnstraße aufgeräumt und ungenügend Moblar entfernt, ist auch genug Platz für ein sicheres Nebeneinander von Radfahrern und Fußgängern.

Bikesharingangebote schaffen

Während Autos hauptsächlich für Überlandfahrten oder beim Kauf von größeren Anschaffungen geliehen werden, werden Fahrräder in der Stadt eher für den Verkehr innerhalb der Stadt geliehen. Fahrräder sind bei passender Witterung eine gute Alternative zum Auto oder Bus, da in Neubrandenburg aufgrund seiner Größe vieles bequem mit dem Rad erreichbar ist. Auch ist das Stadtbild nicht durch große Höhenunterschiede geprägt. Zwei haben viele ein eigenes Fahrrad allerdings lassen sich damit oft nur schwierig die Wochenendausflüge erledigen oder die Kinder vom Kindergarten abholen. Viel zu oft nimmt man dafür viel zu schnell das bequeme Auto. Alternativ eignen sich dafür sogenannte Lastenfahrräder, welche in den letzten Jahren immer beliebter werden. Allerdings ist die Anzahl solcher Spezialräder noch gering. Um den Radfahrernanteil zu erhöhen sollten an mehreren geeigneten Standorten Bikesharing-Stationen errichtet werden. Ein Angebot an vielen für verschiedene Gelegenheiten nutzbare Fahrradler erhöht die Attraktivität. Solche Standorte sollte es in allen Stadtvierteln geben. Innenstadt ist als Standorte z.B. der Bahnhof, die Bräcker Friedrich-Engels-Ring 19 erstellt in Zusammenarbeit mit dem benachbarten Fahrradhandler, die Varrademühle, der Campus der Hochschule oder das Rathaus geeignet. In der Innenstadt sind z.B. mehrere Orte an der Stargarder Straße oder die Fläche zwischen Arzthaus und Konzerkne geeignet.

Fußgängerüberweg/Zebrastreifen Dümpferstraße/Tropowerstraße

Viele Besucher betreten und verlassen die Innenstadt über die Tropower Straße. Die Dümpferstraße ist aufgrund der nahe liegenden Tiergärten viel befahren. Fußgänger müssen daher an der Kreuzung der beiden

Ring entstehen bzw. ausgebaut werden und als Anreiz dienen, das Auto außerhalb der Stadtmauer abzustellen und zu Fuß in die Altstadt zu gehen. Auch können bestehende Parkplätze besser „beworben“ werden. So sollte das Parkleitsystem Neubrandenburgs nicht nur auf die Parkplätze in den Tiergärten unter Marktplatz und Marktplatzcenter hinweisen sondern auch die bestehenden bzw. zu schaffenden Parkplätze vor dem Mauer der Altstadt.

Bahnhof

Auf dem westlichen Teil des Bahnhofsvorplatzes gibt es bereits Parkplätze. Mit einer großräumigen Planung kann das Bahnhofsumfeld für mehr Parkplätze effektiver genutzt werden. Möglich wäre auch ein zweigeschossiges Parkhaus. Das Parkhaus sollte in seiner Fassade attraktiv gestaltet werden und in seinen Erscheinungsbild sich in die bestehenden Gebäude einfügen. Möglich wäre auch das Erdgeschoss ein halbes Geschoss in die Erde zu versenken, damit der Bau nicht so massiv wirkt.



Friedrich Engels Ring 19

Auf dem Grundstück Friedrich Engels Ring 19 ist eine Baufäche. Auch hier wäre Platz für einen Parkplatz oder Parkhaus. Dieser Standort ist jedoch nicht ohne Probleme, die zu lösen wären. Die Zufahrt zum Grundstück ist schwierig. Außerdem ist die Lage der Fläche für potentielle Nutzer nicht sehr attraktiv. Zwar gibt es in der Nähe zwei Möglichkeiten die Stadtbau durch Mauertürme zu passieren allerdings gilt es

erst am Bahnhof und an der Einmündung/Kreuzung Friedrich-Engels-Ring/Fritz-Reuter-Straße Möglichkeit den drei- bis vierstreifigen Ring zu überqueren. Das wirkt unattraktiv.

Parkplatz Weidenweg/ gegenüber evangelische Schule

Zwischen dem Lindebach und dem Weidenweg an der Neustrelitzer Straße befindet sich ein großer Parkplatz. Auch dieser Parkplatz könnte ausgebaut werden. Der Weg in die Altstadt ist durch eine unmittelbare in der Nähe befindliche Ampelquerung über den Ring machbar.

Parkhaus Hotel am Ring

Das Parkhaus Hotel am Ring ist bereits ein gut ausgebauter großer Parkhaus. Der Weg in das Stadtzentrum ist kurz und einfach.

Parkplatz am Pferdemarkt

Auch der Pferdemarkt vor dem Friedländer Tor wird bereits als Parkplatz genutzt. Er ist frei von Bebauung und sen Angebot an Parkplätzen könnte ebenfalls durch ein Parkhaus erhöht werden.

Güterbahnhof

Er ist von verschiedenen historischen Gebäuden umgeben und sollte allerdings aus ästhetischen Gründen daher nicht mit einem Parkhaus bebaut werden.

Carsharing-Angebote schaffen

Gut ausbaute Carsharing-Angebote verringert die Notwendigkeit ein eigenes Auto zu besitzen. Daher sollte an verschiedenen markanten Stellen die Möglichkeit sich ein Auto zu leihen und gemeinsam zu nutzen aufgebaut bzw. erweitert werden. Bisher gibt es lediglich am Bahnhof die Möglichkeit sich Innenstadtahn ein Auto zu mieten. Am Bahnhof ist genug Platz um das Angebot dort zu vergrößern. Weitere Orte um Carsharing-Angebote anzubieten sind die großen Parkplätze und -häuser in Innenstadt. Das Angebot dort richtet sich nicht nur an die Bewohner der Innenstadt sondern kann natürlich auch von den Bewohnern anderer Stadtviertel genutzt werden. In Zusammenarbeit mit den Eigentümern der großen Wohnquartiere könnte auch ein Angebot in den Innenhöfen geschaffen werden, welches sich hauptsächlich an die Bewohner der Innenstadt richtet. Neben den großen Wohnungsbaugesellschaften NEUWOBA und NEUWOES könnten das auch die Stadtwerke neu.wag oder ein privater Anbieter diese Aufgabe übernehmen. Auf den Parkplätzen in den Innenhöfen der Innenstadt könnte ein gemeinsam genutztes Auto mehrere Private ersetzen. Die Umstellung vom PrivatPKW zu Carsharing erfolgt nicht sofort sondern über einen gewissen Zeitraum. Daher sollte das Angebot an verschiedenen Standorten nach Bedarf gesteuert werden.

Öffentlichen Nahverkehr ausbauen / Buslinie/haltestellen

Der ÖPNV muss attraktiv gemacht werden. Das würde bedeuten mehr Haltestellen und mehr Fahrten pro Stunde. Auch finanziell muss Bus fahren attraktiv sein durch günstigeren oder kostenlosen Transport. Allein dadurch werden mehr Menschen vom eigenen Auto umsteigen in den Bus. Ökologisch hat dies viele Vorteile: weniger Verkehr auf den Straßen, weniger Lärm, weniger Feinstaub, geringerer Ausstoß von Kohlenstoffdioxid und anderen Schadstoffen. Ein gut ausgebauter ÖPNV ist außerdem sehr wichtig für Menschen, die weniger mobil sind, wie z.B. Kinder, die noch keinen Führerschein besitzen oder ältere oder körperlich beeinträchtigte Menschen. So kann für jeden ein gerechtes Wohnen in Neubrandenburg erreicht werden. Daher sollte eine Buslinie eingerichtet werden, welche von der Stadtfahrt am Bahnhof über die Stargarder Straße vorbei an der Konzerkne und über die Große Wolleberstraße wieder aus der Innenstadt führt. Die Linie ist in beide Richtungen befahrbar. Haltestellen sind in der Stargarder Straße auf Höhe des Marktplatzes und in der Großen Wolleberstraße südlich des Arzthaus angebracht wie auf der Karte zu sehen. Dadurch wären die Neubrandenburger in der Lage mit dem Bus in die Innenstadt zum arbeiten, einkaufen, für den Arztbesuch oder z.B. den Besuch der Konzerkne zu fahren. Der Autoverkehr und Parkplatzbedarf sinken. Die neue Linie muss in einen neuen Linienetzplan eingearbeitet werden, der es den Bewohnern aus allen Stadtvierteln Neubrandenburg ohne langes Warten möglich macht, in die Innenstadt und zurück zu pendeln. Die Kosten dafür sollten als Investition in ein lebendigeres Neubrandenburg betrachtet werden, die sich irgendwann auszahlen.



Ausschnitt Bushaltestelle Arzthaus

Ausschnitt Bushaltestelle Marktplatz

- Fußgängerzone
- Shared-Space-Zone/verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo-30-Zone
- Verkleinerung des Rings
- Fahrradständeranzahl erhöhen
- Zebrastreifen
- Große Parkplätze
- Bushaltestelle
- Buslinie



Der Plan in Originalgröße befindet sich im Anhang.

6.2 Freiraumkonzept

Öffentliche Freiräume sind wichtig und haben viel Potential. Das ist scheinbar auch den Passanten bewusst gewesen, welche an der von uns bearbeiteten Umfrage teilgenommen haben. In keiner anderen Kategorie sind so viele Stimmen abgegeben worden wie zum Thema Freiräume. Auch findet sich hier die Einzelantwort mit den meisten Stimmen. Das zeigt wie wichtig den Neubrandenburgern diese Thematik ist. Der Wunsch der Befragten ist es, dass die Innenstadt mit attraktiven Freiräumen ausgestattet ist, welche die Besucher zum längeren Verweilen in der Innenstadt einladen. Besonders interessant ist dieser Fakt sicher auch für alle Einzelhändler, Gastronomen und Kulturschaffenden in der Innenstadt. Denn jeder Passant, der durch attraktive Freiräume in die Innenstadt gelockt wird, ist zugleich ein potentieller Kunde. Verweilt er auch noch länger, gibt er auch mehr Geld aus.

Die größten als solche genutzten öffentlichen Freiräume in der Neubrandenburger Innenstadt sind der Marktplatz, die Fußgängerzonen in der Turmstraße und Treptower Straße, die Umgebung der Konzertkirche und die Innenhöfe der Wohnblockbebauung. Die Innenhöfe werden im Kapitel Begrünungskonzept thematisiert. Die erste und einfachste Maßnahme sollte daraus bestehen, bereits bestehende Freiräume zu verbessern. Teilweise ist das relativ einfach möglich.

6.2.1 *Bestehende Freiräume attraktiver machen*

Marktplatz

Der Marktplatz besteht in seiner jetzigen Form seit seiner Umgestaltung 2009 durch das Planungsbüro Noack Landschaftsarchitekten. Der Marktplatz wird geprägt und begrenzt von den umliegenden Gebäuden: dem Marktplatzcenter, dem HKB, einem Gebäude aus dem sozialistischem Klassizismus den 50ern und in Zukunft vom neu bebauten Marienquartier am ehemaligen Standort des Radison blu-Hotels. Der Marktplatz wirkt aufgeräumt und ist in seiner Mitte offen gestaltet. Der Platz wird von den Besuchern gut angenommen: sie verweilen bei Sonnenschein auf den Sitzgelegenheiten oder der Treppe des HKB, gehen zum Wochenmarkt oder Kinder spielen in dem Springbrunnen.¹³⁶ Lediglich die Pflanzen in den Kübel wirken etwas unterdimensioniert.

¹³⁶ (Marktplatz Neubrandenburg) <http://www.noack-landschaftsarchitekten.de/projekte/offentlicher-stadtraum/marktplatz-neubrandenburg/> (zuletzt aufgerufen am 06.03.2017)

6.2.2 Fußgängerzonen

Turmstraße

Die Fußgängerzone in der Turmstraße wurde 1998-1999 vom Büro petersen pörksen partner architekten + stadtplaner umgeplant. Die Straße ist gekennzeichnet durch eine durchgehende Allee vom Marktplatz zur Stadtmauer bestehend aus Platanen, Robinien und Kastanien. In der Straßenmitte sind insgesamt drei kleine Buden gebaut in denen sich Geschäfte und Imbisse befinden. Außerdem gibt es einen Brunnen, Kunstwerke und viel Stadtmobiliar bestehend aus Sitzgelegenheiten und Mülleimern. Dadurch wirkt die Turmstraße aber auch ziemlich zugestellt und unaufgeräumt. Beispielhaft dafür ist die Anzahl der Mülleimer und der Elektroanschlussständer. So befinden sich in der Turmstraße 29 Mülleimer, teilweise in unmittelbarer Nähe zueinander. Durchschnittlich findet man alle 11 m einen Mülleimer.



Abbildung 78: "Mülleimersituation" in der Turmstraße

Neben einem Teil des unnötigen Mobiliars sollten auch die Buden entfernt werden, wie es auch ein Teil der Befragten fordert. Dadurch würde die Straße deutlich offener und ansprechender werden. Auch würde es so auch möglich sein, die Fußgängerzone für Radfahrer zu öffnen. Diese Möglichkeit findet sich auch im Städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt wieder.¹³⁷

¹³⁷ Stadt Neubrandenburg, Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt, 3. Fortschreibung, Entwurf, Stand 2014: S. 33

Waagestraße

Die Waagestraße ist eine wichtige Verbindung zwischen den beiden bedeutenden Quartieren des Marktplatzes und der Konzertkirche. Dieser Rolle wurde die Fußgängerzone allerdings kaum gerecht, da sie von beiden Seiten stark zugebaut war und nicht schön gestaltet ist. Inzwischen ist das Hotel abgerissen und bei der Neubebauung wird die Bauflucht um einige Meter zurückweichen, was die Waagestraße verbreitern wird.¹³⁸

Auch auf der anderen Straßenseite ist eine Verbesserung in Sicht: Das Hochhaus hat keine Zukunft mehr. Ein Abriss des Gebäudes, welches ca. 3 m in die Waagestraße hinein reicht, wird zwar erst in einigen Jahren erfolgen aber auch hier wird die Neubebauung in seiner Baulinie zurückgesetzt und die Bauflucht angepasst.¹³⁹

„Für die Nutzung des zwischen Markt und Kirchplatz gelegenen Standortes ist ein Nutzungsmix aus Einzelhandel, Dienstleistung, Gewerbe und Wohnen dargestellt.“¹⁴⁰

„Neben einer großzügigeren Befestigung und Möblierung der wichtigen Verbindungsstraße zwischen Markt und Kirchplatz ist hier vor allem die bequemere Nutzung durch Menschen mit Behinderungen zu sichern.“¹⁴¹

Die Grüngestaltung soll sich auf Baumpflanzungen beschränken¹⁴² Diese Vorgaben seitens der Stadtverwaltung sind gute Voraussetzungen zum Schaffen eines attraktiven Freiraumes. Eine passende Gestaltung sollte in einem Wettbewerb ausgelobt werden.

6.2.3 Neue Freiräume schaffen

Neben dem Aufwerten bestehender Freiräume, sollten auch komplett neue Flächen geschaffen werden. Über die Innenstadt verteilt können so kleine Stadtplätze oder Quartiersplätze geschaffen werden. Solche Orte erhöhen die soziale Stabilität eines Viertels, sie sind Treffpunkt verschiedenster Gruppen und die anliegenden Bewohner identifizieren sich mehr mit ihrer Gegend. Außerdem helfen gut gestaltete Plätze

¹³⁸ Stadt Neubrandenburg, Bebauungsplan Nr. 115 „Südliches Marktquartier“, Begründung, 2017: S. 9
¹³⁹ (Hochhaus soll Neubau weichen) https://www.neuwoges.de/fileadmin/ablage/2016-07-09_NZ.pdf
 (zuletzt aufgerufen am 06.03.2017)

¹⁴⁰ Stadt Neubrandenburg, Bebauungsplan Nr. 115 „Südliches Marktquartier“, Begründung, 2017: S.10, 6.1 Abs. 2

¹⁴¹ Stadt Neubrandenburg, Bebauungsplan Nr. 115 „Südliches Marktquartier“, Begründung, 2017: S.10, 6.2 Abs. 2

¹⁴² Stadt Neubrandenburg, Bebauungsplan Nr. 115 „Südliches Marktquartier“, Begründung, 2017: S.11, 6.3 Abs. 1

Investitionen und Geschäfte anzuziehen. Sie locken Fußgänger und damit potentielle Kunden bzw. lassen sie länger in der Innenstadt verweilen. Solche Räume sind außerdem Konzentration für Kultur.

Geeignete Orte um solche kleinen Stadtplätze zu schaffen sind die Vorbereiche der Stadttore also das Treptower Tor, das Stargarder Tor, das neue Tor und das Friedländer Tor. Die fehlende Gestaltung der Bereiche an den Torinnenseiten ist auch im Städtebaulichen Rahmenplan bereits als Missstand erkannt.¹⁴³ Aber auch der Vorplatz des Bahnhofes als weiterer großer Eingang in die Stadt kann entwickelt werden. Um eine gleichmäßige Versorgung/Verteilung zu komplettieren eignen sich die bisherigen Brachen in der Großen Wollweberstraße 21 und an der Beguinenstraße 2.



Abbildung 79: Über die Innenstadt verteilten Standorte der zu bauenden kleinen Stadtplätze (rot) um den großen Markt als zentrale Freifläche herum

¹⁴³ Stadt Neubrandenburg, Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt, 3.Fortschreibung, ENTWURF, Stand 2014: S.16

Umfeld des Treptower Tors

Das Treptower Tor hat ein ganz interessantes Umfeld. Auf der Stadtinnenseite wo die 2. Ringstraße, die 3. Ringstraße und die Treptower Straße zusammentreffen, hat sich eine kleine Platzfläche gebildet welche zurzeit um eine Fläche erweitert wird, welche von dem Restaurant genutzt werden soll, welches in das neu errichtete Gebäude an der 2. Ringstraße einziehen wird. Innerhalb der Toranlage befindet sich ein Teil des Regionalmuseums, ein Café welches auch Geschäft beinhaltet. Der Besitzer des Cafés hat Pläne für ein kleines Freiluftkino auf der Südseite der Toranlage. Vor den Toren der Stadt befindet sich auf der anderen Seite des Rings das historische Ensemble der Vierrademühle. Die alten Gebäude beinhalten heutzutage Kneipen, Restaurants und Cafés. Das Gelände wird von Lindebach, Oberbach und der Tollense umflossen.



Abbildung 80: Freiräume Treptower Tor

Der Raum auf Innenseite des Treptower Tores sollte zu einem kleinen Stadtplatz zusammengefasst werden. Der Platz würde aus zwei ähnlich großen Hälften bestehen. Die Fläche unmittelbar vor dem Tor ist ein Verkehrsraum, hier sollte das Befahren von Autos aufgrund der drei zusammenführenden Straßen gewährleistet werden. Allerdings sollte das Parken komplett unterbunden werden. Die nördliche Hälfte wird von der Gastronomie in der 2. Ringstraße 1 als Außenbereich genutzt. Beide Teilbereiche sollten in ihrer Gestaltung allerdings als ein Platz erkennbar sein. Dazu gehört ein einheitlicher Bodenbelag für befahrbare Bereiche, Fußgängerbereich und Gastronomiefläche ohne Abtrennung durch Bordsteine. Die konkrete Gestaltung des Stadtplatzes sollte in einem Wettbewerb ausgelobt werden. Der Innenhof der Toranlage ist der Hauptweg für Fußgänger und führt sie dann vor das Treptower Tor. Der Raum vor dem Tor gehört zwar streng genommen nicht mehr zur Innenstadt, wird aufgrund seiner unmittelbaren Nähe aber trotzdem in dieser Arbeit mit bearbeitet. Für dieses Areal gibt es bereits eine ganz interessante Studienarbeit des Landschaftsarchitekten Martin Rosenberger: (Entwurf des Planes auf Abbildung 81)

Entwurf Übergang Treptower Tor zum Oberbach

Beruhigung und Aufwertung des Bereiches unter Berücksichtigung der Umgebung

Martin Rosenberger, SS 2011

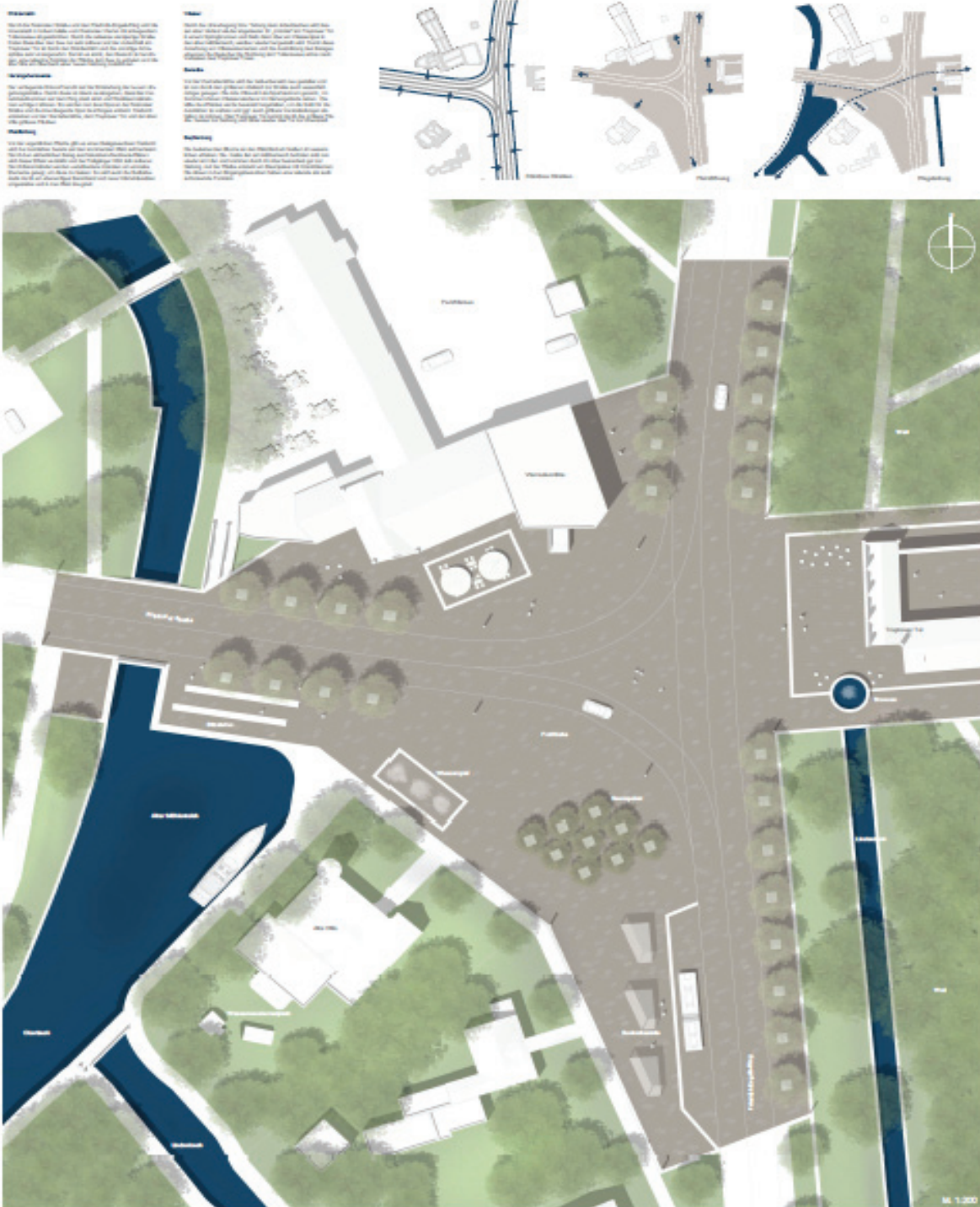


Abbildung 81: Entwurf Übergang Treptower Tor zum Oberbach

Der Plan in Originalgröße befindet sich im Anhang.

„Problematik

Durch die Rostocker Straße und den Friedrich-Engels-Ring wird die Innenstadt in hohem Maße vom Rostocker Viertel mit anliegendem Tollensesee abgeschnitten. Durch die teilweise vierspurige Straße finden Besucher den See nur sehr schwer und der Aufenthalt am Treptower Tor ist durch den Straßenlärm und die unruhige Atmosphäre sehr unangenehm. Ziel ist es somit, den Bereich zu beruhigen, eine leitende Funktion der Fläche zum See zu erzielen und die alte Villa am Oberbach einer neuen Nutzung zuzuführen.

Herangehensweise

Der vorliegende Entwurf beruht auf der Entstehung der neuen Umgehungsstraße. Durch diese ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen auf dem Ring stark sinkt und Rückbaumaßnahmen erfolgen können. Es wurden nun zwei Spuren der Rostocker Straße und die innenliegende Spur des Ringes entfernt. Dadurch entstehen vor der Vierrademühle, dem Treptower Tor und der alten Villa [Anm: „Luhmannvilla“] größere Flächen.

Platzbildung

Vor der eigentlichen Fläche gibt es einen Belagwechsel. Dadurch wird der Autofahrer bereits auf den kommenden Platz aufmerksam. Durch den einheitlichen Belag aus Naturstein-Rechteck-Platten wird dieser Effekt verstärkt und der Fußgänger fühlt sich sicherer. Durch Betonbänder werden verschiedene Intarsien um einzelne Elemente gelegt, um diese zu fassen. So wird auch die Bushaltestelle durch ein ebenerdiges Betonband und neue Wartehäuschen umgestaltet und in den Platz integriert.

Wasser

Durch die Umverlegung bzw. Teilung des Lindenbaches wird dessen alter Verlauf wieder angedeutet. Er „mündet“ am Treptower Tor in einem Springbrunnen und fließt dann über ein Wasserspiel in den alten Mühlenteich, welcher wiederhergestellt wird. Durch diese Anreihung von Wasserelementen und die Ausrichtung des Belages erkennen die Besucher die Richtung zum Tollensesee schon nach Verlassen des Treptower Tores.

Bereiche

Vor der Vierrademühle wird der Außenbereich neugestaltet und ist nun durch den größeren Abstand zur Straße auch wesentlich ruhiger gelegen. Die alte Villa wird als Sportzentrum genutzt. Im Sommer können Wasserwanderer im Gartengelände zelten. [Anmerkung: Laut aktueller Planung soll die Villa durch einen Privatinvestor saniert und mit Anbauten zu einem Wohnhaus mit acht Wohnungen saniert und ausgebaut werden. Damit dürfte die Idee als Sportzentrum mit Campingmöglichkeit entfallen.¹⁴⁴ Die Mitte des Platzes wurde bewusst freigehalten, um die Sicht für die Autofahrer zu wahren und ggf. auch größere Veranstaltungen abhalten zu können. Das Treptower Tor kommt durch die größere Fläche besser zur Geltung und bildet wieder das Tor zur Innenstadt. besser zur Geltung und bildet wieder das Tor zur Innenstadt.

Bepflanzung

Die bestehenden Bäume an den Platzrändern bleiben im Wesentlichen erhalten. Die Kastanien am Mühlenteich befinden sich nun wieder am Ufer und kommen durch ihr Alter besonders gut zur Geltung [Anmerkung: Die Kastanien wurden bereits teilweise gefällt.]. Auf der Fläche entsteht ein Baumpaket mit Kirschbäumen. Die Alleen in den Eingangsbereichen haben eine leitende als auch auflockernde Funktion.“¹⁴⁵

Die Wiederbelebung des ehemaligen Hafens wird auch von der Stadt angestrebt.¹⁴⁶ Ob von der Stelle auch wieder wie früher Ausflugsdampfer in Richtung Tollensesee starten bleibt offen. Dieser Ort bildet sowohl mit oder auch ohne Schiffe einen wichtigen Übergang zwischen der Innenstadt und dem Kulturpark und Tollensesee.

Mit der richtigen Gestaltung kann das Areal um das Treptower Tor herum zu einem sehr vielseitig genutzten, attraktiven Freiraum mit viel Gastronomie (Restaurant Ringstraße 1, Zollhaus, Kornhus, Oliva, Konsulat, Irish Corner) und Handel entwickelt werden.

¹⁴⁴ (Lichtblick für die Luhmannvilla) <http://www.nordkurier.de/neubrandenburg/lichtblick-fuer-die-luhmannvilla-1316141207.html> (zuletzt aufgerufen am 18.03.2017)

¹⁴⁵ (Entwurf Treptower Tor) Martin Rosenberger, 18.05.2011: Entwurf Übergang Treptower Tor zum Oberbach (Plan), Hochschule Neubrandenburg

¹⁴⁶ (Wir die Dornröschen-Ruine bald Wachgeküsst?) <http://www.nordkurier.de/neubrandenburg/wird-die-dornroeschen-ruine-bald-wachgekuesst-167014605.html> (zuletzt aufgerufen am 18.03.2017)

Umfeld Stargarder Tor

Das Stargarder Tor hat eine ähnliche Ausgangsposition wie das bereits beschriebene Treptower Tor. Hier treffen die 3. Ringstraße, die 4. Ringstraße und die Stargarder Straße zusammen. Auch hier hat sich eine kleine Platzfläche gebildet. In dem äußeren Tor befindet sich eine Privatwohnung und innerhalb des Torhofes. Der Raum auf Innenseite des Stargarder Tores sollte zu einem kleinen Stadtplatz zusammengefasst werden. Die Fläche unmittelbar vor dem Tor ist ein Verkehrsraum, hier sollte das Befahren von Autos aufgrund der drei zusammenführenden Straßen gewährleistet werden. Allerdings sollte das Parken komplett unterbunden werden. Die Fläche sollte in ihrer Gestaltung allerdings als ein Platz erkennbar sein. Dazu gehört ein einheitlicher Bodenbelag für befahrbare Bereiche und Fußgängerbereich ohne Abtrennung durch Bordsteine. Die konkrete Gestaltung des Stadtplatzes sollte in einem Wettbewerb ausgelobt werden.



Abbildung 82: Freiräume Stargarder Tor

Neues Tor

Am Neuen Tor treffen die 4. Ringstraße und Neutorstraße aufeinander. Vor der Innenseite des Tores befindet sich ein Freiraum, welcher sich aus mehreren Teilen zusammensetzt: So ist die Neutorstraße mit ihren angrenzenden Parkplätzen ziemlich breit und führt bis unmittelbar vor das Tor. Südlich schließt eine vom benachbarten Café genutzte Fläche an. Nördlich befindet sich noch ein Parkplatz. Diese Baulücke wird aber in Zukunft geschlossen, da diese Fläche bebaut wird. Hier werden Mietwohnungen inklusive Tiefgarage gebaut, wodurch sich das Straßenbild schließt. Direkt im Tor befindet sich die Fritz-Reuter-Gesellschaft. Außerhalb des Tores befinden sich hinter Wallanlagen und Friedrich-Engels-Ring das Rathausgebäude und das „Bankenviertel“.

Nimmt man die Außenfläche des Cafés und den Vorplatz des Neuen Tors zusammen hat man auch hier die Möglichkeit einen räumlich klar begrenzten kleinen Stadtplatz mit vielfältiger Nutzung zu schaffen. Der Platz würde aus zwei ähnlich großen Hälften bestehen. Die Fläche unmittelbar vor dem Tor ist ein Verkehrsraum, hier sollte das Befahren von Autos aufgrund der zusammenführenden Straßen gewährleistet werden. Allerdings sollte das Parken komplett unterbunden werden. Die südliche Hälfte wird von dem Café als Außenbereich genutzt. Beide Teilbereiche sollten in ihrer Gestaltung allerdings als ein Platz erkennbar sein. Dazu gehört ein einheitlicher Bodenbelag für befahrbare Bereiche, Fußgängerbereich und Gastrofläche ohne Abtrennung durch Bordsteine. Die konkrete Gestaltung des Stadtplatzes sollte in einem Wettbewerb ausgelobt werden.



Abbildung 83: Freiraum vor dem neuen Tor

Umfeld Friedländer Tor

Am Friedländer Tor treffen die 1. Ringstraße, die 5. Ringstraße und die Friedländer Straße aufeinander. Vor dem Tor befindet sich ein sehr großer Freiraum. Er besteht aus den Straßen, Parkplätzen und Grünflächen, welche vor den, an dieser Stelle von der Straße zurückgesetzt gebauten, Wohngebäuden liegen. Innerhalb der Toranlage befindet sich das Standesamt Neubrandenburg und ein Café. Hinter Mauer und Wallanlage kommt auch hier der Friedrich-Engels-Ring. Da hier die Demminer Straße und die Woldegker Straße in den Ring münden, befindet sich vor dem Friedländer Tor die größte Kreuzungsanlage Neubrandenburgs, welche ein großes Hindernis zu dem Güterbahnhof-Komplex, dem Pferdemarkt und der der großen Dienstleistungs/Gewerbe-Ansiedlung um das Kino herum darstellt. Direkt

in unmittelbarer Umgebung gibt es in der Wallanlage südlich des Tores einen Spielplatz.

Die Freifläche vor dem Friedländer sollte auch hier gestalterisch zusammengefasst werden. Hier besteht die Möglichkeit einen Stadtplatz mit viel Grün für Bewohner, Laufkundschaft und die in den nahen Büros Beschäftigten zu schaffen. Die Fläche unmittelbar vor dem Tor ist ein Verkehrsraum, hier sollte das Befahren von Autos aufgrund der zusammenführenden Straßen gewährleistet werden. Allerdings sollte das Parken komplett unterbunden werden. Die nördlichen und südlichen Teile können ihr Grün behalten und als kleiner öffentlicher Vorgarten der Wohngebäude genutzt werden. Alle Teilbereiche sollten in ihrer Gestaltung allerdings als ein Platz erkennbar sein. Dazu gehört ein einheitlicher Bodenbelag für befahrbare Bereiche, Fußgängerbereich und Grünflächen ohne Abtrennung durch Bordsteine. Die konkrete Gestaltung des Stadtplatzes sollte in einem Wettbewerb ausgelobt werden.



Abbildung 84: Freiraum Friedländer Tor

Bahnhofsumfeld

Der Bahnhof befindet sich nördlich der Innenstadt, unmittelbar hinter den Wallanlagen und Friedrich-Engels-Ring. Während die Bahngleise derzeit saniert werden, muss das Bahnhofsgebäude noch auf unbestimmte Zeit auf eine Sanierung warten. Auch der Bahnhofsvorplatz ist momentan nicht sehr ansprechend, sondern ist eher funktional gestaltet. Der Platz hat mehrere Funktionen: Er ist Parkplatz, Taxi-Haltestelle, Fahrrad-Abstellbereich und natürlich Treffpunkt und Durchgangsbereich für Fußgänger. Direkt im Bahnhofsgebäude befinden sich ein Frisör, Zeitungsladen und Supermarkt mit Imbiss. Im Umfeld des Bahnhofes befinden sich ein kleines Reisebüro, ein Imbiss, die Handelskammer Ostmecklenburg-Vorpommern, der Busbahnhof, ein wenig Einzelhandel und Wohnungen.

Der Bahnhof und sein Umfeld ist der wichtigste Verkehrsknotenpunkt Neubrandenburgs. Hier treffen Bahn, Nah- und Fernverkehr mit dem Bus, Auto, Fahrrad und Fußgänger aufeinander und steigen ein, aus oder um. Für viele Ankömmlinge entsteht hier der erste Eindruck von Neubrandenburg. Das macht es so wichtig, diesem Areal eine Gestaltung zu verpassen, die seiner Wichtigkeit und auch seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt gerecht wird.

In seinem Aussehen sollte der Platz endlich einheitlich gestaltet werden. Bisher findet man zu viele verschiedene Bodenbeläge. Auf dem nordöstlichen Teil kann ein Parkhaus errichtet werden, welches direkt an das Bahnhofsgebäude anschließt. Darin könnten die Autos untergebracht und konzentriert werden, welche sich zurzeit auf den verschiedenen Parkplätzen verteilen. Die Parkplätze im Parkhaus können von Reisenden, Innenstadtbesuchern, Anwohnern, den Mitarbeitern aus den verschiedenen umliegenden Gebäuden oder deren Kunden genutzt werden. Auch kann und sollte hier das bestehende Car-Sharing-Angebot ausgebaut und untergebracht werden. Auf der anderen östlichen Seite des Bahnhofsgebäudes kann auf der Wendeschleife ein großer Fahrradabstellplatz entstehen. Hier lassen sich auch Möglichkeiten zum Bike-Sharing unterbringen. Die Taxen werden auf dem momentanen Parkplatz südlich des künftigen Parkhauses untergebracht.

Der Bereich unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude muss daher nicht mehr befahrbar bleiben. Er kann daher frei als Platz gestaltet werden, um den Menschen und ihren Bewegungsrichtungen gerecht zu werden. Für die genauere Gestaltung aussehen könnte, bleibt einem Wettbewerb überlassen.



Abbildung 85: Bahnhofsvorplatz

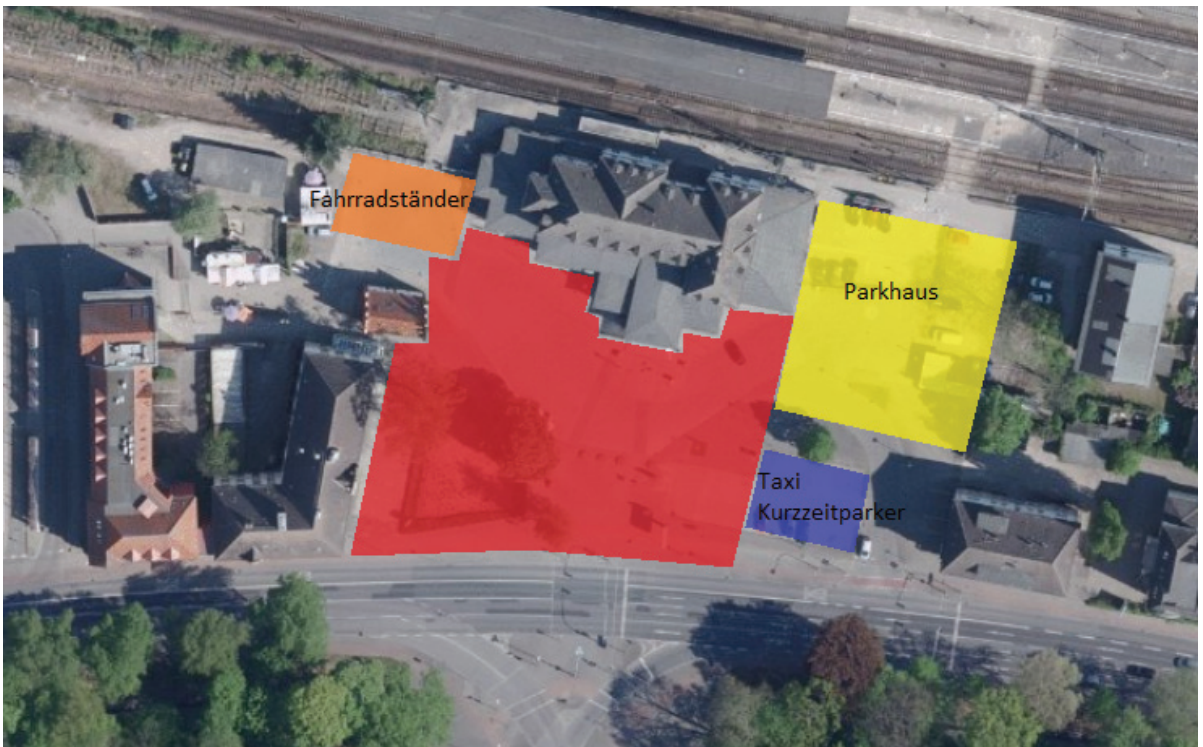


Abbildung 86: Freiraum im Bahnhofsumfeld

Große Wollweberstraße 21

In der Wollweberstraße gibt es eine Baulücke. Für das Grundstück ist eigentlich gedacht, es wieder mit Häusern zu bebauen. Die Freifläche ist von Wohngebäuden aus verschiedenen Bauepochen umgeben. In der Nähe befindet sich die Kunstsammlung Neubrandenburg. Hier mündet die Dümperstraße in die Große Wollweberstraße.

Doch statt das Grundstück wie vorgesehen wieder neu mit Häusern zu bebauen, könnte das Areal zusammen mit dem Straßenraum genutzt werden, um einen Quartiersplatz zu schaffen. Der entstehende Platz würde aus zwei Hälften bestehen, die jedoch in der Gestaltung, z.B. in der Belagswahl, zusammengehören. Der nördliche Teil wird auch weiterhin befahrbar sein können. Der Autoverkehr wird durch den Belagswechsel und durch die Platzsituation beruhigt. Auf dem Platz sollte das Parken unterbunden werden. Die südliche Hälfte ist den Fußgängern vorbehalten. Zwischen den beiden Hälften ist ein Wasserspiel denkbar, dessen Plätschern den Verkehr akustisch überdeckt. Der so entstehende Freiraum könnte zu einem begehrten Aufenthaltsraum für Anwohner und Passanten werden.

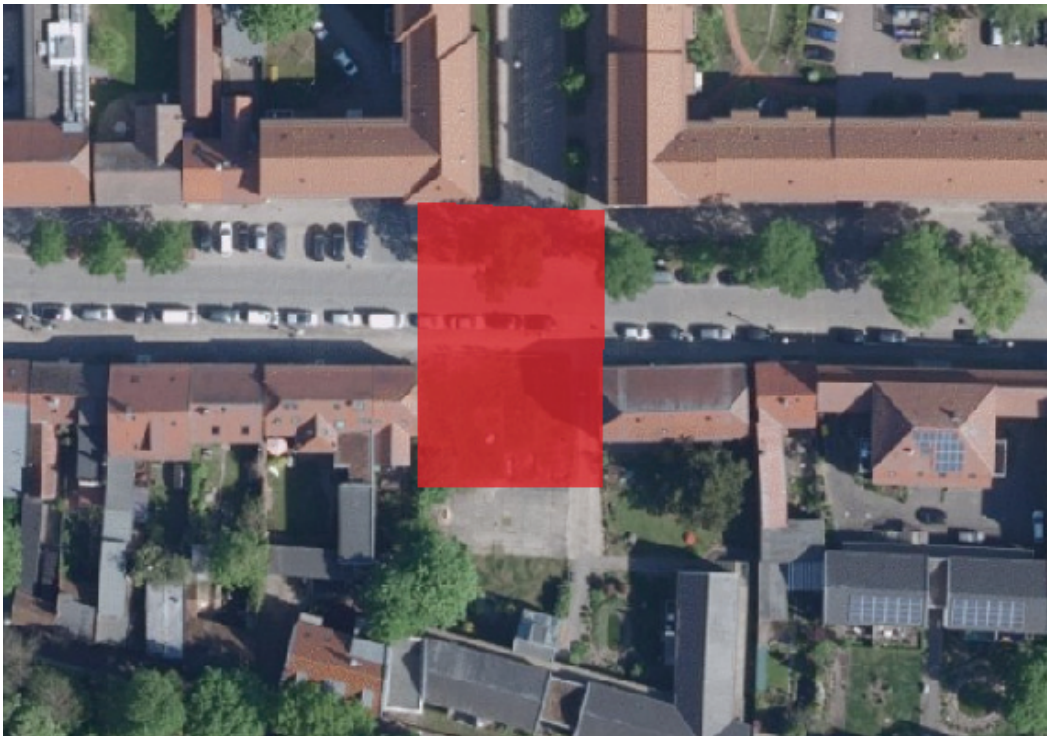


Abbildung 87: Freiraum Große Wollweberstraße 21

Begüinenstraße 2

Ein weiterer Quartiersplatz könnte an der Kreuzung Begüinenstraße/Dümpferstraße entstehen. Während drum herum neue Wohnungen entstehen, ist die Fläche ist noch nicht bebaut. Die dreieckige Freifläche ist südlich und östlich von Wohnhäusern umgeben. Auf der dritten Seite grenzt die Fläche an die Stadtmauer mit zwei Wiekhäusern und einem kleinen Mauerdurchbruch, durch den man zum Friedrich-Engels-Ring gelangt.



Abbildung 88: Freiraum Begüinenstraße

Darüber hinaus gibt es noch zahlreiche andere Orte in der Innenstadt, welche einer Neugestaltung bedürfen oder durch eine gute Gestaltung die Möglichkeit haben sich zu Freiräumen zu entwickeln, die von den Passanten der Innenstadt gerne angenommen werden. Dazu gehören unter anderem:

- der Vorbereich der St. Johannis-Kirche in der Pontanusstraße,
- der Stadteingang Turmstraße von Richtung Rathaus,
- der Vorplatz des Regionalmuseums
- der Bereich um Mudder Schultenbrunnen und Fritz Reuter Denkmal
- der kleine Platz am Fangelturm
- der Vorplatz des Rathauses

6.2.4 Shared-Space-Bereiche

Shared-Space ist nicht nur eine pure Verkehrsphilosophie, sondern auch eine Möglichkeit, attraktiv gestalteten Verkehrsraum als Freiraum zu nutzen. Das ist möglich, da der Verkehrsraum gegenüber einer konventionellen Verkehrsführung verkleinert wird. Teilweise fallen Parkplätze weg und Fußgänger nutzen auch die Fläche, die für gewöhnlich nur von Verkehrsteilnehmern mit Rädern benutzt werden. Diese zusätzlichen Flächen können also für die Gestaltung von attraktiven Freiräumen in Form von Fußgängerbereichen genutzt werden. Aus den Shared-Space Bereiche entlang der Stargarder Straße, Kleinen Wollweberstraße und Schulstraße können also sehr schöne Straßenzüge werden. Dabei ist ausreichend Platz für z.B. zusätzliches Grün, Fahrradständer, Sitzgelegenheiten oder Kunst vorhanden. Auch neue Außenbereiche für potentielle Gastronomiestandorte sind möglich, vor allem im Umfeld der Konzertkirche in den Erdgeschossen der Kleinen Wollweberstraße, Stargarder Straße und Schulstraße. Beispiele für gut gestaltete Shared-Space-Bereiche gibt es viele, wie z.B. in Schwetzingen, wie auf den Bildern zu sehen.



Abbildung 89: Shared Space Schwetzingen



Abbildung 90: Shared Space Schwetzingen im Kreuzungsbereich

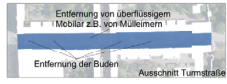
Städtebauliche Impulse für Neubrandenburg - Konzepte für die Entwicklung der Innenstadt - Freiraumkonzept

Eric Dulin, Steve Dahme Hochschule Neubrandenburg Masterstudienfach Landschaftsplanung

Bestehende Freiräume attraktiver machen

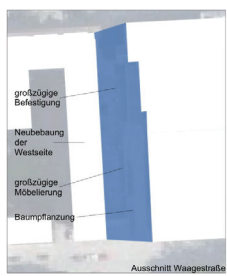
Turnmstraße

Die Fußgängerzone in der Turnstraße ist gekennzeichnet durch eine durchgehende Allee vom Marktplatz zur Stadmauer bestehend aus Platanen, Robinien und Kastanien. In der Straßenseite sind insgesamt 4 kleine Buben gebaut, in denen sich Geschäfte und Imbisse befinden. Außerdem gibt es einen Brunnen, Kunstwerke und viel Stadtmöblier bestehend aus Sitzgelegenheiten und Müllern. Dadurch wirkt die Turnstraße aber auch ziemlich zusehrt und unangenehm. Bessergestellt dafür ist die Anzahl der Müllern und der Elektroanschlußständer. So befinden sich in der Turnstraße 28 Müllern teilweise in unmittelbarer Nähe zueinander. Durchschnittlich findet man alle 11 m einen Müllern. Neben einem Teil des ungeliebten Möbliers sollten auch die Buben entfernt werden, wie es auch ein Teil der Befragten fordert. Dadurch würde die Straße deutlich offener und ansprechender werden. Auch würde es so auch möglich sein, die Fußgängerzone für Radfahrer zu öffnen. Diese Möglichkeit findet sich auch im Städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt wieder.



Waagestraße

Die Waagestraße ist eine wichtige Verbindung zwischen den beiden bedeutenden Quartieren des Marktplatzes und der Konzerthalle. Dieser Rolle würde die Fußgängerzone allerdings kaum gerecht, da sie von beiden Seiten stark zugelaufen wird und nicht schon jetzt zu hoch ist. Inwieweit ist das Hotel abgerissen und bei der Neubebauung wird die Bauflucht um einige Meter zurück weichen, was die Waagestraße vertieft. Auch auf der anderen Straßenseite ist eine Verbesserung in Sicht: Das Hochhaus hat keine Zukunft mehr. Ein Abriss des Gebäudes, welches ca. 3 m in die Waagestraße hinein reicht, wird zwar erst in einigen Jahren erfolgen aber auch hier wird die Neubeauung in seiner Bauhöhe zurück gesetzt, und die Bauflucht angepasst. Für die Nutzung des zwischen Markt und Kirchplatz gelegenen Standortes ist ein Nutzungskonzept aus Einzelhandel, Dienstleistung, Gewerbe und Wohnen dargestellt. Neben einer großzügigen Bepflanzung und Möblierung der wichtigen Verbindungsstraße zwischen Markt und Kirchplatz ist hier vor allem die bessere Nutzung durch Menschen mit Behinderungen zu sichern. Die Grundgestaltung soll sich auf Barrierefreiheit beschränken. Diese Vorgaben sollen der Stadtverwaltung und den Bauausstattungen zum Schaffen eines attraktiven Freiraumes. Eine passende Gestaltung sollte in einem Wettbewerb ausgebaut werden.



Neue Freiräume schaffen

Neben dem Aufwerten bestehender Freiräume sollten auch komplett neue Flächen geschaffen werden. Über die Innenstadt verteilt können so kleine Stadtplätze oder Quartiersplätze geschaffen werden. Solche Orte erhöhen die soziale Stabilität eines Viertels, sie sind Treffpunkt verschiedener Gruppen und die anliegenden Bewohner identifizieren sich mehr mit ihrer Gegend. Außerdem helfen gut gestaltete Plätze Investitionen und Geschäfte anzuziehen. Sie locken Fußgänger und damit potentielle Kunden bzw. lassen sie länger in der Innenstadt verweilen. Solche Räume sind außerdem Konzentration für Kultur. Geeignete Orte um solche kleinen Stadtplätze sind die Vorbereiche der Stadttore also das Treptower Tor, das Stargarder Tor, das neue Tor und das Friedländer Tor. Die konkrete Gestaltung der Bereiche an den Toren ist ebenfalls in dem Städtebaulichen Rahmenplan bereits als Missstand erkannt. Aber auch der Vorplatz des Bahnhofs als weiterer großer Eingang in die Stadt kann entwickelt werden. Um eine gleichmäßige Versorgung/Verteilung mit Plätzen zu gewährleisten eignen sich die bisherigen Brachen in der Großen Wolkeberstraße 21 und an der Beguinenstraße 2.

Umfeld des Treptower Tors

Das Treptower Tor hat ein ganz interessantes Umfeld. Auf der Stadtmauerseite wo die 2. Ringstraße, die 3. Ringstraße und die Treptower Straße zusammen treffen, hat sich eine kleine Platzfläche gebildet welche zur Zeit um eine Fläche erweitert wird, welche von der Gastronomie genutzt werden soll. In diese Fläche soll ein neues Gebäude an der 2. Ringstraße entstehen. Innerhalb der Toranlage befindet sich ein Teil des Regionalmuseums, ein Café welches auch ein Geschäft beinhaltet. Der Besitzer des Cafés hat Pläne für ein kleines Freizeitanlage auf der Südseite der Toranlage. Vor den Toren der Stadt befindet sich auf der anderen Seite des Rings das historische Ensemble der Vieradmetalle.



Die alten Gebäude beinhalten heutezeitige Kneipen, Restaurants und Cafés. Das Gelände wird von Lindebach, Oberbach und der Tolense umflossen. Der Raum auf Innenseite des Treptower Tors sollte zu einem kleinen Stadtplatz zusammengefasst werden. Der Platz würde aus zwei ähnlich großen Hälften bestehen. Die Fläche unmittelbar vor dem Tor ist ein Verkehrsraum, hier sollte das Befahren von Autos aufgrund der drei zusammenführenden Straßen gewährleistet werden. Allerdings sollte das Parken komplett untertunden werden. Die nördliche Hälfte wird von der Gastronomie in der 2. Ringstraße 1 als Außenbereich genutzt. Beide Teilbereiche sollten in ihrer Gestaltung allerdings als ein zusammenhängender Platz erkennbar sein. Dazu gehört ein einheitlicher Bodenbelag für befahrbare Bereiche, Fußgängerbereich und Gastfläche ohne Abtrennung durch Bordsteine. Die konkrete Gestaltung des Stadtplatzes sollte in einem Wettbewerb ausgebaut werden. Der Innenhof der Toranlage ist der Hauptweg für Fußgänger und führt sie dann vor das Treptower Tor.

Umfeld Stargarder Tor

Das Stargarder Tor hat eine ähnliche Ausgangsposition wie das bereits beschriebene Treptower Tor. Hier treffen die 3. Ringstraße, die 4. Ringstraße und die Stargarder Straße zusammen. Auch hier hat sich eine kleine Platzfläche gebildet, in dem äußeren Tor befindet sich eine Freizeitanlage und innerhalb des Tornos befindet sich ein Blumenladen. Vor dem Stadtor befinden sich ein Restaurant in der historischen Lohmühle, der Friedrich-Engels-Ring, der Lindebach und der direkte Eingang in den Kulturpark. Der Raum auf Innenseite des Stargarder Tors sollte zu einem kleinen Stadtplatz zusammengefasst werden. Die Fläche unmittelbar vor dem Tor ist ein Verkehrsraum, hier sollte das Befahren von Autos aufgrund der drei zusammenführenden Straßen gewährleistet werden. Allerdings sollte das Parken komplett untertunden werden. Die Fläche sollte in ihrer Gestaltung allerdings als ein zusammenhängender Platz erkennbar sein. Dazu gehört



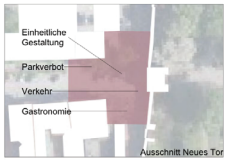
ein einheitlicher Bodenbelag für befahrbare Bereiche und Fußgängerbereich ohne Abtrennung durch Bordsteine. Die konkrete Gestaltung des Stadtplatzes sollte in einem Wettbewerb ausgebaut werden.



Umfeld Neues Tor

Am Neuen Tor treffen die 4. Ringstraße und Neutorstraße aufeinander. Vor der Innenseite des Tors befindet sich ein Freiraum, welcher sich aus mehreren Teilen zusammensetzt. So ist die Neutorstraße mit ihren angrenzenden Parkplätzen ziemlich breit und führt bis unmittelbar vor das Tor. Südlich schließt eine vom benachbarten Café genutzte Fläche an. Nördlich befindet sich ein Parkplatz. Diese Baufläche wird aber in Zukunft geschlossen, da diese Fläche bebaut wird. Hier werden Mietwohnungen inklusive Tiefgarage gebaut, wodurch sich das Straßenniveau senkt. Direkt im Tor befindet sich die Fritz-Reuter-Gesellschaft. Außerhalb des Tors befinden sich hinter Wallanlagen und Friedrich-Engels-Ring das Rathausgebäude und das „Bankenviertel“. Nimmt man die Außenfläche des Cafés und den Vorplatz des Neuen Tors zusammen hat man auch hier die Möglichkeit einen räumlich klar begrenzten kleinen Stadtplatz mit vielfältiger Nutzung zu schaffen. Der Platz würde aus zwei ähnlich großen Hälften bestehen. Die Fläche unmittelbar vor dem Tor ist ein Verkehrsraum.

hier sollte das Befahren von Autos aufgrund der zusammenführenden Straßen gewährleistet werden. Allerdings sollte das Parken komplett untertunden werden. Die südliche Hälfte wird von dem Café als Außenbereich genutzt. Beide Teilbereiche sollten in ihrer Gestaltung allerdings als ein zusammenhängender Platz erkennbar sein. Dazu gehört ein einheitlicher Bodenbelag für befahrbare Bereiche, Fußgängerbereich und Gastfläche ohne Abtrennung durch Bordsteine. Die konkrete Gestaltung des Stadtplatzes sollte in einem Wettbewerb ausgebaut werden.

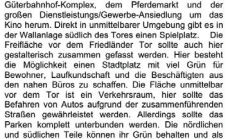


Umfeld Friedländer Tor

Am Friedländer Tor treffen die 1. Ringstraße, die 5. Ringstraße und die Friedländer Straße aufeinander. Vor dem Tor befindet sich ein sehr großer Freiraum. Er besteht aus den Straßen, Parkplätzen und Grünflächen, welche vor den, an dieser Stelle von der Straße zurückgesetzt gebauten, Wohngebäuden liegen. Innerhalb der Toranlage befindet sich das Ständemarkt Neubrandenburg und ein Café. Hinter Mauer und Wallanlage kommt auch hier der Friedrich-Engels-Ring. Da hier die Demminer Straße und die Wolkeberger Straße in den Ring münden, befindet sich vor dem Friedländer



Tor die größte Kreuzungsanlage Neubrandenburgs und stellt ein großes Hindernis zu dem Oberbahndamm, dem Platanenmarkt und der großen Dienstleistungs/Gewerbe-Ansiedlung um das Kino herum. Direkt in unmittelbarer Umgebung gibt es in der Wallanlage südlich des Tors einen Spielplatz. Die Freifläche vor dem Friedländer Tor sollte auch hier gestalterisch zusammengefasst werden. Hier besteht die Möglichkeit einen Stadtplatz mit viel Grün für Bewohner, Laukundschaft und die Beschäftigten aus den nahen Büros zu schaffen. Die Fläche unmittelbar vor dem Tor ist ein Verkehrsraum, hier sollte das Befahren von Autos aufgrund der zusammenführenden Straßen gewährleistet werden. Allerdings sollte das Parken komplett untertunden werden. Die nördlichen und südlichen Teile können im Grün behalten und als kleiner öffentlicher Vorgarten der Wohngebäude genutzt werden. Alle Teilbereiche sollten in ihrer Gestaltung allerdings als ein zusammenhängender Platz erkennbar sein. Dazu gehört ein einheitlicher Bodenbelag für befahrbare Bereiche, Fußgängerbereich und Grünflächen ohne Abtrennung durch Bordsteine. Die konkrete Gestaltung des Stadtplatzes sollte in einem Wettbewerb ausgebaut werden.



Bahnhofs-vorplatz

Der Bahnhofsvorplatz befindet sich nördlich der Innenstadt unmittelbar hinter den Wallanlagen und Friedrich-Engels-Ring. Während die Bahngleise derzeit



genauere Gestaltung aussehen könnte, bleibt einem Wettbewerb überlassen.

saniert werden, muss das Bahnhofsgebäude noch auf unbestimmte Zeit auf eine Sanierung warten. Auch der Bahnhofsvorplatz ist momentan nicht sehr ansprechend sondern ist eher funktional gestaltet. Der Platz hat mehrere Funktionen: Er ist Parkplatz, Taxi-Haltefläche, Fahrrad-Abstellbereich und natürlich Treffpunkt und Durchgangsbereich für Fußgänger. Direkt im Bahnhofsgebäude befinden sich ein Friseur, ein Zeitungsladen und ein Supermarkt mit Imbiss. Im Umfeld des Bahnhofs befinden sich ein kleines Reisebüro, ein Imbiss, die Handelskammer, Osmo-Modellbau, Vorpommern, der Busbahnhof, ein wenig Einzelhandel und Wohnungen. Der Bahnhof und sein Umfeld ist der wichtigste Verkehrsknotenpunkt Neubrandenburgs. Hier treffen Bahn, Nah- und Fernverkehr mit dem Bus, Auto, Fahrrad und Fußgänger aufeinander und stoßen ein, aus oder um. Für viele Ankömmlinge entsteht hier der erste Eindruck von Neubrandenburg. Das macht es so wichtig diesem Areal eine Gestaltung zu verpassen, die seiner Wichtigkeit und auch seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt gerecht wird. In seinem Aussehen sollte der Platz endlich einheitlich gestaltet werden. Bisher findet man zu viele verschiedene Bodenbeläge. Auf dem nordöstlichen Teil kann ein Parkhaus errichtet werden, welches direkt an das Bahnhofsgebäude anschließt. Dann könnten die Autos untergebracht und konzentriert werden, welche sich zurzeit auf den verschiedenen Parkplätzen verteilen. Die Parkplätze im Parkhaus können von Radlern, Innenstadtbesuchern, Anwohnern, den Mitarbeitern aus den verschiedenen umliegenden Gebäuden oder fernem Kunden genutzt werden. Auch kann und sollte hier das bestehende Car-Sharing-Angebot ausgebaut und untergebracht werden. Auf der anderen östlichen Seite des Bahnhofsgebäudes kann auf der Westseite ein großer Fahrradstellplatz entstehen. Die Taxen werden auf dem momentanen Parkplatz südlich des künftigen Parkhauses untergebracht. Der Bereich unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude muss dahernicht mehr befahrbar bleiben. Er kann daher frei als Platz gestaltet werden um den Menschen und ihren Bewegungsrichtungen gerecht zu werden. Wie die



genauere Gestaltung aussehen könnte, bleibt einem Wettbewerb überlassen.



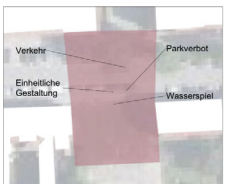
Beguinenstraße 2

Ein weiterer Quartiersplatz könnte an der Kreuzung Beguinenstraße / Dümperstraße entstehen. Während drumherum neue Wohnungen entstehen, ist diese Fläche noch recht baufrei. Die dreieckige Freifläche ist südlich und östlich von Wohnhäusern umgeben. Auf der dritten Seite grenzt die Fläche an die Stadtmauer mit zwei Wickelstufen und einem kleinen Mauerdurchbruch, durch den man zum Friedrich-Engels-Ring gelangt. Auch hier bleibt die genauere Gestaltung des Platzes einem Wettbewerb überlassen.



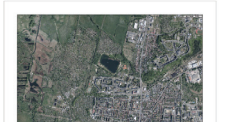
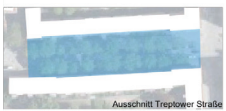
Große Wolkeberstraße 21

In der Wolkeberstraße gibt es eine Bauflecke. Für das Grundstück ist eigentlich angedacht, es wieder mit Häusern zu bebauen. Die Freifläche ist von Wohngebäuden aus verschiedenen Bauepochen umgeben. In der Nähe befindet sich die Kunstsammlung Neubrandenburg. Hier mündet die Dümperstraße in die Große Wolkeberstraße. Doch statt das Grundstück wie vorgesehen wieder neu mit Häusern zu bebauen, könnte das Areal zusammen mit dem Straßenniveau genutzt werden um einen Quartiersplatz zu schaffen. Der entstehende Platz würde aus zwei Hälften bestehen, die jedoch in der Gestaltung z.B. in der Belagswahl zusammen gehören. Der nördliche Teil wird auch weiterhin befahrbar sein können. Der Autoverkehr wird durch den Belagswechsel und durch die Platzsituation beruhigt. Auf dem Platz sollte das Parken untertunden werden. Die südliche Hälfte ist den Fußgängern vorbehalten. Zwischen den beiden Hälften ist ein Wasserspiel denkbar, dessen Plättchen den Verkehr akustisch überdeckt. Der so entstehende Freiraum würde zu einem beliebigen Aufenthaltsraum für Anwohner und Passanten werden. Die genauere Gestaltung ist in einem Wettbewerb auszubauen.



Shared-Space-Bereiche

Shared-Space ist nicht nur eine pure Verkehrsphilosophie sondern auch eine Möglichkeit attraktiv gestalteten Verkehrsraum als Freiraum zu nutzen. Das ist möglich, da der Verkehrsraum gegenüber einer konventionellen Verkehrsführung verknüpft wird, teilweise kleine Parkwege und Fußgänger nutzen auch die Fläche, die für gewöhnlich nur von Verkehrsteilnehmern mit Rädern benutzt werden. Diese zusätzlichen Flächen können also für die Gestaltung von attraktivem Freiraum in Form von Fußgängerbereichen genutzt werden. Aus den Shared-Space Bereichen entlang der Stargarder Straße, Kleinen Wolkeberstraße und Schulstraße können also sehr schöne Straßenzüge werden. Dabei ist ausreichend Platz für z.B. zusätzliches Grün, Fahrradständer, Sitzgelegenheiten oder Kunst vorhanden. Auch neue Außenbereiche für potentielle Gastronomieangebote sind möglich, vor allem im Umfeld der Konzerthalle in den Erdgeschossbereichen der Kleinen Wolkeberstraße, Stargarder Straße und Schulstraße.



Der Plan in Originalgröße befindet sich im Anhang.

6.3 Begrünungskonzept

Grün ist in der Stadt ein wichtiger Bestandteil einer modernen und nachhaltigen Stadtentwicklungspolitik. Das gilt in Neubrandenburg für alle Stadtteile und vor allem für die dicht bebaute Innenstadt. Im Vergleich zu anderen Städten steht die Neubrandenburger Innenstadt mit ihren vielen Grünflächen innerhalb oder Nahe der Altstadt zwar schon gut da aber darauf sollte die Stadt sich nicht ausruhen, denn verbessern kann man immer irgendetwas.

Das Straßenbegleitgrün und vor allem die großen Innenhöfe der Wohnblöcke machen die Innenstadt zu einem begehrten Wohnort. Sie sind Freizeit- und Erholungsraum für die Anwohner. Die Einkaufspassagen profitieren von viel Grün, da sie mehr Kunden in die Innenstadt locken und sie auch länger dort verweilen lassen. Von Stadtgrün profitieren also viele Akteure: Anwohner und Vermieter, Kunden und Händler.

Daher werden nun folgend Vorschläge gemacht, wie mehr Stadtgrün in die Innenstadt gebracht werden kann und bestehendes Grün qualitativ verbessert werden kann.

6.3.1 Grüne Hauptachsen

Erste Maßnahmen sollte es sein, grüne Achsen zu schaffen. Sie tragen nicht nur optisch, sondern auch stadtklimatisch zu einer Verbesserung der Straßenzüge bei. Die mit Hilfe von Alleen attraktiv gestalteten Straßen sollen Fußgänger und Radfahrer zu wichtigen Punkten der Stadt leiten. Die grünen Hauptachsen bilden die wichtige Nord-Süd-Achse entlang der Stargarder Straße und die Ost-West-Achse entlang Treptower Straße und Turmstraße. Entlang der Nord-Süd-Achse befinden sich wie bei einer Perlenkette aufgefädelt der Busbahnhof, der Bahnhof, das Regionalmuseum, die Bibliothek, das HKB, der Kulturfinger, der Marktplatz, die Konzertkirche und der Übergang zum Kulturpark. Entlang der Ost-West-Achse befinden sich die Hochschule, der Oberbach als Zugang zu Tollensesee und Kulturpark, das Marktplatzcenter, der Marktplatz, die Turmstraße und das Rathaus.



Abbildung 91: Grüne Achsen in Neubrandenburg

6.3.2 Grüne Nebenachsen

Aber auch außerhalb der Grünen Hauptachsen gibt es zahlreiche interessante Orte zu entdecken. Grüne Nebenachsen könnten zu diesen Orten führen:

- die Kirche St. Johannis
- den Stadtplatz Friedländer Tor (siehe 6.2.3 Neue Freiräume schaffen)
- die Fußgängerzonen Waagestraße und Behmenstraße
- das Ärztehaus
- den Stadtplatz Neues Tor (siehe 6.2.3 Neue Freiräume schaffen)
- das Theater



Abbildung 92: Grüne Nebenachsen in Neubrandenburg

Aber auch außerhalb der touristisch, kulturellen oder durch Geschäfte interessanten Orte sollte versucht werden die Straßen mit Bäumen zu begrünen.

In innerstädtischen Bereichen ist das Pflanzen von Bäumen meist nicht problemlos möglich. Bodenverdichtung, Bodenversiegelung, Trockenheit, Leitungen oder Tiefgaragen erschweren es Stadtbäumen im Boden Wurzeln zu schlagen. Um trotzdem Bäume pflanzen zu können, müssen Kompromisse gemacht und kreative Lösungen gefunden werden.

So wird z.B. das Pflanzen von Bäumen vor der Front des neu bebauten Marienquartiers durch die Tiefgarage unter dem Marktplatz sehr erschwert. Im Durchschnitt stößt man bereits 60 cm unter dem Planum des Marktes auf die Betondecke der Tiefgarage. Um an dieser Stelle einem Baum mehr Substrat zum wurzeln gewährleisten können, könnten die Bäume in „Hochbeete“, welche mit

Sitzgelegenheiten kombiniert sind, gepflanzt werden (Vgl. Abb. 93 und 94) Dadurch erhöhen sich die Substratmenge und der mögliche Wurzelraum. Auch ist eine externe Bewässerung und Belüftung des Wurzelraumes zu empfehlen. Auch werden die Bäume mithilfe von Erdnägeln o.Ä. verankert werden müssen. Außerdem muss bei der Baumauswahl genau auf die Eigenschaften der Sorten geachtet werden. So sind Baumsorten zu empfehlen, die Trockenheitsverträglichkeit und Hitzeverträglichkeit vorweisen und eher Flachwurzler als Pfahlwurzler sind.

Eine Liste geeigneter Artenbeispiele:

- *Acer campestre* L. subsp. *campestre* - Feld-Ahorn
- *Acer opalus* Mill. subsp. *opalus* - Schneeballblättriger Ahorn
- *Alnus incana*(L.) Mönch - Grau-Erle
- *Betula pendula* Roth - Sand-Birke
- *Populus alba* L. - Silber-Pappel
- *Prunus avium*(L.) L. var. *avium* - Vogel-Kirsche¹⁴⁷



Abbildung 93: Pflanzkübel

¹⁴⁷ Roloff, Prof. Dr. Andres, 2010: Urbane Baumartenwahl im Klimawandel, für 17. Kassler Gartenbautage 2010, Institut für Forstbotanik und Forstzoologie der TU Dresden, Tharandt 2010: S. 9 ff



Abbildung 94: Pflanzkübel Variante 2

Eine weitere Möglichkeit Baumpflanzungen an besonders kritischen Standorten vorzunehmen wäre das Bepflanzen von modularen Systemen, Töpfen o.Ä... Solche Systeme haben den Vorteil, dass sie unabhängig vom Untergrund aufgestellt werden können und sogar bis zu einem gewissen Grad flexibel sind und so z.B. für Veranstaltungen verschoben werden können. Der Nachteil ist, dass die darin gepflanzten Bäume besonders viel Pflege insbesondere Bewässerung benötigen. Auf dem Neubrandenburger Marktplatz gibt es bereits den Versuch auf diese Weise etwas Grün auf die Fläche zu bekommen. Allerdings wirken die Sträucher etwas verloren und fallen aufgrund ihrer kleinen Größe kaum auf, wie auf dem Bild zu sehen.



Abbildung 95: Marktplatz Neubrandenburg

Eine besonders kreative Variante ist das Bepflanzen von Abfallcontainern (Vgl. Abb. 96 und 97). Dabei werden die großen Abfallbehälter zweckentfremdet. Sie eignen sich besonders gut zur Bepflanzung, da sie aufgrund ihrer Größe mit viel Substrat gefüllt werden können. Trotzdem sind sie relativ leicht mit den richtigen Fahrzeugen zu bewegen. So können z.B. auch Brachflächen temporär mit großen Pflanzen begrünt werden und die Bäume können falls Nutzungsdruck auf die Flächen entsteht leicht „verschoben“ werden ohne sie fällen zu müssen.



Abbildung 96: Alte Container zur Bepflanzung



Abbildung 97: Alte Container zur Bepflanzung

6.3.3 Innenhöfe

Ein großer Anteil der Fläche der Neubrandenburger Innenstadt gehört zu den Innenhöfen der Wohnblockbebauung. Somit befinden sich bereits viele große Grünflächen innerhalb der Stadtmauer, allerdings wird dieses Grün von den meisten Menschen nicht wahrgenommen. Es war für die Nutzung durch die Bewohner der angrenzenden Wohnungen gedacht. Allerdings ist die Nutzung zurückgegangen (Beispielsweise wird Wäsche immer öfter nicht im Hof auf der Leine, sondern im Wäschetrockner in der Wohnung getrocknet).¹⁴⁸ Daher ist es möglich viele Innenhöfe neu zu gestalten, um den heutigen Nutzungsansprüchen der Stadtbewohner gerecht zu werden. Es gibt eine große Bandbreite an Möglichkeiten. So können Treffpunkte, quasi grüne Wohnzimmer z.B. zum gemeinsamen grillen genutzt werden. Auch der immer beliebter werdende Trend der urbanen Agrikultur kann aufgegriffen werden. Man kann Projekte mit Gemeinschaftsgärten oder Nachbarschaftsgärten einrichten. Besonders interessant für Passanten und Besucher der Innenstadt könnten spannend gestaltete Themengärten sein. Dafür müssten die vielseitigen Innenhöfe aber auch bekannter gemacht werden, also mehr ins Bewusstsein gerückt werden. So können an mehreren markanten Orten der Innenstadt Hinweisschilder, welche die Innenhöfe thematisieren, aufgestellt werden und Tafeln an den Eingängen der Grünflächen angebracht werden.

Denn nur durch Nutzung können Grünflächen auf Dauer erhalten werden.

6.3.4 Dachbegrünung

Begrünte Dächer tragen meist nicht zu einem grüner aussehenden Stadtbild bei, da sie von den meisten Orten der Stadt aus nicht gesehen werden. Auch in Neubrandenburg könnten sie nur von den Türmen der Konzertkirche und des HKBs aus der Ferne betrachtet werden. Allerdings können begrünte Dächer der Innenstadt auch noch viele andere Vorteile verschaffen. So erhöhen sie die Biodiversität, wirken sich positiv auf das Stadtklima aus, reinigen die Luft und entlasten die städtische Kanalisation. Daher sollten alle Neubauten welche in Neubrandenburg mit einem Flachdach errichtet werden mit Dachbegrünung ausgestattet werden. Aber auch nachträglich kann z.B. bei einer anstehenden Sanierung eine Dachbegrünung

¹⁴⁸ Stadt Neubrandenburg, Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt, 3.Fortschreibung, Entwurf, Stand 2014: S.30 Abs.3

nachgerüstet werden. So heizen z.B. die auf der Abbildung 98 zu erkennenden Häuser zwischen der Neutorstraße und der Pfaffenstraße mit ihren schwarzen Teerdächern die Stadtluft im Sommer besonders stark auf. So könnten nicht nur auf Neubauten Gründächer verpflichtend sein, sondern auch bei der Sanierung von Gebäuden eine Prüfung auf Nachrüstung von Gründächern verpflichtend sein. Besonders große Flächen, wie z.B. überdachte Parkhäuser, könnten mithilfe von intensiver Dachbegrünung zu begehbaren Dachgärten gestaltet werden.



Abbildung 98: Potentielle Flächen für Dachbegrünungen zwischen der Neutorstraße und Pfaffenstraße

6.3.5 Fassadenbegrünung

Fassadenbegrünung hat ähnliche Vorteile wie die Dachbegrünung. Nur kommt noch hinzu, dass sie optisch sehr gut für die Menschen wahrnehmbar ist und auch ein echter „Hingucker“ sein kann. Daher sollten Bauherren motiviert werden, Gebäude mit einer solchen Begrünung zu versehen. Ausgenommen sind natürlich die denkmalgeschützten Gebäude, die in Ihrer Erscheinung nicht großartig verändert werden sollten. Aber an moderneren und neu zu bauenden Gebäuden können Fassadenbegrünungen sehr interessante Aufwertungen für die Straßen der Neubrandenburger Innenstadt darstellen. Dabei muss es nicht ein aufwendiges und teures modulares System sein, dass spannend und abwechslungsreich bepflanzt ist. Auch eine schlicht mit Kletterpflanzen berankte Wand hat seine Reize, wenn die Blätter im Herbst in allen Farben erstrahlen.

6.3.6 Straßenbegleitgrün

Die Straßenzüge sind in der Innenstadt im Vergleich zu anderen Städten außergewöhnlich breit. Das hat mit dem kompletten Wiederaufbau der Stadt nach der Zerstörung zu tun. An vielen Stellen ist die Fläche von Hauswand zu Hauswand durchgehend gepflastert. Oftmals ist hier damit mehr Fläche versiegelt, als eigentlich benötigt. An vielen Stellen der Innenstadt kann also ein Teil des Plattenbelages entfernt werden um neues Straßenbegleitgrün zu schaffen. Ein Beispiel dazu sieht man auf der Abbildung 99. Bereiche, die jetzt noch gepflastert sind aber auch bepflanzt werden könnten, sind grün markiert. Solch eine Entsiegelung von Flächen würde Tieren, Pflanzen, dem Grundwasser und nicht zuletzt auch den Neubrandenburgern gut tun.

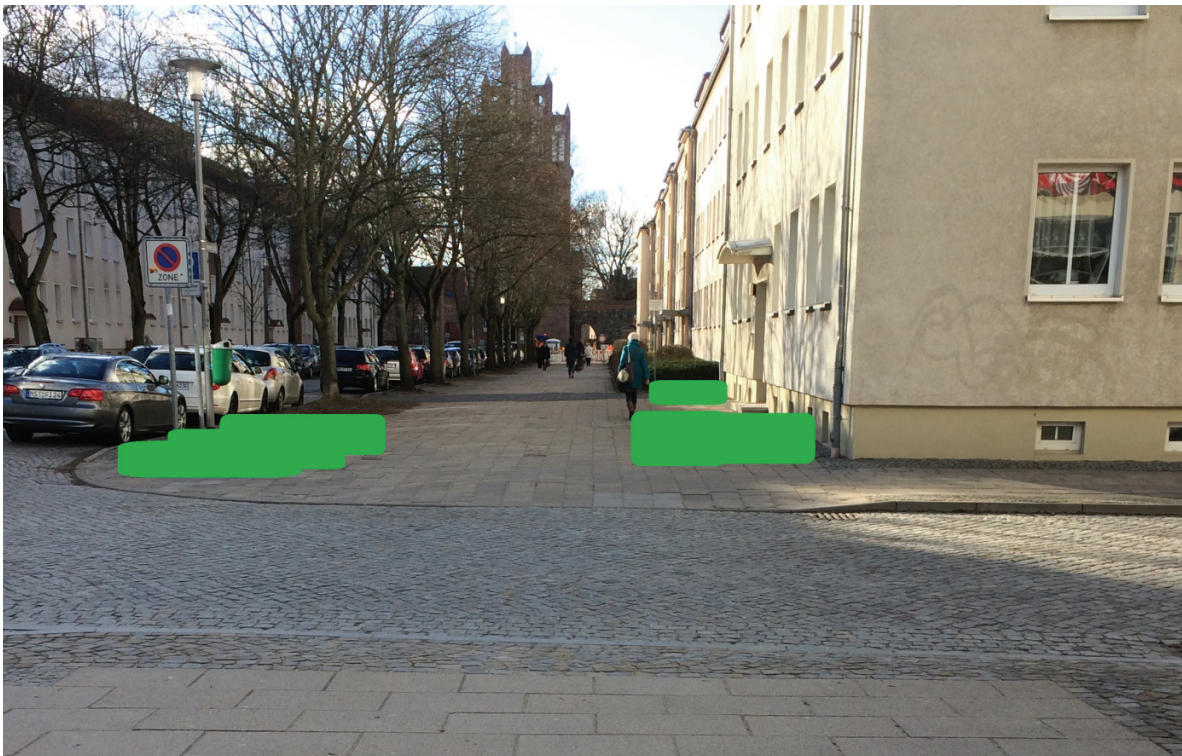


Abbildung 99: Potentiell begrünbare Flächen im Straßenraum

6.3.7 Verbindungen schaffen

Die einfachste Maßnahme besteht darin, bisher bestehende Grünflächen allen Menschen bekannter zu machen und Verbindungen zwischen bestehenden Grünflächen zu verbessern oder herzustellen. Wichtige Grünflächen in der Innenstadt sind:

- das Umfeld der Konzertkirche
- die Innenhöfe der Blöcke

Weitere wichtige Grünflächen in Neubrandenburg (z.T. auch sehr nah an der Innenstadt) sind:

- die Wallanlagen
- der Kulturpark mit dem Tollenseseeufer
- der Landschaftspark Brodaer Teiche
- die kleine Parkanlage um der Schwanenteich mit dem Ufer des Lindebaches
- das Ufer des Reitbahnsees
- der Neue Friedhof

All diese Areale sind bereits ein wichtiger Bestandteil des Stadtgrüns. Wichtig ist, diese Grünflächen miteinander zu vernetzen und allen Neubrandenburgern als Möglichkeit zur Erholung und Freizeitgestaltung näher zu bringen. Zur Vernetzung der Fläche könnte Straßenbegleitgrün beitragen, dass von der Innenstadt aus an die verschiedenen Grünflächen ausstrahlt. Dazu können Alleebäume aber auch kleineres Grün wie Sträucher und Stauden genutzt werden.

Städtebauliche Impulse für Neubrandenburg - Konzepte für die Entwicklung der Innenstadt - Begrünungskonzept

Eric Dulin, Steve Dahme Hochschule Neubrandenburg Mastersstudiengang Landnutzungsplanung

Begrünungskonzept

Grün ist in der Stadt ein wichtiger Bestandteil einer modernen und nachhaltigen Stadtentwicklungspolitik. Das gilt in Neubrandenburg für alle Stadtteile und vor allem für die dicht besiedelte Innenstadt. Im Vergleich zu anderen Städten steht die Neubrandenburger Innenstadt mit ihren vielen Grünflächen innerstädtisch oder nahe der Altstadt zwar schon gut da aber darauf sollte die Stadt nicht ausweichen, denn verbessern kann man immer irgendwas. Das Straßenbegleitgrün und vor allem die großen Innenhöfe der Wohnblöcke machen die Innenstadt zu einem begehrten Wohnort. Sie sind Freizeit- und Erholungsraum für die Anwohner. Die Einkaufspassagen profitieren von viel Grün, da sie mehr Kunden in die Innenstadt locken und sie auch länger dort verweilen lassen. Von Stadtrüdern profitieren also viele Akteure: Anwohner und Vermieter, Kunden und Händler. Daher werden nun folgende Vorschläge gemacht, wie mehr Stadtgrün in die Innenstadt gebracht werden kann und bestehendes Grün qualitativ verbessert werden kann.

Substratmenge und die mögliche Wurzelzeitraum. Auf den Bildern wird ein Beispiel zum besseren Verständnis gezeigt. Auch ist eine externe Bewässerung und Befüllung des Wurzelraumes zu empfehlen. Auch werden die Bäume mithilfe von Erklärgen o.Ä. verankert werden müssen.



Hochbeet für Baumpflanzung



Baumpflanzung im Abfallcontainer

Innenstadt auch noch viele andere Vorteile verschaffen. So erhöhen sie die Biodiversität wirken sich positiv auf das Stadtklima aus, reinigen die Luft und entlasten die städtische Kanalisation. Daher sollten alle Neubauten welche in Neubrandenburg mit einem Flachdach errichtet werden mit Dachbegrünung ausgestattet werden. Aber auch nachträglich kann z.B. bei einer anstehenden Sanierung eine Dachbegrünung nachgerüstet werden. So heizen z.B. die Häuser zwischen der Neutorstraße und der Pfaffenstraße mit ihren schweren Treppentritten die Stadtluft im Sommer besonders stark auf. So könnten nicht nur auf Neubauten Gründächer verpflichtend sein, sondern auch bei der Sanierung von Gebäuden eine Prüfung auf Nachrüstung von Gründächern verpflichtend sein. Besonders große Flächen, wie z.B. überdachte Parkhäuser, könnten mithilfe von intensiver Dachbegrünung zu begehrteren Dachgärten gestaltet werden.



Flächen für Dachbegrünungen

Ausschnitt Behmenstraße

also ein Teil des Plattenbelages entfernt werden um neues Straßenbegleitgrün zu schaffen. Bereiche, die jetzt noch gepflastert sind, könnten auch bepflanzt werden können. Solch eine Entsealung von Flächen würde Tieren, Pflanzen, dem Grundwasser und nicht zuletzt auch den Neubrandenburgern gut tun.



Mehr Straßenbegleitgrün

Ausschnitt Treptower Straße

Grüne Hauptachsen

Erste Maßnahme sollte es sein, grüne Achsen zu schaffen. Sie tragen nicht nur optisch sondern auch strukturell zu einer Verbesserung der Straßenzüge bei. Die mit Hilfe von Alleen attraktiv gestalteten Straßen sollen Fußgänger und Radfahrer zu wichtigen Punkten der Stadt leiten. Die grünen Hauptachsen bilden die wichtige Nord-Süd-Achse entlang der Stargarder Straße und die Ost-West-Achse entlang der Treptower Straße und Turmstraße. Entlang der Nord-Süd-Achse befinden sich wie bei einer Perlenkette aufgereiht der Busbahnhof, der Bahnhof, das Regionalmuseum, die Bibliothek, das HKB, der Kulturfinger, der Marktplatz, die Konzerthalle und der Übergang zum Kulturpark. Entlang der Ost-West-Achse befinden sich die Hochschule, der Oberbach als Zugang zu Tollenseesee und Kulturpark, das Marktplatzcenter, der Marktplatz, die Turmstraße und das Rathaus.

Auch bei der Baumauswahl muss genau auf die Eigenschaften der Sorten geachtet werden. So sind Baumarten zu empfehlen, die Trockenheitsverträglichkeit und Hitzeverträglichkeit weitest und eher Flachwurzler als Pfahlwurzler sind. Eine Liste geeigneter Artenbeispiele:
- Acer campestre L. subsp. campestre - Feld-Ahorn
- Acer opalus Mill. subsp. opalus - Schneeballblättriger Ahorn
- Anus incana(L.) Moench - Grau-Eule
- Betula pendula Roth - Sand-Birke

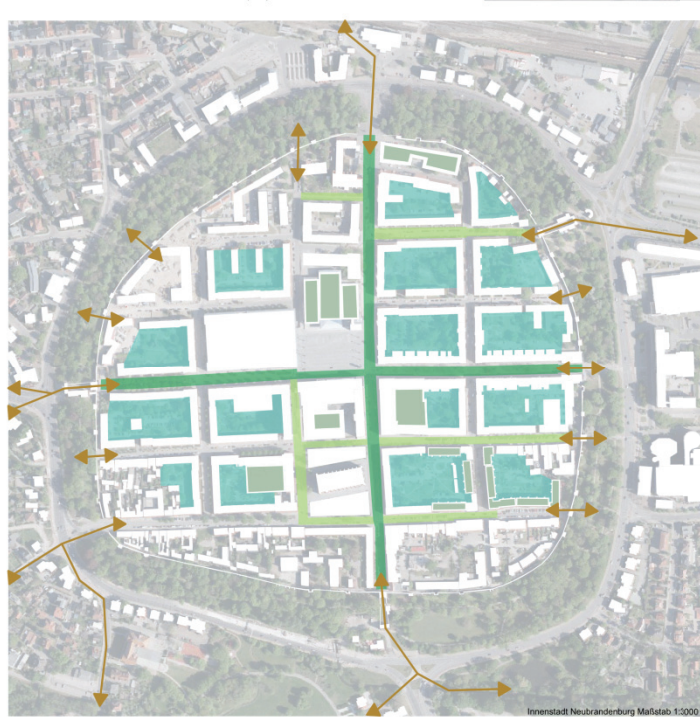
Innenhöfe

Ein großer Anteil der Fläche der Neubrandenburger Innenstadt gehört zu den Innenhöfen der Wohnblöckebebauung. Somit befinden sich bereits viele große Grünflächen innerhalb der Stadtmauer, allerdings wird dieses Grün von den meisten Menschen nicht wahrgenommen. Es war für die Nutzung durch die Bewohner der angrenzenden Wohnungen gedacht. Allerdings ist die Nutzung zurückgegangen (Beispielsweise wird Wäsche immer öfter nicht im Hof



Alleepflanzung

Ausschnitt Stargarder Straße

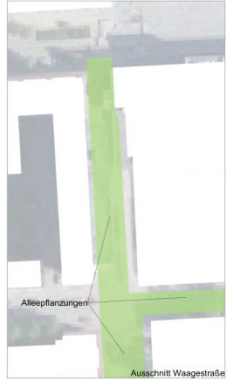


Innenstadt Neubrandenburg Maßstab 1:3000

Grüne Nebenachsen

Aber auch außerhalb der Grünen Hauptachsen gibt es zahlreiche interessante Orte zu entdecken. Grüne Nebenachsen könnten zu diesen Orten führen:
- die Kirche St. Johannis
- den Stadtplatz Friedländer Tor
- die Fußgängerzone Waagestraße und Behmenstraße
- das Ärztehaus
- das Stadtplatz Neues Tor
- das Schauspielhaus

Aber auch außerhalb der touristisch, kulturellen oder durch Geschäfte interessanten Orte sollte versucht werden die Straßen mit Bäumen zu begrünen.



Alleepflanzungen

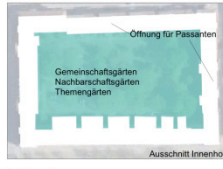
Ausschnitt Waagestraße

- Populus alba L. - Silber-Pappel
- Prunus avium(L.) L. var. avium - Vogel-Kirsche

Eine weitere Möglichkeit Baumpflanzungen an besonders kritischen Standorten vorzunehmen wäre das Bepflanzen von modularen Systemen, Töpfen o.Ä. Solche Systeme haben den Vorteil, dass sie unabhängig vom Untergrund aufgestellt werden können und sogar bis zu einem gewissen Grad flexibel sind und so z.B. für Veranstaltungen verschoben werden können. Der Nachteil ist, dass die darin gepflanzten Bäume besonders viel Pflege insbesondere Bewässerung benötigen. Auf dem Neubrandenburger Marktplatz gibt es bereits den Versuch auf diese Weise etwas Grün auf die Fläche zu bekommen. Allerdings wirken die Sträucher etwas verloren und fallen aufgrund ihrer kleinen Größe kaum auf.

Eine besonders kreative Variante ist das Bepflanzen von Abfallcontainern. Dabei werden die großen Abfallbehälter zweckentfremdet. Sie eignen sich besonders gut zur Bepflanzung, da sie aufgrund ihrer Größe mit viel Substrat gefüllt werden können. Trotzdem sind sie relativ leicht mit den richtigen Fahrzeugen zu bewegen. So können z.B. auch Brachflächen temporär mit großen Pflanzen begrünt werden und die Bäume können falls Nutzungsdruck auf die Flächen entsteht leicht „verschoben“ werden ohne sie fallen zu müssen.

auf der Leine sondern im Wäschetrockner in der Wohnung getrocknet). Daher ist es möglich viele Innenhöfe neu zu gestalten um den heutigen Nutzungsansprüchen der Stadtbewohner gerecht zu werden. Es gibt eine große Bandbreite an Möglichkeiten. So können Treffpunkte, quasi grüne Wohnzimmer z.B. zum gemeinsamen grillen genutzt werden. Auch der immer beliebter werdende Trend der urbanen Agrikultur kann aufgegriffen werden. Man kann Projekte mit Gemeinschaftsgärten oder Nachbarschaftsgärten errichten. Besonders interessant für Passanten und Besucher der Innenstadt könnten spannend gestaltete Themengärten sein. Dafür müssten die vielseitigen Innenhöfe aber auch bekannter gemacht werden, also mehr ins Bewusstsein gerückt werden. So können an mehreren markanten Orten der Innenstadt Hinweisschilder, welche die Innenhöfe thematisieren, aufgestellt werden und Tafeln an den Eingängen zu den Grünflächen angebracht werden. Denn nur durch Nutzung können Grünflächen auf Dauer erhalten werden.



Gemeinschaftsgärten Nachbarschaftsgärten Themengärten

Ausschnitt Innenhof

Dachbegrünung

Begrünte Dächer tragen meist nicht zu einem grüner aussehenden Stadtbild bei, da sie von den meisten Orten der Stadt aus nicht gesehen werden. Auch in Neubrandenburg könnten sie nur von den Türmen der Konzerthalle und des HKBs aus der Ferne betrachtet werden. Allerdings können begrünte Dächer der

Fassadenbegrünung

Fassadenbegrünung hat ähnliche Vorteile wie die Dachbegrünung. Nur kommt noch hinzu, dass sie optisch sehr gut für die Menschen wahrnehmbar ist und auch ein echter „Hingucker“ sein kann. Daher sollten Bauherren motiviert werden Gebäude mit einer solchen Begrünung zu versehen. Ausgenommen sind natürlich die denkmalgeschützten Gebäude, die in ihrer Erscheinung nicht großartig verändert werden sollten. Aber an modernen und neu zu bauenden Gebäuden können Fassadenbegrünungen sehr interessante Aufwertungen für die Straßen der Neubrandenburger Innenstadt darstellen. Dabei muss es nicht ein aufwendiges und teures modulares System sein, das spannend und abwechslungsreich bepflanzt ist, auch eine schlicht mit Kletterpflanzen beranke Wanc hat seine Reize wenn die Blätter im Herbst in allen Farben erstrahlen.



Fassadenbegrünung

Straßenbegleitgrün

Die Straßenzüge sind in der Innenstadt im Vergleich zu anderen Städten außerordentlich breit. Das hat mit dem kompletten Wiederaufbau der Stadt nach der Zerstörung zu tun. An vielen Stellen ist die Fläche von Hauswand zu Hauswand durchgehend gepflastert. Oftmals ist hier damit mehr Fläche versiegelt als eigentlich benötigt. An vielen Stellen der Innenstadt kann



Landschaftspark Brodars Felde

Oberbach

Waltanlage

Kulturpark

Ausschnitt Übergang zu anderen Grünflächen

- Grüne Hauptachse
- Grüne Nebenachse
- Innenhöfe
- Dachbegrünung
- Verbindungen schaffen



Neubrandenburg

Der Plan in Originalgröße befindet sich im Anhang.

6.4 Freizeit und Kulturkonzept

Bei der Bürgerbefragung stellte sich heraus, dass die Innenstadt ein zu schwaches Angebot an Freizeit und Kulturaktivitäten für jedermann bietet. Im Punkt 5.4.1 wurde definiert welche Dimensionen die Freizeitgestaltung hat und anhand dessen werden nun wie folgt Ideen aufgezeigt um die derzeitige Situation in der Neubrandenburger Innenstadt aufzuwerten.

6.4.1 Sportangebot trotz mangelnder Freiflächen

Der Marktplatz ist hierbei ungeeignet, da die Verkehrswege zu dicht angrenzen und dieser für Veranstaltungen genutzt wird und es somit unmöglich macht eine Sportanlage fest zu installieren. Alle anderen öffentlichen Flächen dienen der Verkehrsführung und oder sind dem Nutzen des Einzelhandels unterlegen oder Privatflächen auf Innenhöfen der Innenstadt.

So lohnt es sich den Blick für sportliche Aktivitäten etwas über die Dächer der Innenstadt zu legen.

6.4.2 Sportfläche auf dem Dach des HKB

Als prädestiniert hierfür zeigt sich das HKB, um hier eine multifunktionale Sportfläche auf dem Dach des HKBs zu installieren. Doch nicht nur die Dachfläche als solches eignet sich hierfür, sondern auch die zentrale Lage dieses Gebäudes mit seiner Ausstattung für das Eventmanagement. So kann man direkte Werbung an den dort aktiven Sportlern betreiben, um sie auf andere Veranstaltungen hinzuweisen und das HKB würde einer breiteren Maße bekannt gemacht werden.

Denkbar wäre hier eine Multifunktionssportfläche, ähnlich derer die oftmals in Wohngebieten wie z.B. dem Reitbahnviertel zu finden sind. Also eine Kombination aus Ballsportarten, Laufsport und Leichtathletik. Die jeweiligen Sportarten können dann in Nutzungstage unterschieden werden. Des Weiteren würde die Attraktivität dieser Sportanlage durch seine erhöhte Lage um ein vielfaches höher sein als die der konventionell vorhandenen Anlagen in der Stadt und man könnte die Nutzer mit einer Gebühr belegen. Diese sollte dann jedoch nach Einkommen oder ähnlichen Faktoren gestaffelt sein, sodass sie jeder nutzen kann. Denkbar wäre auch eine Nutzung durch Schulklassen für den Unterricht. Die gesamte genutzte Fläche wird hierbei aus Sicherheitsgründen mit einem Zaun und Fangnetzen eingefriedet.



Abbildung 100: Möglich Flächen zur sportlichen Nutzung des HKBs

6.4.3 Kulturfinger für Erlebnisorientierte

Da Freizeitgestaltung oftmals mit Individualität verbunden wird, bietet sich der an das HKB angrenzende Kulturfinger für diese Nutzergruppe an. Auf dem Dach dieses Turms befindet sich eine Aussichtsplattform, welche einen großartigen Blick auf Neubrandenburg bietet. Jedoch steckt auch hier Potential für sportliche Aktivitäten. Hier gibt es die Möglichkeiten des Houserunnings und das Houseflyings.

Houserunning

Beim Houserunning handelt es sich um eine Sportart, welche auch oft als Skyrunning oder Abseiling bezeichnet wird. Hierbei laufen die Teilnehmer, gesichert durch einen Spezialgurt, mit dem Gesicht nach unten senkrecht die Hauswand herunter.¹⁴⁹ Dazu kann man die Seite, an dem das Houserunning vollzogen wird, mit Werbemöglichkeiten versehen und so kann die Stadt als Eigentümer des Gebäudes Gelder einspielen. Gebucht werden kann dies dann direkt über das HKB vor Ort oder online über den jeweiligen Anbieter welcher dieses Event ausführt.

¹⁴⁹ (House Running) <http://www.xtreme-events.de/module/action-events/house-running/> zuletzt aufgerufen am 20.03.2017)

Houseflying/Base Flying

Beim Base Flying fliegt man angeseilt durch eine Spezialkonstruktion vom Dach des höchsten Gebäudes in Neubrandenburg. Dabei erreicht der Teilnehmer annähernd die Freifallgeschwindigkeit und wird in letzter Sekunde automatisch abgebremst.¹⁵⁰ Vor dem Sprung kann man wie auch beim Houserunning den Ausblick von der Terrasse des Kulturfingers über Neubrandenburg genießen.

Die Buchungen wären hierbei genauso möglich wie beim oben genannten Houserunning. „Schaulustige“ und Begleiter können beide Events von der Dachterrasse oder von den umliegenden Gastronomen aus beobachten, was den positiven Nebeneffekt hätte, dass es hierbei im besten Fall zu einer Umsatzsteigerung der Gastronomen kommen kann. Bei beiden Events, ist es möglich dieses per Video festzuhalten und die Teilnehmer bekommen als Andenken eine Urkunde, was darüber hinaus den Werbeeffect nach außen für die Stadt Neubrandenburg verstärkt.

¹⁵⁰ (Base Flying)<http://givester.de/erlebnisgutschein/base-flying/berlin/170333/> (zuletzt aufgerufen am 19.03.2017)

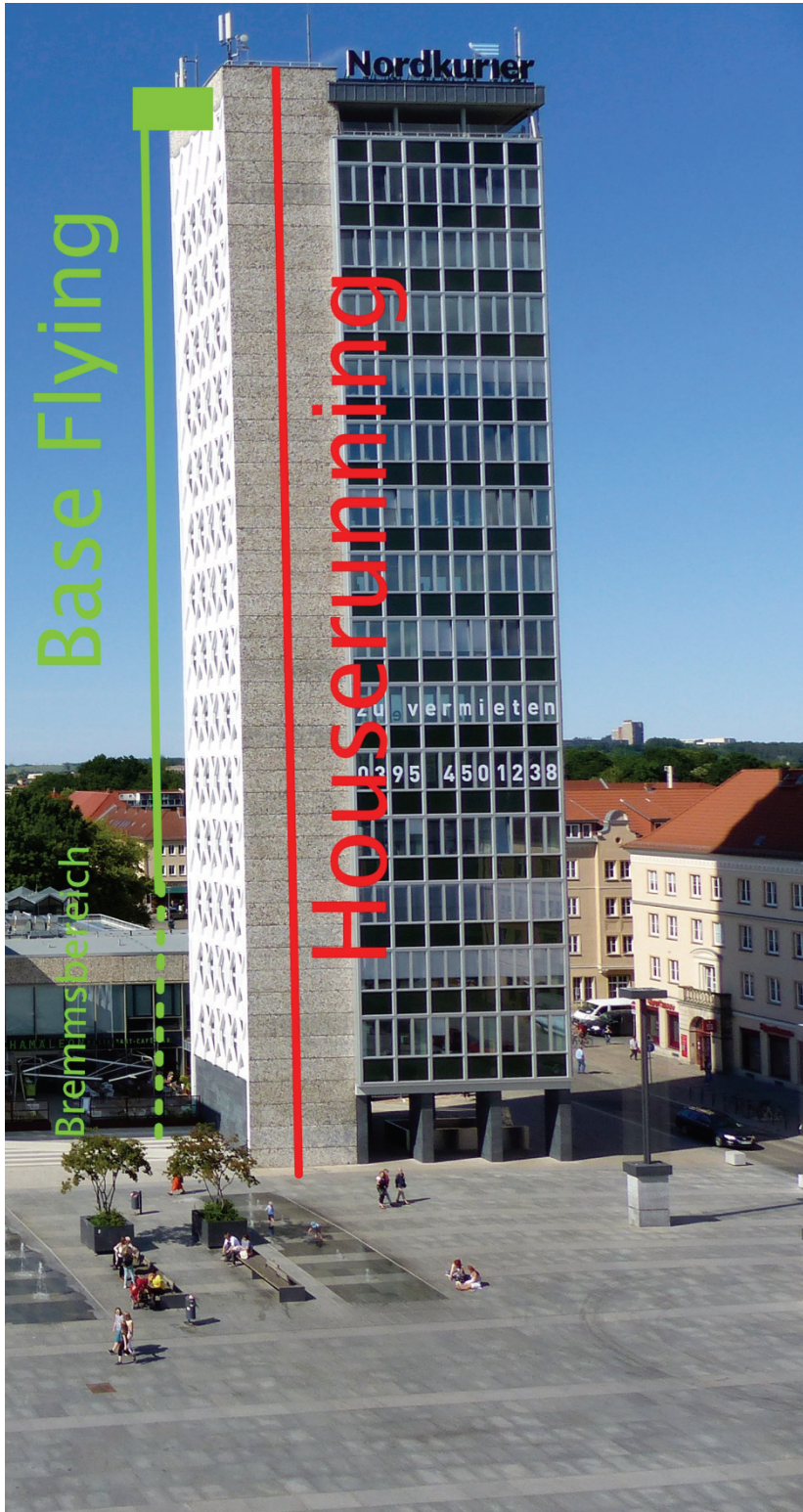


Abbildung 101: Mögliche Orte für Houserunning und Houseflying am Kulturfinger

6.4.4 Kultur trifft Erlebnis

Betrachtet man den im **Anhang befindlichen Reiseführer** für Neubrandenburg so stellt sich heraus, dass Neubrandenburg durchaus ein breite Palette an Kultur zu bieten hat. Stellt man dies der Umfrage gegenüber, zeigt sich jedoch, dass diese Kultur anscheinend nicht für jeden erlebbar ist und in ihrer Außenwirkung wenig wahrgenommen wird. So ist es wichtig hierbei eine Vernetzung zu schaffen, sodass jeder von jedem profitiert und bspw. der klassische Kinogänger auch in den Kontakt mit anderen kulturellen Angeboten kommt.

6.4.4.1 Escpae Neubrandenburg

Die Idee hinter dem Namen Escape (Entkomme) ist es Kultur spielerisch und für jedermann zu erlebbar zu machen. So geht es hierbei darum, in einer gewissen Zeit an bestimmten Orten innerhalb der Stadtmauer durch das Lösen von Rätseln, die Innenstadt über eines der vier Tore zu verlassen. Der Startpunkt hierbei ist das Regionalmuseum, in welchem man sich durch einen Besuch in diesem Wissen aneignet, um damit einen Teil der späteren Rätsel zu lösen. Die dabei zurück zu legende Strecke wird durch GPS gesteuerte Geräte und nach dem Lösen der Rätsel vorgegeben, wobei der Verlauf dieser etwas anderen Stadttour immer einen anderen Verlauf nimmt. Hierbei kommt es zu Aufgaben im Bereich Stadtgeschichte. An gastronomischen Einrichtungen, kulturellen Standpunkten usw. werden die Fragen dann jeweils darauf spezialisiert, sodass es zu einem breiten Spektrum an Rätseln und Aufgaben kommt. Sollte eine Lokalität, Standpunkt etc. länger besucht werden um in Ihr/Ihm zu konsumieren, wird die Zeit gestoppt.

Am Ende ist es das Ziel das richtige Tor zu erreichen, um die Rallye zu gewinnen und zurück zu seinem Auto, Bus, Zug etc. zu kommen. So lernen nicht nur Touristen die Sehenswürdigkeiten und kulturellen Highlights kennen, sondern auch die einheimische Bevölkerung und diese erschließen somit für sich eventuell kulturell unbekannte Standorte für die Zukunft und stärken Bestenfalls die vorhandenen kulturellen Angebote. Möglich ist es natürlich, dieses System auf unterschiedliche Nutzergruppen anzupassen, wie z.B. Kinder oder Rentner. Des Weiteren sollte es eine App für Neubrandenburg geben, mithilfe derer jeder nach Belieben die Standorte besuchen kann und sie zum späteren Zeitpunkt leichter wiederfindet.

6.4.4.2 Into Neubrandenburg

Bei Into (hinein) Neubrandenburg gilt das gleiche Prinzip wie bei Escape Neubrandenburg. Hierbei jedoch ist es das Ziel, in die Innenstadt zu gelangen. Man bewegt sich also außerhalb der Stadtmauer, denn so werden an die Innenstadt angrenzenden kulturellen Standorte mit einbezogen. Da es in der Innenstadt kaum möglich ist, den Sportlern welche z.B. Joggen, gerecht zu werden bietet sich dieses bei einem Wettlauf um den Ring an und so kann man Sport, Kultur, Bildung und Erlebnis in einen gemeinsamen Kontext der Freizeitgestaltung bringen. Darüber hinaus bietet der Weg außerhalb der Stadtmauer eine höhere Vielfalt an Flora und Fauna, was erstens der Entspannung dient und zweitens andere Möglichkeiten der Aufgabenstellungen in Bezug auf diese erlebbare Kultur bietet.

6.4.4.3 Als Wettbewerb

Beide vorangegangenen Varianten können jedoch auch zu einer kombiniert werden, sodass hierbei ein sportlicher Wettbewerb entsteht. So startet hierbei ein Team innerhalb der Stadtmauer und das andere außerhalb der Stadtmauer. Wobei das Team gewinnt, welches die meisten Aufgaben oder sie am schnellsten löst. Innerhalb der Stadt wäre es jedoch sinnvoll, nicht die Zeit als Maßstab zu nehmen, sondern eher die Quantität der gelösten Aufgaben, um so ein Chaos durch unachtsame Teilnehmer zu verhindern.

6.4.5 Turmstraße als und Begegnungsstätte

Immer wieder und so auch bei der Umfrage unter den Bürgern stellt sich heraus, dass die Turmstraße zu unattraktiv scheint. Zu einer Belebung kann es hierbei kommen, wenn man eine Vernetzung zum Marktplatz herstellt, welche schon im Kapitel 6.1 durch planerische Elemente beschrieben wird. Eine Möglichkeit ist Begegnungsstätten in Form von kleinen Bühnen zur künstlerischen Darstellung zu installieren. Gerade für die Jugend bietet dies eine Begegnungsstätte und sie konzentrieren sich für ihren Aufenthalt nicht nur auf den Marktplatz. Des Weiteren sollte von der Stadt gefördert werden, dass sich hierbei, gerade in dieser Straße Lokalitäten ansiedeln welche Besucher auffangen, die zuvor kulturelle Einrichtungen besucht haben und den Abend danach noch ausklingen lassen wollen.

Um im Zuge dessen und zur Stärkung des Ehrenamtes, sollten die Bühnen durch Freiwillige in Begleitung von Fachpersonal betreut werden. Sollte es zu leer

stehenden Pavillons in der Turmstraße kommen, können diese als Anlaufstelle für Jugendliche genutzt werden und müssten nicht dem Abriss Preis gegeben werden, wie es in der Vergangenheit passiert ist. Das würde die derzeit desolate Problematik von Begegnungsstätten etwas kompensieren. Des Weiteren kann hieraus dann die Möglichkeit gewonnen werden, mit anderen Partnern auch kleinere Veranstaltungen in und um diese Pavillons zu integrieren. Wie zum Beispiel kleine Ausstellungen zu bestimmten Jahrestagen oder historischen Ereignissen.



Abbildung 102: Ehemals leerstehender Pavillon, welcher demontiert worden ist

6.4.6 Marktplatz und Marktplatzcenter als Urban Entertainment Center

Wichtig hierbei ist es, dass das Marktplatz Center als Mittelpunkt der Stadtmitte dient und eine Vernetzung mit dem HKB und den umliegenden Angeboten der Innenstadt und bei Gelingen darüber hinaus, entsteht.

Schlüsselkomponenten

Um das Marktplatzcenter attraktiver zu gestalten, bedarf es einer höheren Anzahl von Komponenten der Nutzung, wie es derzeit in auswechselbarerweise in allen Einkaufszentren dieser Filialkette exerziert wird.

Entertainment und Kultur

Dass Entertainment in der Freizeitgestaltung in Kombination mit Konsum und kulturellem Angebot kaum mehr weg zu denken ist, hat die Arbeit an einigen Punkten klar aufgedeckt. So sollten Kino-, Theater-, Musicalveranstaltungen usw. im Vorfeld thematisch in im Marktplatzcenter und oder HKB beworben werden und bspw. Trailer für kommenden Veranstaltungen gezeigt werden, um die Besucher gezielt zu Veranstaltungen zu leiten. Als Beispiel könnte man hierbei anführen, zu einem Theaterstück wie Tanz der Vampire das Markplatz-Center gezielt an die Thematik anzupassen in Form von Dekoration oder ähnlichem. Auch ist es denkbar, die vorhandenen Tanzveranstaltungen im angrenzenden HKB im normalen Tagesgeschäft anzukündigen und im Vorfeld einer Veranstaltung ein Mitternachtsshopping anzubieten, um die Besucher zu binden und ihnen einen nahtlosen Übergang zu jener Veranstaltung zu ermöglichen.

Essen und Freifunk

Im Laufe der Geschäftszeit stellt das Angebot an kulinarisch abwechslungsreichem Essen immer wieder eine Funktion dar um Gäste anzulocken und zum Verweilen zu bewegen. Ganz gut ließe sich dieses an Tagen des Wochenmarktes realisieren, da man dort gezielt Händler einbeziehen könnte, welche den Marktplatz beleben, weg vom Billigprodukt-Einerlei (ausgenommen regionale Händler, wie Fleischer oder Fischer) wie auf fast jedem anders beliebigen Wochenmarkt der Republik. In Kombination dazu, ist es erstrebenswert die ganze Innenstadt, soweit durch Standorte abdeckbar, mit freiem WLAN (Freifunk) zu versorgen um auch hierbei wieder eine gezielte Besucherlenkung zu den Standorten über eine App zu

erzeugen. Die kulturellen Einrichtungen sollten nach dem derzeitigen Stand darüber hinaus WLAN in ihren Räumen anbieten.

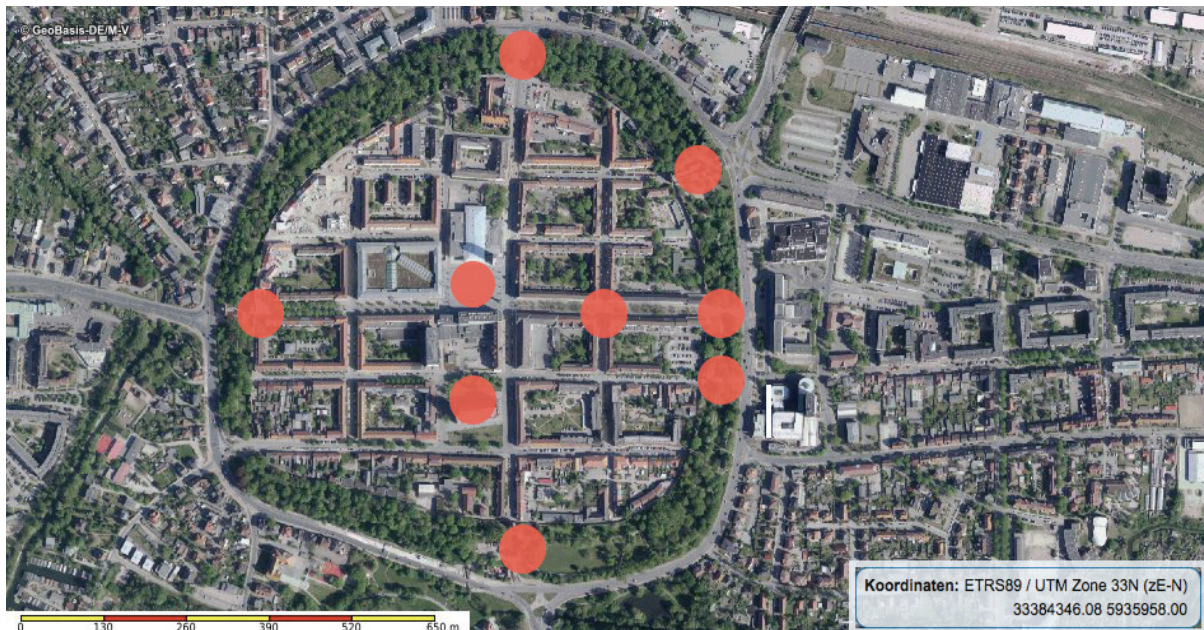


Abbildung 103: Standorte für Freifunk

Merchandising und thematischer Handel

Immer wieder fällt auf und so ging es auch aus den Gesprächen der im Vorfeld dieser Arbeit geführten Umfrage hervor, dass die Außenwirkung von Neubrandenburg einfach zu gering sei und hierbei nur der Bekanntheitsgrad als Sportstadt nicht ausreiche. So sollte durch eine Vernetzung von Institutionen wie dem HKB, dem Regionalmuseum und anderer kultureller Standpunkte stattfinden. Dabei gibt es dann Merchandise Läden, die sowohl Neubrandenburg als Marke vertreten und je nach Interesse des Kunden Produkte von ansässigen Anbietern vertreiben. Dies kann in einem Laden mit großer Auswahl direkt im Center passieren und in kleinerer Form in den jeweiligen Standorten. Denkbar ist hierbei alles von T-Shirts über Reiseführer bis hin zu Gutscheinen für Veranstaltungen in Neubrandenburg mit ganz klar definierter Außenwerbung und Verweis auf eventuelle Einmaligkeit.

Städtebauliche Impulse für Neubrandenburg - Konzepte für die Entwicklung der Innenstadt - Freizeitkonzept

Eric Dulin, Steve Dahme Hochschule Neubrandenburg Masterstudienang Landnutzungsplanung

Freizeitangebot für die Innenstadt Neubrandenburg

Sportangebot trotz mangelnder Freiflächen

Der Marktplatz ist hierbei ungeeignet da die Verkehrswege zu dicht angeordnet sind. Dieser für Veranstaltungen genutzt wird und es somit unmöglich macht eine Sportanlage fest zu installieren. Alle anderen öffentlichen Flächen dienen der Verkehrsführung und sind dem Nutzen des Einzelhandels unterlegen oder Privatflächen auf freizeitsportler. So lohnt es sich den Blick für sportliche Aktivitäten etwas über die Dächer der Innenstadt zu legen.

Sportfläche auf dem Dach des HKB

Als prädestiniert hierfür zeigt sich das HKB um hier eine multifunktionale Sportfläche auf dem Dach des HKBs zu installieren. Doch nicht nur die Dachfläche als solches eignet sich hierfür, sondern auch die zentrale Lage als auch die Ausstattung mit dem Eventmanagement dieses Gebäudes, so kann man direkte Werbung an den dort aktiven Sportlern betreiben um sie auf andere Veranstaltungen hinzuweisen und das HKB würde eine breiteren Masse ins Gedächtnis rufen werden. Denkbar wäre hier ein Multifunktionsplatz, ähnlich dem in der Innenstadt in Neubrandenburg wie z.B. dem Reithausviertel zu finden sind. Also eine Kombination aus Ballsportarten, Laulaport und Leichtathletik. Die jeweiligen Sportarten können dann in Nutzungslage unterschieden werden. Des Weiteren, würde die Attraktivität dieser Sportarten durch seine erhöhte Lage um ein Vielfaches höher sein als die der konventionell vorhandenen Anlagen in der Stadt und man könnte die Nutzer mit einer Gebühr belegen, diese sollte dann jedoch nach Einkommen oder ähnlichen Faktoren gestaffelt sein, sodass eine Werbung an den dort aktiven Sportlern durch Schulklassen für den Unterricht. Die gesamte genutzte Fläche wird hierbei aus Sicherheitsgründen mit einem Zaun und Fangnetzen eingegleitet.



Kulturfinger für Erlebnisorientierte

Da Freizeitgestaltung oftmals mit Individualität verbunden wird, bietet sich der an das HKB angrenzende Kulturfinger für diese Nutzergruppe an. Auf dem Dach dieses Turms befindet sich eine Aussichtsplattform, welche einen großartigen Blick auf Neubrandenburg bietet. Jedoch steckt auch hier Potential für sportliche Aktivitäten. Hierbei gibt es die Möglichkeiten des Houseringungs und das Houseryfing.

Houseringung

Beim Houseringung handelt es sich um eine Sportart, welche auch oft als Skyrunning oder Abseiling bezeichnet wird. Hierbei laufen die Teilnehmer gesichert durch einen Spezialgurt mit dem Gesicht nach unten senkrecht die Hauswand herunter. Dazu kann man ein Ausblicksplattform, welche einen großartigen Blick auf Neubrandenburg bietet. Jedoch steckt auch hier Potential für sportliche Aktivitäten. Hierbei gibt es die Möglichkeiten des Houseringungs und das Houseryfing.

Houseryfing/Base Flying

Beim Base Flying fliegt man angesetzt durch eine Spezialkonstruktion von dem höchsten Gebäude in Neubrandenburg. Dabei erreicht der Teilnehmer annähernd die Freifallgeschwindigkeit und wird in letzter Sekunde automatisch abbremsert. Vor dem Sprung kann man wie auch beim Houseringung den Ausblick von der Terrasse des Kulturfingers über Neubrandenburg genießen. Die Buchungen wären hierbei genauso möglich wie beim oben genannten Houseringung. 'Schritthalter' und Begleiter können beide Events von der Dachterrasse oder von dem umliegenden Gaststätten aus beobachten, was den positiven Nebeneffekt hätte, dass es hierbei im besten Fall zu einer Umsatzsteigerung der Gaststätten kommen kann. Bei beiden Events ist es möglich dieses per Video festzuhalten und die Teilnehmer bekommen als Andenken eine Urkunde, was darüber hinaus den Werbeeffect nach außen für die Stadt Neubrandenburg verstärkt.



Kultur trifft Erlebnis

Neubrandenburg hat durchaus eine breite Palette an Kultur zu bieten. Stellt man dies der Umfrage gegenüber so zeigt sich jedoch, dass diese Kultur anscheinend nicht für jeden erlebbar ist und in ihrer Außenwirkung wenig wahrgenommen wird. So ist es wichtig hier eine Vernetzung zu schaffen, sodass jeder von jedem profitiert und bspw. der klassische Kinogänger auch in den Kontakt mit anderen kulturellen Angeboten kommt.

Escape Neubrandenburg

Die Idee hinter dem Namen Escape (Entkomme) ist es Kultur spielerisch und für jedermann zu erlebbar zu machen. So geht es hierbei darum in einer gewissen Zeit an bestimmten Orten innerhalb der Stadtmauer durch das Lösen von Rätseln, die Innenstadt über eines der vier Tore zu verlassen. Der Startpunkt hierbei ist das Regionalmuseum, in welchem man sich durch einen Besuch in diesem Museum anregt um damit einen Teil der späteren Rätsel zu lösen. Die dabei zurück zu legende Strecke wird durch GPS gesteuerte Geräte und nach dem Lösen der Rätsel vorgegeben, so dass der Verlauf dieser etwas anderen Stadttour immer einen anderen Verlauf nimmt. Hierbei kommt es zu Aufgaben im Bereich Stadtgeschichte, als gastronomischen Einrichtungen, kulturellen Standpunkten usw. werden die Fragen dann jeweils darauf spezialisiert, dass es zu einem breiten Spektrum an Rätseln und Aufgaben kommt. Sollte einer Lokaltat, Standpunkt etc. länger besucht werden um in 30min zu konsumieren, wird die Zeit gestoppt.

Am Ende ist es das Ziel das richtige Tor zu erreichen um die Rallye zu gewinnen und zurück zu seinem Auto, Bus, Zug etc. zu kommen. So lernen nicht nur Touristen die Sehenswürdigkeiten und kulturellen Highlights kennen, sondern auch die einheimische Bevölkerung und diese erschließen somit für sich eventuell kulturell unbekannte

Standorte für die Zukunft und stärken Bestenfalls die vorhandenen kulturellen Angebote. Möglich ist es natürlich, dieses System auf unterschiedliche Nutzergruppen anzupassen, wie z.B. Kinder oder Rentner. Des Weiteren sollte es ein App für Neubrandenburg geben, sodass jeder nach Belieben die Standorte besuchen kann und sie zum späteren Zeitpunkt leichter wieder findet.



Into Neubrandenburg

Bei Into (Innen) Neubrandenburg gilt das gleiche Prinzip wie bei Escape Neubrandenburg. Hierbei jedoch ist es das Ziel, in die Innenstadt zu gelangen. Man bewegt sich also außerhalb der Stadtmauer, dann so werden an die Innenstadt angrenzenden kulturellen Standorte mit einbezogen. Da es in der Innenstadt kaum möglich ist den Sportern wie z.B. Joggen gerecht zu werden, bietet sich dieses bei einem Wettlauf um den Ring an und so kann man Sport, Kultur, Bildung, Erlebnis in einem gemeinsamen Kontext der Freizeitgestaltung bringen. Darüber hinaus bietet der Weg außerhalb der Stadtmauer eine höhere Vielfalt an Flora und Fauna.



Marktplatz und Marktplatzcenter als Urban Entertainment Center

Wichtig hierbei ist es, dass das Marktplatzcenter als Mittelpunkt der Stadtmitteln dient und eine Vernetzung mit dem HKB und den umliegenden Angeboten und eine Wechselwirkung aller Standpunkte in und um die Innenstadt und bei Gelingen darüber hinaus entsteht.

Schlüsse/komponenten

Um das Marktplatzcenter attraktiver zu gestalten, bedarf es einer höheren Anzahl von Komponenten der Nutzung, wie es derzeit in auswechselfähiger in allen Einkaufszentren dieser Filiale existiert wird.

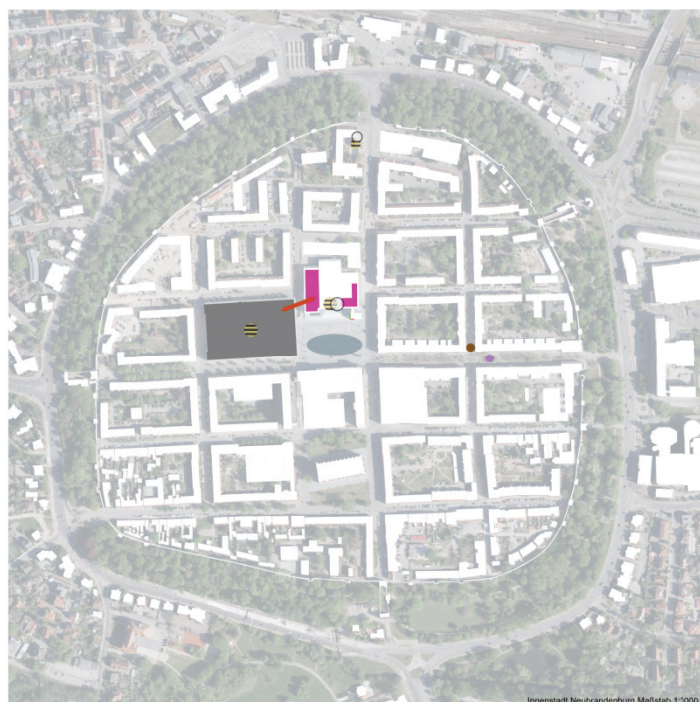
Entertainment und Kultur

Entertainment ist in der Freizeitgestaltung in Kombination mit Konsum und kulturellem Angebot kaum mehr weg zu denken. So sollten Kino, Theater, Musicalveranstaltungen usw. im Vorfeld thematisch im Marktplatzcenter nebeneinander werden und bspw. Trailer auf kommenden Veranstaltungen gezeigt werden, um die Besucher gezielt zu Veranstaltungen zu ziehen. Als Beispiel könnte man hierbei anführen, zu einem



Merchandising und thematischer Handel

Immer wieder fällt auf und so ging es auch aus den Gesprächen der im Vorfeld dieser Arbeit geführten Umfrage hervor, dass die Außenwirkung von Neubrandenburg einfach zu gering sei und hierbei nur der Bekanntheitsgrad als Sportstadt nicht ausreicht. So sollte durch eine Vernetzung von Institutionen wie dem HKB, dem Regionalmuseum und anderer kultureller Standpunkte stattfinden. Dabei gibt es dann Merchandise Läden die sowohl Neubrandenburg als Marke vertreten und je nach Interesse des Kunden Produkte von ortsnahen Arbeitern vertreiben. Dies kann in einem Laden mit großer Auswahl direkt im Marktplatzcenter passieren und in kleinerer Form in anderen Standorten. Denkbar ist hierbei alles von T-Shirts über Reiseführer bis hin zu Gutscheinen für Veranstaltungen in Neubrandenburg mit ganz klar definierter Außenwerbung und Verweis auf eventuelle Einmaligkeit.



Innenstadt Neubrandenburg Maßstab 1:3000

was erstens der Entspannung dient und zweitens andere Möglichkeiten der Aufgabenteilungen im Bezug auf diese erlebbar Kultur bietet.

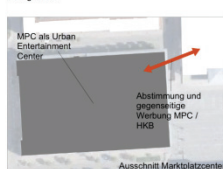
Als Wettbewerb

Beide vorangegangenen Varianten können jedoch auch so kombiniert werden, sodass hierbei ein sportlicher Wettbewerb entsteht. So startet hierbei ein Team innerhalb der Stadtmauer und das andere außerhalb der Stadtmauer. Woher das Team gewinnt welches die meisten oder die Aufgaben am schnellsten löst. Innerhalb der Stadt wäre es jedoch sinnvoll nicht die Zeit als Maßstab zu nehmen, sondern eher die Qualität der gelösten Aufgaben, um so ein Chaos durch unachtsame Teilnehmer zu verhindern. Also wäre es bei dieser Variante auch ratsam nicht auf die Geschwindigkeit, sondern auf die Anzahl der gelösten Aufgaben zu setzen.

Turmstraße als und Begegnungsstätte

Immer wieder, so auch bei der Umfrage unter den Bürgern, stellt sich heraus, dass die Turmstraße zu unattraktiv scheint. Eine Möglichkeit ist, Begegnungsstätten in Form von kleinen Bühnen zur künstlerischen Darstellung zu installieren. Gerade für die Jugend bietet dieses eine Begegnungsstätte und sie konzentrieren sich für ihren Aufenthalt nicht nur auf den Marktplatz. Des Weiteren sollte von der Stadt gefördert werden, dass sich hier gerade in dieser Straße Lokaltäten anleihen, welche Besucher auffangen, die zu vor kulturelle Einrichtungen besucht haben und den Abend danach noch ausklingen lassen wollen. Um in Zuge dessen das Element zu stärken, sollten die Bühnen durch Freiwillige in Begleitung von Fachpersonal betreut werden. Die hier stehenden Pavillons in der Turmstraße könne hier bei als Anlaufstelle für Jugendliche genutzt werden und müssten nicht dem Abriss Preis gegeben werden. Das würde die derzeit desolate Problematik von Begegnungsstätten etwas kompensieren.

Theaterstück wie Tanz der Vampire das Marktplatzcenter gezielt an die Thematik anzupassen in Form von Dekoration oder Ähnlichem. Auch ist es denkbar, vorhandenen Tanzveranstaltungen im angrenzenden HKB im normalen Tagesgeschäft anzukündigen und im Vorfeld einer Veranstaltung ein Mitmachangebot anbieten um die Besucher zu binden und ihnen einen nahtlosen Übergang zu jener Veranstaltung zu ermöglichen.



Essen und Freifunk

Im Laufe der Geschichtzeit stellt das Angebot an kulinarisch abwechslungsreichem Essen immer wieder eine Funktion dar um Gäste anzulocken und zum Verweilen zu bewegen. Ganz gut ließe sich dieses an Tagen des Wochenmarktes realisieren, da man dort gezielt Händler einbeziehen könnte, welche den Marktplatz beleben, weg vom Billigprodukt-Energie (ausgenommen regionale Händler) wie auf fast jedem anderen belebten Wochenmarkt der Republik. In Kombination dazu, ist es erhaltenswert die ganze Innenstadt, soweit durch Standorte abdeckbar mit freiem WLAN (Freifunk) zu versorgen um auch hierbei wieder eine gezielte Besucherchenkung zu den Standorten über eine App zu erzeugen. Die kulturellen Einrichtungen sollten nach dem derzeitigen Stand darüber hinaus WLAN in ihren Räumen anbieten.

- Sportfläche
- Base Flying
- Houseringung
- Start/Zielpunkt Escape Neubrandenburg
- Merchandise/Souvenirs Neubrandenburg
- Bühne
- Anlaufstelle/Treffpunkt
- Urban Entertainmentcenter
- Kooperation
- Verbesserung Angebot Wochenmarkt



Neubrandenburg

Der Plan in Originalgröße befindet sich im Anhang.

7. Gesamtkonzept

Im Gesamtkonzept werden die bisherigen vier Teilkonzepte Verkehrskonzept, Freiraumkonzept, Begrünungskonzept und Freizeitkonzept zusammengefasst. Im Folgenden werden die vorgeschlagenen Ideen noch einmal genannt und kurz auf ihre Umsetzbarkeit und potentiell Konfliktpotential untersucht. Einige vorgeschlagene Ideen aus den Teilkonzepten schließen sich gegenseitig aus und so wurden Vorschläge verworfen.

Verkehrskonzept

Den Hauptbestandteil des Verkehrskonzeptes macht die veränderte Verkehrsführung in der Innenstadt aus. Als erstes wurde die Schaffung von Fußgängerzonen in der Waagestraße und vor dem Ärztehaus vorgeschlagen. Die Fußgängerzone in der Waagestraße besteht rechtlich schon. Von der Stadt wird der Ausbau der Fußgängerzone Waagestraße angestrebt, was in den Bebauungsplänen erkennbar ist. Von daher befindet sich diese Maßnahme bereits in der Umsetzung. Die Fußgängerzone am Ärztehaus ist bisher noch nicht in der Planung gewesen. Aber sie kann durch relativ kleinen Aufwand geschaffen werden indem sie z.B. durch Poller vom übrigen Verkehrsraum abgetrennt wird. Ein kompletter Umbau ist danach möglich.

Der Übergang zu Shared Space in der Stargarder Straße und um die Konzertkirche herum ist da schon etwas aufwendiger. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist mit erheblichen Umbauten im Straßenbild verbunden. Das mag abschrecken, da die Stargarder Straße gerade Stück für Stück saniert und umgebaut wird. Es muss viel Überzeugungsarbeit geleistet werden, um die Straße erneut umzubauen. Außerdem ist eine große Bürgerbeteiligung und Aufklärung zu diesem Thema notwendig, damit Shared Space funktioniert. Die Umsetzung erfordert eine mutige Stadtverwaltung, die voll und ganz hinter dem Projekt steht. Allerdings ist der Nutzen den hohen Aufwand wert, wenn die Planungen aufgehen und das Konzept funktioniert.

Das bekannter machen der bestehenden Tempo-30-Zone ist dagegen eine deutlich einfachere Maßnahme.

Das Parkplatzangebot außerhalb der Stadtmauer zu erhöhen bzw. bekannter zu machen besteht aus mehreren Maßnahmen. Dabei ist es relativ einfach bestehende Parkplätze z.B. durch die Aufnahme in das Parkplatzleitsystem bekannter zu

machen. Der Ausbau der Parkplätze z.B. durch Parkhäuser an den geeigneten Orten ist mit größeren Investitionen verbunden und kann bei Bedarf nach und nach erfolgen.

Die Verschmälerung des Friedrich-Engels-Ringes ist ebenfalls eine Maßnahme, bei deren Umsetzung es Mut und Willen seitens der Stadtverwaltung erfordert. Auch dieser Umbau kostet viel Geld. Diese Maßnahme sollte umgesetzt werden, nachdem die Ortsumgehung von Neubrandenburg fertiggestellt worden ist.

Die Schaffung der Buslinie durch die Innenstadt sollte schnellstmöglich angegangen werden. Beim Bau der Bushaltestellen sollte mit einbezogen werden, dass der Straßenraum umgebaut werden könnte, wie z.B. beim Einrichten von Shared Space. Ansonsten sollte die Einrichtung der Bushaltestellen nicht mit allzu hohen Kosten verbunden sein. Damit verbunden ist eine Überarbeitung des Liniennetzes welche eine regelmäßige Busverbindung von der Innenstadt in die übrigen Stadtviertel gewährleistet.

Der Ausbau des Carsharing-Angebotes sollte ebenfalls dem Bedarf entsprechend nach und nach erfolgen. Die Kosten dafür tragen höchstwahrscheinlich private Träger.

Um die Innenstadt fahrradfreundlicher zu machen wurden ja mehrere Vorschläge gemacht. Deutlich mehr Fahrradständer in der Innenstadt zu installieren ist relativ einfach umzusetzen. Wie man es möglich machen könnte, das Fahrrad fahren auch in der Fußgängerzone Turmstraße zu ermöglichen, kann weiter unten im Text zum Freiraumkonzept nachgelesen werden. Die Schaffung und der Ausbau von Fahrradverleihstationen könnte ähnlich wie beim Carsharing privat getragen werden. Die Schaffung eines Fußgängerüberganges an der Kreuzung Treptower Straße/Dümperstraße scheint die einfachste und billigste Maßnahme in der Umsetzung des Verkehrskonzeptes zu sein.

Freiraumkonzept

Im Freiraumkonzept ging es darum, bestehende innerstädtische Freiräume zu verbessern und neue zu schaffen. Zur Umsetzung der Verbesserung der Waagestraße wurde bereits weiter oben in dem Text zum Verkehrskonzept ausreichend geschrieben. Die Verbesserung der Turmstraße erfolgt durch ihre „Aufräumung“, also das entfernen von überflüssigen Möbeln, wie z.B. den Mülleimern und durch den Abriss der Buden. Dadurch sollte auch Radverkehr möglich sein. Die

Kosten dafür halten sich in Grenzen.

Die Schaffung von neuen Freiräumen ist dagegen aufwendiger. Der Bau/Umbau der Umfelder der Tore Treptower Tore, Stargarder Tor, Neues Tor, Friedländer Tor und der Stadtplätze Große Wollweberstraße 21 und Beguinenstraße 2 sind mit Baumaßnahmen und dementsprechenden Kosten verbunden. Die Freiräume vor den Toren sind schon vorhanden. Die Flächen in der Großen Wollweberstraße 21 und Beguinenstraße 2 sind bisher für eine Bebauung vorgesehen. Die Stadtverwaltung muss sich dafür einsetzen, dass diese Flächen freigehalten werden.

Begrünungskonzept

Das Begrünungskonzept setzt sich aus verschiedenen Maßnahmen zusammen. Die grünen Hauptachsen sind zu einem großen Teil schon vorhanden bzw. werden gerade ausgebaut wie z.B. in der Stargarder Straße. Es müssen lediglich Lücken geschlossen werden. Vor dem neu entstehenden Marienquartier ist bisher keine Baumreihe vorgesehen. Auch hier muss sich diesbezüglich die Meinung der Stadtverwaltung ändern. Möglichkeiten zur Umsetzung finden sich im Kapitel Begrünungskonzept.

Die grünen Nebenachsen sind ebenfalls teilweise schon vorhanden.

Wie gut die Umsetzung der Verbesserung der Innenhöfe umsetzbar ist, lässt sich pauschal nicht sagen, da jeder Innenhof anders ist und individuell verändert werden kann und sollte. Die Kosten sind daher auch sehr unterschiedlich. Vor der Umsetzung von Maßnahmen sollten die jeweiligen Anwohner mit einbezogen werden.

Dach- und Fassadenbegrünungen können nur von den jeweiligen Gebäudeeigentümern installiert werden. Die Stadtverwaltung kann lediglich rechtliche und finanzielle Anreize dazu schaffen. Auf dem Dach des HKB überschneiden sich teilweise Ideen der Begrünung und der Sportflächen. An den Stellen fiel aufgrund der höheren Attraktivität die Entscheidung zugunsten der Sportfläche.

Mehr Straßenbegleitgrün kann an den verschiedenen Stellen unterschiedlich viel angelegt werden. Auch der Aufwand ist von Ort zu Ort unterschiedlich.

Um Verbindungen zwischen den Grünflächen zu schaffen, sind Wegweiser das am schnellsten und am günstigsten umsetzbare Mittel. Die Verbindung z.B. Straßenbegleitgrün ist schon aufwendiger.

Freizeitkonzept

Bei der Freizeitkonzipierung ging es vorrangig darum schon vorhandenen Angebote und Standorte zu verbessern und somit die Innenstadt attraktiver für Bewohner als auch Besucher zu machen. Wie schon bei den Freiräumen erwähnt fiel, die Entscheidung für eine Sportfläche auf dem HKB. Diese Fläche ist durchaus denkbar, da in der ersten Planung zum Umbau des HKB 2012-2014 darüber nachgedacht worden ist, die Dachfläche begehbar zu machen, was jedoch verworfen worden ist.

Das vorhanden sein des Kulturfingers lädt dazu ein, die vorgeschlagenen Aktivitäten Houserunning und Houseflying anzubieten, denn nicht jede Stadt hat einen solchen Turm, also sollte die Chance genutzt werden hier etwas Außergewöhnliches anzubieten. Hierbei ist zu beachten, dass für diese Art von Freizeitgestaltung mit Anbietern zusammenarbeitet, welche Erfahrungen mit derartigen Freizeitangeboten haben. Dies würde die Kosten für die benötigte Technik minimal halten und man kann vom Anbieter eine Miete/Pacht verlangen, sodass alle laufenden Kosten nicht in der Hand der Stadt lägen.

Das ausgearbeitete Rollenspiel Escape/Into Neubrandenburg ließ sich aufgrund der schon vorhandenen Struktur an Kulturpunkten relativ einfach umsetzen. Jedoch ist hierbei zu bedenken, dass die Anschaffung der Technik mit Kosten verbunden ist. Was sich jedoch durch eine Teilnahmegebühr und die Erschließung der vielen Einrichtungen (mehr Einnahmen = mehr Kaufkraft/mehr Steuerabgaben) amortisieren würden. Des Weiteren bestehen hierbei durch die Leitung dieser Freizeitaktivität Chancen auf neue Arbeitsplätze.

Die Nutzung der Buden in der Turmstraße als Treffpunkt steht im Konflikt zum Abriss der Buden, wie im Verkehrs- und Freiraumkonzept vorgeschlagen und wird daher nicht realisiert. Die Idee der Bühne als Begegnungsstätte bleibt erhalten. Der Standort ist unproblematisch, das zeigt sich daran, dass die Bühne in der Zeit des Weihnachtsmarktes genau an dieser Stelle installiert ist und somit auch einen festen ganzjährigen Standplatz bekommen kann. Der Grund für eine Entscheidung gegen die Pavillons als Begegnungsstätte liegt primär darin, dass somit eine bessere Verkehrsführung gerade in Bezug auf den Radverkehr realisierbar ist und die Pavillons laut Bürgermeinungen (siehe Umfrage Kapitel 4) eher als störend empfunden werden.

Da das Potential des Marktplatzcenters bei weitem nicht ausgeschöpft wird, bietet sich die Idee eines Urban Entertainment Center in Zusammenarbeit mit dem HKB,

dem Markplatzcenter als auch dem Regionalmuseum gerade zu an. Die Kosten hierfür wären überschaubar, da die generelle Infrastruktur zur Umsetzung schon vorhanden ist. Vielmehr würde es in den Kombinationen mit den schon genannten Freizeitaktivitäten helfen, das HKB und die umliegenden Einrichtungen bekannter zu machen. Hierzu zählt auch der aufgeworfene Lösungsansatz der höheren kulinarischen Vielfalt. Im Zuge dessen bietet es sich geradezu an, Merchandise anzubieten, um die Vermarktung weiter voran zu treiben. Hierbei ist es wichtig, dies in Rücksprache mit der Stadt zu vollziehen, da diese an der Gestaltung von Werbeprodukten Mitsprache haben sollte und muss. Die Produktion der Artikel der Produkte ist wiederum ganz einfach über die ansässigen Unternehmen dieser Branche (Druckereien, Werbeunternehmen etc.) realisierbar. So entsteht bei Gelingen eine Wertschöpfungskette in der Region.

Auch angesprochen wurde der Ausbau eines öffentlichen WLAN im Innenstadtbereich. Durch Gespräche mit der Gruppe Entität e.V.¹⁵¹ stellt sich heraus, dass dieser Ausbau möglich ist, jedoch mit relativ hohen Kosten verbunden ist. So müsste etwa alle 30 m einen Mast mit einem Router installiert werden, um die ganze Innenstadt flächendeckend mit WLAN zu versorgen. Die Kosten pro Masten betragen nach Schätzungen 3000 Euro. So liegt es hier an der Stadt das Vorhaben, welches bereits in Planung ist, voranzutreiben. Im Zuge der vorliegenden Arbeit, ist aber der Konsens, dass wenigstens die wichtigsten Standorte mit WLAN abgedeckt werden sollten. Denn das Internet gehört einfach zu einer modernen Informationsgesellschaft dazu und sollte für jeden zugänglich sein, wie auch alle anderen Freizeiteinrichtungen.

¹⁵¹ Entität e.V. Hackerspace Neubrandenburg, Gespräch am 5.Mai im Wiekhaus 5

Städtebauliche Impulse für Neubrandenburg - Konzepte für die Entwicklung der Innenstadt - Gesamtkonzept

Eric Dulin, Steve Dahme Hochschule Neubrandenburg Masterstudienang Landnutzungsplanung

Gesamtkonzept

Im Gesamtkonzept werden die bis bisherigen vier Teilkonzepte Verkehrskonzept, Freiraumkonzept, Begrünnungskonzept und Freizeitkonzept zusammengedacht. Im Folgenden werden die vorgeschlagenen Ideen noch einmal genannt und kurz auf ihre Umsetzbarkeit und eventuelle Konfliktpotenziale untersucht. Einige vorgeschlagene Ideen aus den Teilkonzepten schließen sich gegenseitig aus und so wurden Vorschläge verworfen.

Verkehrskonzept

Den Hauptbestandteil des Verkehrskonzeptes macht die veränderte Verkehrsführung in der Innenstadt aus. Als erstes wurde die Schaffung von Fußgängerzonen in der Waagestraße und vor dem Ärztehaus vorgeschlagen. Die Fußgängerzone in der Waagestraße besteht rechtlich schon. Von der Stadt wird der Ausbau der Fußgängerzone Waagestraße angestrebt, was in den Bebauungsplänen erkennbar ist. Von daher befindet sich diese Maßnahme bereits in der Umsetzung. Die Fußgängerzone in der Waagestraße ist bisher noch nicht in der Planung gewesen. Aber sie kann durch relativ kleinen Aufwand geschaffen werden indem sie z.B. durch Pöter vom übrigen Verkehr abgetrennt wird. Ein kompletter Umbau ist danach möglich. Der Übergang zu Shared Space in der Stargarder Straße und um die Konzerthalle herum ist da schon etwas aufwendiger. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist mit erheblichen Umbauarbeiten im Straßennetz verbunden. Das mag abschrecken, da die Stargarder Straße gerade Stück für Stück saniert und umgebaut wird. Es muss viel Überzeugungsarbeit geleistet werden, um die Straße erneut umzubauen. Außerdem ist eine große Bürgerbeteiligung und Aufklärung zum Thema notwendig, damit Shared Space funktioniert. Die Umsetzung erfordert eine mutige Stadtverwaltung, die voll und ganz hinter dem Projekt steht. Allerdings ist der Nutzen den hohen Aufwand wert wenn die Planungen aufgehen und das Konzept funktioniert. Das bekannter machen der bestehenden Tempo-30-Zone ist dagegen eine deutlich einfachere Maßnahme.

Das Parkplatzaufgebot außerhalb der Stadtmauer zu erhöhen bzw. bekannter zu machen besteht aus mehreren Maßnahmen. Dabei ist es relativ einfach bestehende Parkplätze z.B. durch die Aufnahme in das Parkplatzelement bekannter zu machen. Der Ausbau der Parkplätze z.B. durch Parkhäuser an den geeigneten Orten ist mit größeren Investitionen verbunden und kann bei Bedarf nach und nach erfolgen. Die Verschönerung des Friedrich-Engels-Rings ist ebenfalls eine Maßnahme, bei deren Umsetzung es an Mut und Willen seitens der Stadtverwaltung erfordert. Auch dieser Umbau kostet viel Geld. Diese Maßnahme sollte umgesetzt werden, nachdem die Ortsumgehung von Neubrandenburg fertiggestellt werden ist. Die Schaffung der Buslinie durch die Innenstadt sollte schnellstmöglich angegangen werden. Beim Bau der Bushaltestellen sollte mit einbezogen werden, dass der Straßenraum umgebaut werden könnte, wie z.B. beim Einrichten von Shared Space. Ansonsten sollte die Einrichtung der Bushaltestellen nicht mit allzu hohen Kosten verbunden sein. Damit verbunden ist eine Überarbeitung des Liniennetzes welche eine regelmäßige Busverbindung von der Innenstadt in die übrigen Stadtviertel gewährleistet. Der Ausbau des Carsharing-Angebotes sollte ebenfalls sein. Dafür entsprechend nach und nach erfolgen. Die Kosten dafür tragen höchstwahrscheinlich private Träger.

Um die Innenstadt fahrradfreundlicher zu machen werden ja mehrere Vorschläge gemacht. Deutlich mehr Fahrradständer in der Innenstadt zu installieren ist relativ einfach umzusetzen. Wie man es richtig machen könnte, das Fahrrad fahren auch in der Fußgängerzone Turmstraße zu ermöglichen, kann weiter unten im Text zum Freiraumkonzept nachgelesen werden. Die Schaffung und der Ausbau von Fahrradverleihstationen könnte ähnlich wie beim Carsharing privat getragen werden. Die Schaffung eines Fußgängerüberweges an der Kreuzung Trepower Straße/Dümpferstraße scheint die einfache und billige Maßnahme in der Umsetzung des Verkehrskonzeptes zu sein.

Freiraumkonzept

Im Freiraumkonzept ging es darum bestehende innerstädtische Freizeite zu verbessern und neue zu schaffen. Zur Umsetzung der Verbesserung der Waagestraße wurde bereits weiter oben im dem Text zum Verkehrskonzept ausführlich geschrieben. Die Verbesserung der Turmstraße erfolgt durch ihre „Auflockerung“, also das Entfernen von überflüssigen Möbeln, wie z.B. den Müllern und durch den Abriss der Buden. Dadurch sollte auch Radverkehr möglich sein. Die Kosten dafür halten sich in Grenzen. Die Schaffung von neuen Freiräumen ist dagegen aufwendiger. Der Bau/Umbau der Umkleekabinen der Tore Trepower Tore, Stargarder Tor, Neues Tor, Friedländer Tor und der Stadtplätze Große Wolkestraße 21 und Begünerstraße 2 sind mit Baumaßnahmen und dementsprechenden Kosten verbunden. Die Freiräume vor den Toren sind schon vorhanden. Die Flächen in der Großen Wolkestraße 21 und Begünerstraße 2 sind bisher für eine Bebauung vorgesehen. Die Stadtverwaltung muss sich dafür einsetzen, dass diese Flächen freigehalten werden.

Begrünnungskonzept

Das Begrünnungskonzept setzt sich aus verschiedenen Maßnahmen zusammen. Die grünen Hauptachsen sind zu einem großen Teil schon vorhanden bzw. werden gerade ausgebaut wie z.B. in der Stargarder Straße. Es müssen lediglich Lücken geschlossen werden. Vor dem neu entstehenden Mannenquartier ist bisher keine Baumaße vorgesehn. Auch hier muss sich die Stadtverwaltung der Meinung der Stadtverwaltung an dem. Möglichkeiten zur Umsetzung finden sich im Kapitel Begrünnungskonzept. Die grünen Nebenachsen sind ebenfalls teilweise schon vorhanden.

Wie gut die Umsetzung der Verbesserung der Innenhöfe umsetzbar ist, lässt sich pauschal nicht sagen, da jeder Innenhof anders ist und individuell verändert werden kann und sollte. Die Kosten sind daher auch sehr unterschiedlich. Vor der Umsetzung von Maßnahmen sollten die jeweiligen Anwohner mit einbezogen werden. Dach- und Fassadenbegrünnungen können nur von den jeweiligen Gebäudeeigentümern installiert werden. Die Stadtverwaltung kann lediglich rechtliche und finanzielle Anreize dazu schaffen. Auf dem Dach des HKB übersprechen sich teilweise Ideen der Begrünnung und der Sportflächen. An den Stellen fiel aufgrund der höheren Attraktivität die Entscheidung zugunsten der Sportfläche.

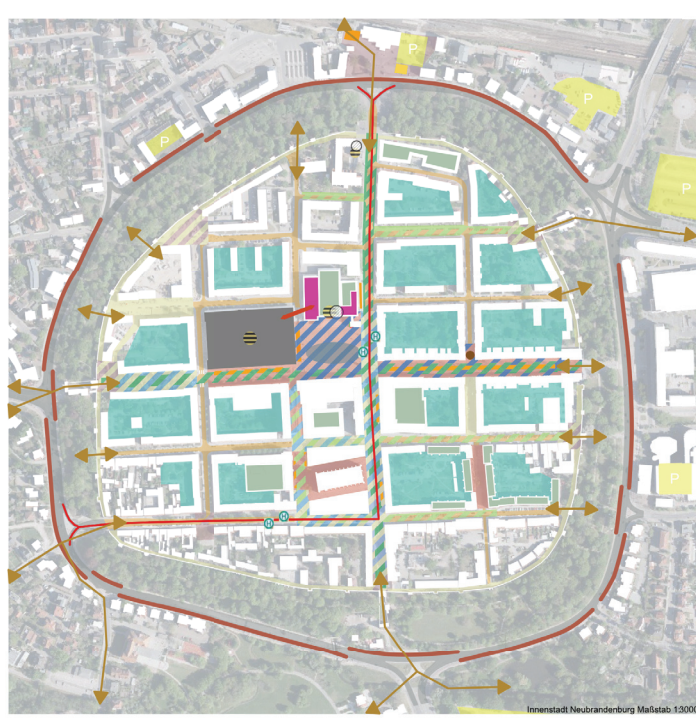
Mehr Straßenbegrünung kann an den verschiedenen Stellen unterschiedlich viel angelegt werden. Auch der Aufwand ist von Ort zu Ort unterschiedlich. Um Verbindungen zwischen den Grünflächen zu schaffen, sind Wegweiser das am schnellsten und am günstigsten umsetzbare Mittel. Die Verbindung z.B. Straßenbegrünung ist schon aufwendiger.

Freizeitkonzept

Bei der Freizeitkonzeption ging es vorrangig darum schon vorhandene Angebote und Standorte zu verbessern und somit die Innenstadt attraktiver für Bewohner als auch Besucher zu machen. Wie schon bei den Freiräumen erwies sich die Entscheidung für eine Sportfläche auf dem HKB. Diese Fläche ist durchaus denkbar, da in der ersten Planung zum Umbau des HKB 2012-2014 darüber nachgedacht worden ist, die Fläche begehbar zu machen, was jedoch verworfen worden ist.

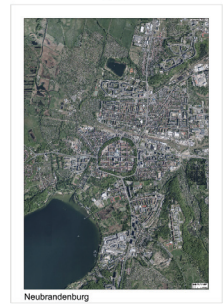
Das vorhanden sein des Kulturfinders lädt dazu ein die vorgeschlagenen Aktivitäten Hausnummering und Houseflying anzubieten, denn nicht jede Stadt hat einen solchen Turm inne, also sollte die Chance genutzt werden hier etwas Außergewöhnliches anzubieten.

Hierbei ist zu beachten, dass für diese Art von Freizeitgestaltung mit Anbietern zusammenarbeitet, welche Erfahrungen mit derartigen Freizeitangeboten haben. Dies würde die Kosten für die benötigte Technik minimal halten und man kann vom Anbieter eine Miet-Facile verlangen, sodass alle laufenden Kosten nicht in der Hand der Stadt lägen. Das ausgearbeitete Rollenspiel Escapephoto Neubrandenburg ließ sich aufgrund der schon vorhandenen Struktur an Kulturpunkten relativ einfach umsetzen. Jedoch ist hierbei zu bedenken, dass die Anschaffung der Technik mit Kosten verbunden ist. Was sich jedoch durch eine Teilnahmegeld und die Erschließung der vielen Einrichtungen (mehr Eintratten = mehr Kaufkraft/mehr Steuerabgaben) amortisieren würden. Des Weiteren bestehen hierbei durch die Leistung dieser Freizeitaktivität Chancen auf neue Arbeitsplätze. Die Nutzung der Buden in der Turmstraße als Treffpunkt steht im Konflikt zum Abriss der Buden wie im Verkehr- und Freiraumkonzept vorgeschlagen und wird daher nicht realisiert. Die Idee der Bühne als Begegnungsort bleibt erhalten. Der Standort ist unproblematisch, das zeigt sich daran, dass die Bühne in der Zeit des Weihnachtsmarktes genau an dieser Stelle installiert ist und somit auch einen festen geschützten Standort bekommen kann. Der Grund für eine Entscheidung gegen die Pavillons als Begegnungsorte liegt primär darin, dass somit eine bessere Verkehrsführung gerade in Bezug auf den Radverkehr realisierbar ist und die Pavillons bald Bürgermeinungen eher als störend empfunden werden. Da das Potential des Marktplatzes bei weitem nicht ausgeschöpft wird, bietet sich die Idee eines Urban Entertainment Center in Zusammenarbeit mit dem HKB, dem Marktplatzcenter als auch dem Regionalmuseum gerade zu an. Die Kosten hierfür wären überschaubar, da die generelle Infrastruktur zur Umsetzung schon vorhanden ist. Vielmehr würde es in den Kombinationen mit den schon genannten Freizeitaktivitäten helfen, das HKB und die umliegenden Einrichtungen bekannter zu machen. Hierzu zählt auch der aufgeworfene



- Verkehrskonzept
- Fußgängerzone
 - Shared Space-Zone/Verkehrsberuhigter Bereich
 - Tempo-30-Zone
 - Verkleinerung des Rings
 - Fahrradänderanzahl erhöhen
 - Zebrastreifen
 - Große Parkplätze
 - Bushaltestelle
 - Buslinie
- Freiraumkonzept
- Fußgängerzonen verschönern
 - Shared Space-Zone als Freiraum
 - Stadtplätze
- Begrünnungskonzept
- Grüne Hauptachse
 - Grüne Nebenachse
 - Innenhöfe
 - Dachbegrünnung
 - Verbindungen schaffen
- Freizeitkonzept
- Sportfläche
 - Base Flying
 - Hausnummering
 - Start/Zielpunkt Escape Neubrandenburg
 - Merchandise/Souvenirs Neubrandenburg
 - Bühne
 - Anlaufstelle/Treffpunkt
 - Urban Entertainmentcenter
 - Kooperation
 - Verbesserung Angebot Wochenmarkt

Lösungsansatz der höheren kulinarischen Vielfalt. Im Zuge dessen bietet es sich geradezu an Merchandise anzubieten um die Vermarktung weiter voran zu treiben. Hierbei ist es wichtig dies in Rücksprache mit der Stadt zu vollziehen, da diese an der Gestaltung von Werbeprodukten Mitsprache haben sollte und muss. Die Produktion der Artikel der Produkte ist wiederum ganz einfach über die ansässigen Unternehmen dieser Branche (Druckereien, Werbeunternehmen etc.) realisierbar. So entsteht bei Geigen eine Wertschöpfungskette in der Region. Auch angesprochen wurde der Ausbau eines öffentlichen WLAN im Innenstadtbereich. Durch Gespräche mit der Gruppe Entlast e.V. stellt sich ganz klar heraus dieser Ausbau möglich ist, jedoch mit relativ hohen Kosten verbunden ist. So müsste etwa alle 30 m einen Mast mit einem Router installiert werden um die ganze Innenstadt flächendeckend mit WLAN zu versorgen. Die Kosten pro Mast betragen nach Schätzungen 3000 Euro. So liegt es hier an der Stadt das Vorhaben, welches bereits in Planung ist, voranzutreiben. Im Zuge der vorliegenden Arbeit, ist aber der Konsens, dass wenigstens die wichtigsten Standorte mit WLAN abgedeckt werden sollten. Denn das Internet gehört einfach zu einer modernen Informationsgesellschaft dazu und sollte für jeden zugänglich sein, wie auch alle anderen Freizeiteinrichtungen.



Der Plan in Originalgröße befindet sich im Anhang.

8. Fazit

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurde versucht herauszufinden, mit welchen städtebaulichen Maßnahmen es möglich ist, eine positive Entwicklung der Innenstadt anzuregen. Zu diesem Zweck wurde im Vorfeld ganz gezielt auf die Meinung der Bürger geschaut, da diese im späteren Verlauf ausschlaggebend dafür sind, ob die umgesetzten Maßnahmen angenommen werden und sich positiv auf die Innenstadt auswirken. Dabei ergab sich, dass der überwiegende Teil der Befragten nicht zufrieden mit der derzeitigen Situation in der Innenstadt ist. Es kristallisierten sich vier Hauptschwerpunkte heraus, bei denen Verbesserungsbedarf besteht. Bei der Verkehrsführung, der Nutzung von Freiräumen, der Begrünung und des Freizeit- und Kulturangebotes. Was diese einzelnen Schwerpunkte betrifft, wurde über den „Tellerrand“ geschaut, wie ähnliche Problematiken in anderen Städten innovativ gelöst wurden. Besonders interessant war die Forschung über die Möglichkeiten, wie sich der Autoverkehr reduzieren lässt und die neu kennen gelernte Philosophie des Shared Space.

Das Verkehrskonzept greift Problematiken wie den Autoverkehr rund um den Marktplatz oder Parkmöglichkeiten auf. Diesen Problematiken konnten durch die Anwendung unterschiedlicher neuer Ansätze, wie z.B. der Änderung der Verkehrsführung oder dem Ausweisen von Parkflächen auf zum Teil nicht genutzten Flächen gelöst werden. Eine interessante Frage die aufgekomen aber nicht Thema dieser Arbeit ist, ob es möglich wäre eine funktionierende, lebendige, komplett autofreie Innenstadt zu entwickeln.

Für die Gestaltung der Innenstadt wurde ein Freiraumkonzept entwickelt, welches die Verbesserung der bestehenden öffentlichen Freiräume und die Schaffung von neuen Stadtplätzen vorsieht. Dabei wurde das Potential von bisher eher stiefmütterlich behandelten Orten erkannt, um daraus attraktive Stadtplätze zu entwickeln.

Zur Verbesserung der Begrünung wurden die schon bestehenden „grünen Achsen“ der Innenstadt aufgegriffen und ausgebaut. Weitere Maßnahmen zur Erhöhung des Stadtgrünanteils sind neben den Dach- und Fassadenbegrünungen auch eine bessere Nutzung der Innenhöfe der Wohnblockbebauung und andere Maßnahmen. All dies wurde im Begrünungskonzept zusammengefasst.

Um auch der bemängelten Freizeitgestaltung ein Lösungskonzept zu bieten, bedurfte es keiner kompletten Neugestaltung der Innenstadt, sondern es wurde lediglich die

schon bestehende Infrastruktur genutzt, um auch hier punktuell gesetzte Lösung anzubieten. Wie der Nutzung von vorhandenen Gebäuden durch eine Ausweitung der Angebote zur Freizeit- und Kulturaktivität.

Es stellte sich heraus, dass Neurungen und Verbesserungen immer mit ökonomischen Lasten und auch Mut zur Veränderung verbunden sind. Zwar kann anhand der gefundenen Maßnahmen darauf geschlossen werden, dass es viele Lösungen für die aufgeworfenen Problematiken gibt, doch können diese nur umgesetzt werden, wenn alle involvierten Parteien dabei gemeinschaftlich den Willen zeigen, diese auch umzusetzen.

Es hat sich als sinnvoll erwiesen eine Bürgerbefragung durchzuführen, da dadurch einige Ideen und Ansätze / Aspekte offengelegt wurden, an die wir sonst vielleicht nicht gedacht hätten. Die Frage, wie wohlwollend die Maßnahmen bei der Bevölkerung und den Entscheidungsträgern in der Stadtverwaltung aufgenommen werden würden, könnte erst eine weitere Bürgerbefragung klären und bleibt daher offen.

Abschließend kann gesagt werden, dass die Frage, ob durch städtebauliche Maßnahmen eine positive Entwicklung der Innenstadt möglich ist, mit ja zu beantworten ist. Jedoch muss dies aufgrund der gerade genannten Faktoren differenziert betrachtet werden. Denn einerseits wurden genug Lösungsmaßnahmen aufgezeigt, andererseits müssten diese Impulse auch erst umgesetzt werden, um deren Erfolg nachweisen zu können.

9. Quellen

Literaturquellen:

Raschke, Brigitte 2005: Der Wiederaufbau und die städtische Erweiterung von Neubrandenburg in der Zeit zwischen 1945 und 1989, Scaneg Verlag, München 2005

Wolf, Elenore 1997: Neubrandenburg – Chronologische Stadtgeschichte und Firmenportraits, BVB-Verlagsgesellschaft mbH, Norhorn 1997

Stadt Neubrandenburg, Bebauungsplan Nr. 109, 1. vereinfachte Änderung „Kleine Fischerstraße“, 2015: S. 6 Absatz 4.4

Stadt Neubrandenburg, Bebauungsplan Nr. 110 „Krämerstraße/Dümperstraße“, 2014: S. 8

Stadt Neubrandenburg, Bebauungsplan Nr. 115 „Südliches Marktquartier“, Begründung, 2017: S. 11 Absatz 6.3

Friedrichs, Jürgen; Wolf, Christof 1990: „Die Methode der Passantenbefragung“ Zeitschrift für Soziologie, Jg. 19, Heft 1, Februar 1990, Stuttgart: S. 46

Gerlach, Jürgen Prof. Dr.-Ing; Boenke, Dirk Dipl.-Ing.; Leven, Jens cand. Ing. 2007: Sinn und Unsinn von Shared Space- Zur Veranschaulichung einer populären Gestaltungsphilosophie, Bergische Universität Wuppertal, Wuppertal 2007: S. 2

Gerlach, Jürgen; Ortlepp, Jörg; Voß, Heiko, 2009: Shared Space-eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? Unfallforscher und Versicherer, Berlin 2009: S. 4, 12, 13, 14, 15

Winkler, Ronald, 2009: Shared Space - Mehr Sicherheit durch weniger Regeln im Verkehr, Hrsg. ADAC e.V., Ressort Verkehr, München 2009: S. 3, 5

Böhme, Stefan, 2009: Fahrradhauptstadt Münster "Alle fahren Rad: gestern, heute, morgen" Hrsg. Stadt Münster, Münster 2009: S.57

Knirsch, Jürgen, 2004: Stadtplätze – Architektur und Freiraumplanung, Leinfeld-Echterdingen, Koch, 2004: S. 4, 124-125

Gehl, Jan; Gemzee Lars, 2003: New City Space, Danish Architectural Press, 2003: gesamte Literatur

Hoffmann, Anne, Gruehn Dietwald, 2010: Bedeutung von Freiräumen und Grünflächen in deutschen Groß- und Mittelstädten für den Wert von Grundstücken und Immobilien, TU, LLP, Dortmund 2010: S. 73

Bundesministerium für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2015: Grün in der Stadt-Für eine Lebenswerte Zukunft (Grünbuch Stadtgrün) Hrsg. Bundesministerium für

Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Rostock 2015: S. 7 siehe Kasten in der Mitte, 8

Mader, Günter, 1996: Gestaltungsmittel in Garten, Landschaft und Städtebau, Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart 1996: S. 22, 80-82, 136-140, 210-240

Roloff, Prof. Dr. Andreas; Bonn, Dr. Stephan; Gillner, Dipl. Fortsw. Sten: - Klimawandel und Baumartenwandel in der Stadt- Entscheidungsfindungen mit Klima—Arten_Matrix (veröffentlich von der TU Dresden): S.3

Herausgeber: Landeshauptstadt Stuttgart, Garten- und Friedhofsamt in Verbindung mit der Stabsabteilung Kommunikation, Team Öffentlichkeitsarbeit; Text: John Döveling und Grafik (Seite 8); Fotos: Garten- und Friedhofsamt; Layout und Titelgestaltung: Roswita Maria Goy
Februar 2003: S 3 (Aus dem Prospekt: Dachbegrünung aber wie?)

Arndt, Horst, 2014: Wärmeschutz und Feuchte in der Praxis, Hrsg.: DIN Deutsches Institut für Normung e.V., Berlin 2016: S. 476

Schwalter, Marcus, 2004: Ökologische Stadtsanierung, Hrsg. Bedey Björn / Diplomica GmbH 2004, Kaiserslautern 2004: S. 108, 109

Zhang, Ji, 2014: Nachhaltige Wohngebäudesanierung in Deutschland und China - Untersuchung der konzeptionellen und strategischen Übertragungsmöglichkeiten, Springer Vieweg, Berlin 2014: S. 148,149

Gauzin-Müller, Dominique, 2002: Sustainable Architecture and Urbanism (Concepts, Technologies, Examples), Birkhäuser-Publisher for Architecture; Basel, Berlin, Boston, 2002: S.43

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2010: Konzepte für Regenwasserbewirtschaftung Gebäudebegrünung, Gebäudekühlung - Leitfaden für Planung, Bau, Betrieb und Wartung-, Berlin 2010: S.35

Stadt Münster: Informationsblatt zur Fassadenbegrünung, 2010: S. 1

Pfoser, Dipl.-Ing. Nicole, 2016: Fassaden und Pflanzen - Potenziale einer neuen Fassadengestaltung- (Dissertation, Technische Universität Darmstadt) Darmstadt 2016: S.: 54, 56, 58, 60, 61, 64

Jacsman, Jonas; Schilter Rene Ch., 1995: Landschaftsplanung -Aufgaben, Grundsätze, Konzepte und Methoden für eine ökologisch orientierte Raumplanung, vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich, Zürich 1995: S. 184, 185

Schulte, Prof. Dr. Karl-Werner, 2011: Immobilienökonomie, Band III: Stadtplanerische Grundlagen, Oldenburg Verlag München, München 2011: S. 178

Barby, Kristion, 2012: Metropolregion im Klimawandel - Räumliche Strategie Klimaschutz und Klimaanpassung- KIT Scientific Publishing (Dissertation) Karlsruhe 2012: S. 174

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2012: Bewertungssystem Nachhaltiges Bauen (BNB) Außenanlagen von Bundesliegenschaften (Infobroschüre): S. A1

VerbandsMagazin 7-8 2011: Schwerpunkt Wohnumfeldgestaltung - Der Wert von Grün- und Freiflächen für Grundstücke und Immobilien: S. 6-7

Metzler, Michael, 2002: Freizeitaktivitäten und Angebote als Komponenten der Belegung von Innenstädten - Anspruch und Erwartung an Innenstädte dargestellt am Beispiel der Innenstadt Pforzheim-, Diplomica Verlag GmbH (Magisterarbeit) Pforzheim 2002: S. 7, 34, 35

Rudelt, Sonja, 1998: Wertewandel, Trends und Konsumentenverhalten in der Freizeit und in der Familie, Diplomica Verlag GmbH (Diplomarbeit) 1998: S. 35, 36

Statistisches Bundesamt, 2016: Statistisches Jahrbuch - Deutschland und Internationales- Hrsg. Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016: S. 6, 193 - 254

Prenz, Anne, 2012: Der Äquilibriumseffekt im Sport -Eine Studie zu den Effekten der Befindlichkeitsänderungen-, Diplomica Verlag GmbH, Hamburg 2012: S.6-7

IIR Deutschland GmbH 2000: CIMMIT 2000 Jahrbuch -Märkte, Entwicklungen, Visionen; Gabler Verlag, Wiesbaden 2000: S. 88-89

Helmer-Denzel, Andrea, 2004: Global Player im Ruhrgebiet - Die Erstellung handelsergänzender Dienstleistungen im Einzelhandel am Beispiel eines Urban Entertainment Centers und Innenstädten, Cuvillier Verlag, Göttingen 2004: S. 49-50

Gehl, Jan, 2015: Städte für Menschen, jovis Verlag GmbH, Berlin 2015: S. 37

Kiel, Hermann-Josef; Bäuchl, Ralf G. 2014: Eventmanagement -Konzeptionen, Organisation, Erfolgskontrolle-, Verlag Franz Vahlen München, Künzelsau/Augsburg 2014: S.5

Terlutter, Ralf, 2000: Lebensstilorientiertes Kulturmarketing -Besucherorientierung bei Ausstellungen und Museen-, Deutscher Universitäts-Verlag, Wiesbaden 2000: S. 35, 36

Stadtplanungskonzept München: Kapitel VIII Freizeit, Erholung, Sport und Kultur S. 3 Abs. 1

Zimmer, Annette, 2011: Jenseits von Bier und Tulpen -Sport, Kultur und Soziales in den Niederlanden und in Deutschland-, Waxmann, 2011: S.60

Hasler, Daniel; Freya, Evci, 2013: Bedeutung von Kultur und Freizeiteinrichtungen für die Standortentscheidung von Unternehmen (Projektarbeit): S. 5, 6, 10

Stadt Neubrandenburg, Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt, 3. Fortschreibung, ENTWURF, Stand 2014: S. 16, 30, 33

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2002: Empfehlung Zum Einsatz und der Gestaltung von Fußgängerüberwegen - Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2002: S.9 Abs. 2

Stadt Neubrandenburg, Bebauungsplan Nr. 115 „Südliches Marktquartier“, Begründung, 2017: S. 9, 10, 11

Roloff, Prof. Dr. Andres, 2010: Urbane Baumartenwahl im Klimawandel, für 17. Kassler Gartenbautage 2010, Institut für Forstbotanik und Forstzoologie der TU Dresden, Tharandt 2010: S. 9 ff

Kaufmann, Christiane, 2015: Taschenbuch Reiseführer Mecklenburgische Seenplatte, Verlag DuMont, 2015: S. 196-197, 202

Internetquellen:

(Historische Wall- und Wehranlagen Neubrandenburg)
<https://www.neubrandenburg.m-vp.de/historische-wall-und-wehranlagen-neubrandenburg/> (zuletzt aufgerufen am 27.09.2016)

(Haus der Kultur und Bildung) <https://www.vznb.de/veranstaltungshaeuser/haus-der-kultur-und-bildung> (zuletzt aufgerufen am 28.09.2016)

(Nachricht vom NDR vom 09.08.2016) <http://www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/Gruseliger-Knochenfund-in-Neubrandenburg-,knochenfund194.html> (zuletzt aufgerufen am 03.10.2016)

(Hotel an Synagogendenkmal) <http://www.svz.de/regionales/newsticker-nord/neubrandenburg-hotel-an-synagogendenkmal-genehmigt-id11021396.html> (zuletzt aufgerufen am 04.10.2016)

(Neubau Hotel Neubrandenburg) <http://architektstatik.de/projekte/gewerbebau/hotelbau/neubau-hotel-neubrandenburg-2015> (zuletzt aufgerufen am 04.10.2016)

(Hotel an Synagogendenkmal genehmigt)
<https://www.welt.de/regionales/mecklenburg-vorpommern/article147939020/Hotel-an-Synagogendenkmal-genehmigt.html> (zuletzt aufgerufen am 04.10.2016)

(Hotelkasten weicht dem Mariencare) <http://www.immobilienzzeitung.de/136979/hotelkasten-weicht-marien-carree> (zuletzt aufgerufen 05.10.2016)

(Abrissarbeiten für Marien-Carree in Neubrandenburg starten)
<http://www.immobilienmanager.de/abrisarbeiten-fuer-marien-carre-in-neubrandenburg-starten/150/42482/> (zuletzt aufgerufen am 05.10.2016)

(Bahnhof Neubrandenburg wird für 18 Millionen Euro erneuert)
<http://www.nordkurier.de/neubrandenburg/bahnhof-neubrandenburg-wird-fuer-18-millionen-euro-erneuert-1021191303.html> (zuletzt aufgerufen am 09.10.2016)

(Neubrandenburg Bahnhof)

<http://bauprojekte.deutschebahn.com/p/neubrandenburg> (zuletzt aufgerufen am 09.10.2016)

(Lokschuppen wird möglicherweise zum Schwimmbad)

<http://www.nordkurier.de/neubrandenburg/lokschuppen-wird-moeglicherweise-zum-schwimmbad-2622168204.html> (zuletzt aufgerufen am 10.10.2016)

(Bund startet Bau der B96-Ortsumgehung Neubrandenburg)

<http://www.nordkurier.de/neubrandenburg/bund-startet-bau-der-b96-ortsumgehung-neubrandenburg-1823949807.html> (zuletzt aufgerufen am 12.10.2016)

(B104/B 96 Ortsumgehung Neubrandenburg)

<http://www.deges.de/Projekte/Bundesfern-und-Landesstrassenprojekte/in-Mecklenburg-Vorpommern/B-104/B-96-Ortsumgehung-Neubrandenburg/B-104/B-96-Ortsumgehung-Neubrandenburg-K238.htm> (zuletzt aufgerufen am 12.10.2016)

(Anzahl der gemeldeten Pkw in Deutschland in den Jahren 1960 bis 2017)

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12131/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland/> (zuletzt aufgerufen am 17.11.2016)

(Warum der jungen Generation das Auto egal ist)

<https://www.welt.de/wirtschaft/article132632751/Warum-der-jungen-Generation-das-Auto-egal-ist.html> (zuletzt aufgerufen am 17.11.2016)

(Wer Straßen säht wird Verkehr Ernten) <http://www.autofreie-stadt.de/2009/03/wer-strassen-saet-wird-verkehr-ernten/> (zuletzt aufgerufen am 18.11.2016)

(Reclaiming city streets for people Chaos or quality of life?)

http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf (zuletzt aufgerufen am 18.11.2016)

(EU-Projekt Shared Space)

<http://www.bohmte.de/staticsite/staticsite.php?menuid=123> (zuletzt aufgerufen am 20.11.2016)

(Shared Space Praxisbeispiele)

<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/375515/> (zuletzt aufgerufen am 20.11.2016)

(Fußgängerstadt Kopenhagen) <http://www.urbanophil.net/urbane-mobilitat/fusgangerstadt-kopenhagen/>

(zuletzt aufgerufen am 25.11.2016)

(Verkehrskonzept im Modellstadtteil Vauban)

http://www.vauban.de/com_admin/tools/themen/14-vauban/mobilitaet/195-verkehr-kapitel-5 (zuletzt aufgerufen am 26.11.2016)

(Verkehrskonzept) <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/208744.html> (zuletzt aufgerufen am 26.11.2016)

(Verein für Autofreies Wohnen) http://www.autofrei-verein.de/verkehrskonzept_bahnbus.php

(zuletzt aufgerufen am 27.11.2016)

(Zusammenfassung) http://www.vauban.de/com_admintools/themen/14-vauban/mobilitaet/191-verkehr-kapitel-1 (zuletzt aufgerufen am 26.11.2016)

(Greifswald ist eine Fahrradhauptstadt Deutschlands) http://www.adfc-greifswald.de/wp-content/uploads/2012/06/Pressemitteilung-Greifswald-ist-Fahrradhauptstadt-Deutschlands-_20.10.09_.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.11.2016)

(In dieser Stadt gibt es mehr Fahrräder als Einwohner)
<https://www.welt.de/wirtschaft/article126508241/In-dieser-Stadt-gibt-es-mehr-Fahrraeder-als-Einwohner.html> (zuletzt aufgerufen am 27.11.2016)

(Münster-Fahrradstadt wider Willen) <http://www.zukunft-mobilitaet.net/11804/analyse/fahrradstadt-muenster-probleme-radwegbenutzungspflicht-kritik/> (zuletzt aufgerufen am 28.11.2016)

(Münster: Deutschlands Radfahrerparadies wird alt)
<http://blog.zeit.de/fahrrad/2014/02/28/munster-deutschlands-radfahrerparadies-wird-alt/> (zuletzt aufgerufen am 27.11.2016)

(Glückliches Münster? Nicht ganz!) (<http://www.zeit.de/mobilitaet/2016-07/radfahren-muenster-fahrradstadt-herausforderungen>) (zuletzt aufgerufen am 27.11.2016)

(Fahrradstraßen) <https://www.adfc-bw.de/verkehr/fahrradstrassen> (zuletzt aufgerufen am 28.11.2016)

(Luxus-Unterkunft für Räder) <http://www.wn.de/Muensterland/Kreis-Warendorf/Everswinkel/1663540-Mobilstation-Rad-und-Bus-Luxus-Unterkunft-fuer-Raeder> (zuletzt aufgerufen am 28.11.2016)

(Die Radstation) <https://www.muenster.de/stadt/radstation/> (zuletzt aufgerufen am 28.11.2016)

(In dieser Stadt gibt es mehr Fahrräder als Einwohner)
<https://www.welt.de/wirtschaft/article126508241/In-dieser-Stadt-gibt-es-mehr-Fahrraeder-als-Einwohner.html> (zuletzt aufgerufen am 30.11.2016)

(Glückliches Münster? Nicht ganz!) <http://www.zeit.de/mobilitaet/2016-07/radfahren-muenster-fahrradstadt-herausforderungen> (zuletzt aufgerufen am 30.11.2016)

(UrbSpace Project Home) http://in-institute.org/urban-spaces/urban-spaces.php?encyclopedia_id=427 (zuletzt aufgerufen am 03.12.2017)

(Doberander Platz) https://de.wikipedia.org/wiki/Doberaner_Platz (zuletzt aufgerufen am 03.02.2017)

(Marktplatz Neustrelitz) <http://www.mecklenburgische-seenplatte.de/reiseziele/barocke-stadtanlage-neustrelitz> (zuletzt aufgerufen am 06.02.2017)

(Marktplatz Neustrelitz) http://www.lohauscarl.de/html/p8_neustrelitz_txt.html (zuletzt aufgerufen am 07.02.2017)

(Universitätsplatz) <https://www.rostock.de/sehenswuerdigkeit.html?universitaetsplatz> (zuletzt aufgerufen am 07.02.2017)

(Architektur) <https://www.pommersches-landesmuseum.de/das-museum/architektur/architektur.html> (zuletzt aufgerufen am 07.02.2017)

(Marktplatz) <http://erix.bplaced.net/hgw/marktplatz.html> (zuletzt aufgerufen am 16.02.2017)

(Fischmarkt Greifswald) <http://mv-trip.de/fischmarkt-greifswald/> (zuletzt aufgerufen am 16.02.2017)

(Begrünungsarten: Extensive und Intensive Dachbegrünung)
<https://www.optigruen.de/planerportal/fachthemen/extensivintensiv/> (zuletzt aufgerufen am 23.01.2017)

(Begrünungsarten: Extensive und Intensive Dachbegrünung)
<https://www.optigruen.de/planerportal/fachthemen/extensivintensiv/> (zuletzt aufgerufen am 23.01.2017)

(Begrünungsarten: Extensive und Intensive Dachbegrünung)
<https://www.optigruen.de/planerportal/fachthemen/extensivintensiv/> (zuletzt aufgerufen am 23.01.2017)

(Das Stadtgrün der Zukunft ist funktional) https://www.hu-berlin.de/de/pr/nachrichten/nr1608/nr_160816_00 (zuletzt aufgerufen 01.02.2017)

(ökonomische Funktionen städtischer Grünflächen)
<http://www.vdwsuedwest.de/freiflaechenwert/> (04.02.2017)

(Suermondt-Park soll Herz des Viertels werden) <http://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/suermondt-park-soll-herz-desviertels-werden-1.864716> (zuletzt aufgerufen 13.02.2017)

(Innenhofbegrünung) <http://umwpaed.blogspot.de/2009/05/innenhofbegrunung.html> (Zuletzt aufgerufen 15.02.2017)

Innenhofbegrünung Abs. 2)
<http://umwpaed.blogspot.de/2009/05/innenhofbegrunung.html> (Zuletzt aufgerufen 15.02.2017)

(Freizeitsport Laufen) <http://www.wismar.de/Bürger/Freizeit-Sport/Sport/Freizeitsport> (zuletzt aufgerufen 10.03.2017)

(Radfahren) <http://www.wismar.de/Bürger/Freizeit-Sport/Sport/Freizeitsport> (Zuletzt aufgerufen 10.03.2017)

(Freizeitsport) http://www.wismar.de/Bürger/Kultur_Freizeit_Sport/Sport/Freizeitsport/ (Zuletzt aufgerufen 10.03.2017)

(Marktplatz Neubrandenburg) <http://www.noack-landschaftsarchitekten.de/projekte/offentlicher-stadtraum/marktplatz-neubrandenburg/> (zuletzt aufgerufen am 06.03.2017)

(Hochhaus soll Neubau weichen) https://www.neuwoges.de/fileadmin/ablage/2016-07-09_NZ.pdf (zuletzt aufgerufen am 06.03.2017)

(Lichtblick für die Luhmannvilla) <http://www.nordkurier.de/neubrandenburg/lichtblick-fuer-die-luhmannvilla-1316141207.html> (zuletzt aufgerufen am 18.03.2017)

(Wir die Dornröschen-Ruine bald Wachgeküsst?)
<http://www.nordkurier.de/neubrandenburg/wird-die-dornroeschen-ruine-bald-wachgekuesst-167014605.html> (zuletzt aufgerufen am 18.03.2017)

(House Running) <http://www.xtreme-events.de/module/action-events/house-running/> (zuletzt aufgerufen am 20.03.2017)

(Base Flying) <http://givester.de/erlebnisgutschein/base-flying/berlin/170333/> (zuletzt aufgerufen am 19.03.2017)

(Historische Wall- und Wehranlagen Neubrandenburg)
<http://www.neubrandenburg.m-vp.de/historische-wall-und-wehranlagen-neubrandenburg/> (zuletzt aufgerufen am 09.11.2016)

(Stargarder Tor Neubrandenburg) <http://www.neubrandenburg.m-vp.de/stargarder-tor-neubrandenburg/> (zuletzt aufgerufen am 02.11.2016)

Öffnungszeiten wurden hierbei direkt beim Inhaber erfragt

(Das Neue Tor) <http://www.neubrandenburg.m-vp.de/neues-tor-neubrandenburg/> (01.11.2016)

(Fritz Reuter Gesellschaft) <http://literaturrat-mv.de/mitglieder/fritz-reuter-gesellschaft/> (Zuletzt aufgerufen am 01.11.2016)

(Regionalmuseum Neubrandenburg) <http://www.museum-neubrandenburg.de> (zuletzt aufgerufen 06.11.2016)

(Preise) <http://www.museum-neubrandenburg.de/web/home/preise.php> (zuletzt aufgerufen am 06.11.2016)

(Der Mönchsturm)
http://www.neubrandenburg.de/index.php?option=com_content&task=view&id=230 (zuletzt aufgerufen am 08.11.2016)

(Fritz-Reuter-Denkmal)
http://www.neubrandenburg.de/index.php?option=com_content&view=article&id=461:denkmal-und-sehenswuerdigkeiten&catid=90:denkmal-a-sehenswuerdigkeiten&Itemid=378 (zuletzt aufgerufen am 05.11.2016)

(Fritz Reuter Denkmal) <http://www.neubrandenburg-touristinfo.de/index.php?id=192>
(zuletzt aufgerufen am 09.11.2016)
(Die Marienkirche) <http://www.konzertkirche-nb.de/htm/marienkirche.htm> (zuletzt
aufgerufen am 10.11.2016)

(Unser Service für Sie) <http://www.konzertkirche-nb.de/htm/ticket-service.htm> (zuletzt
aufgerufen am 10.11.2015)

Haus der Kultur und Bildung [8http://www.vznb.de/veranstaltungshaeuser/haus-der-kultur-und-bildung.html](http://www.vznb.de/veranstaltungshaeuser/haus-der-kultur-und-bildung.html)) (zuletzt aufgerufen am 10.11.2016)

(HKB-Aussichtsplattform)
http://www.neubrandenburg.de/index.php?option=com_content&view=article&id=4583:2016-01-14-11-10-14&catid=1:aktuelles-aus-dem-rathaus&Itemid=102 (zuletzt
aufgerufen am 12.11.2016)

(Denkmäler und Sehenswürdigkeiten)
http://www.neubrandenburg.de/index.php?option=com_content&view=section&layout=blog&id=28&Itemid=378 (zuletzt aufgerufen 07.11.2016)

Direkt vor Ort in Erfahrung gebracht am 05.11.2016

(Kontraste) <http://www.kontraste-nb.de/kontakt/> (zuletzt aufgerufen am 10.11.2016)

(Fürstenkeller) <http://www.fuerstenkeller.com/#about> (zuletzt aufgerufen am
10.11.2016)

(berlin ick mag dir) <http://www.berlin-nb.de> (zuletzt aufgerufen am 10.11.2016)

(Öffnungszeiten Kornhus)
<http://www.oeffnungszeitenbuch.de/filiale/Neubrandenburg-Kornhus%2BBistroCaf%25E9%2B%2526%2BHolzofenbaeckerei-800917N.html>
(zuletzt geöffnet am 11.11.2016)

(Hier finden sie uns) <http://www.winehouse-nb.de/kontakt/> (zuletzt aufgerufen am
11.11.2016)

(Kino Latücht) <http://www.latuecht.de/kino/> (zuletzt aufgerufen am 11.11.2016)

(Colosseum Neubrandenburg) <http://colosseum-disco.de> (zuletzt aufgerufen am
11.11.2016)

(Herzlich willkommen im Last) Orders <http://www.lastorders-pub.de> (zuletzt
aufgerufen am 11.11.2016)

(Güterbahnhof Neubrandenburg) <http://www.gueterbahnhof-nb.de/anreise.html>
(zuletzt aufgerufen am 12.11.2016) (Übernachten am Güterbahnhof)
<http://www.gueterbahnhof-nb.de/hostel.html> (zuletzt aufgerufen am 11.11.2016)

(Hotel am Ring) <http://www.hotel-am-ring.de/index.html> (11.11.2016)

Sonstige:

Recherchiert beim Jüdischen Leben NB (am 05.10.2016)

Durchgeführt von Franziska Richter am 1.Mai 2016 auf dem Demokratiefest in Neubrandenburg

Quelle: NDR2, 24.09.2009

§ 1 Straßenverkehrsordnung

§ 45 Absatz 9 StVO

Informationsflyer der Stadt Münster: Netzwerk Innenstadt NRW (Tagung Innenstadt 2016) Münster: S. 3-5

Unterteilung laut UNESCO aus dem Jahre 2014

Entität e.V. Hackerspace Neubrandenburg, Gespräch am 5.Mai im Wiekhaus 5

Öffnungszeiten wurden hierbei direkt beim Inhaber erfragt

Direkt am Aushang der Location entnommen, am 12.11.2016

Direkt vor Ort in Erfahrung gebracht am 05.11.2016

(Entwurf Treptower Tor) Martin Rosenberger, 18.05.2011: Entwurf Übergang Treptower Tor zum Oberbach (Plan), Hochschule Neubrandenburg

Abbildungen:

- Abbildung 1: Altstadtkern mit Stadtmauer
Raschke, Brigitte 2005: Der Wiederaufbau und die städtische Erweiterung von Neubrandenburg in der Zeit zwischen 1945 und 1989, Scaneg Verlag, München 2005
- Abbildung 2: Bild von Innenstadt
Scan von alter Postkarte
- Abbildung 3: vormalige Freifläche für neue Quartiere
http://www.nordkurier.de/sites/default/files/styles/artikel_bild_640px/public/dcx/2015/01/14/doc6irn8fmluhgev3hof67__file6irk8uytliaanoj5hkk.jpg?itok=0TE9RzM5
- Abbildung 4: Ausgrabungen
eigene Fotografie
- Abbildung 5: Ausmaße des zukünftigen Hotels in rot und der Gedenkstätte in grün
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildung 6: Modellentwurf des neuen Hotels
<http://architekt-statik.de/projekte/gewerbebau/hotelbau/neubau-hotel-neubrandenburg-2015>
- Abbildung 7: Entwurf der zukünftigen Bebauung am Markt
<http://www.nordkurier.de/neubrandenburg/das-herz-der-city-soll-fit-gemacht-werden-1312301401.html>
- Abbildung 8: Entwurf der zukünftigen Bebauung am Markt
<http://www.immobilienmanager.de/abrissarbeiten-fuer-marien-carre-in-neubrandenburg-starten/150/42482/>
- Abbildung 9: Visualisierung des Bahnhofs nach dem Umbau
<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/neubrandenburg>
- Abbildung 10: geplante Umgehungsstraße
<http://www.deges.de/Projekte/Bundesfern-und-Landesstrassenprojekte/in-Mecklenburg-Vorpommern/B-104/B-96-Ortsumgehung-Neubrandenburg/B-104/B-96-Ortsumgehung-Neubrandenburg-K238.htm>
- Abbildung 11: 75 Menschen fahren entweder mit 60 Autos oder einem Bus Quelle:
http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf
- Abbildung 12: Bremer Straße vorher nachher
(<https://www.spielplatztreff.de/blog/wp-content/uploads/2015/05/bohmte-shared-space.jpg>)
- Abbildung 13: Zufriedenheitsanalyse Shared Space Bohmte aus dem Jahr 2009
http://www.bohmte.de/pics/medien/1_1253627530/Abschlusspraesentation_Bohmte_090922.pdf

- Abbildung 14: Unfallstatistik Brühl Vorher Nachher vergleich
http://dorfanger-blankenburg.de/cms/uploads/files/UDV_Shared_Space_DB1042.pdf
- Abbildung 15: Entwicklung der autofreien Zonen in Kopenhagen von 1962 (oben) bis 1996 (unten)
http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf
- Abbildung 16: Rathausplatz vor (oben) und nach (unten) der Umwandlung 1996 Quelle:
http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf
- Abbildung 17: Straße vor (oben und nach unten) der Umwandlung in einer Fußgängerzone 1992
http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf
- Abbildung 18: Freiraumgewinn
<http://www.autofrei-verein.de/>
- Abbildung 19: Stadtteilplan(Vauban)
http://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E1635429812/647912/Infotafeln_Vauban_de.pdf
- Abbildung 20: Fahrradschleuse
<http://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/besonderheiten-in-muenster.html>
- Abbildung 21: spezielle Linksabbiegerspur
https://de.wikipedia.org/wiki/Radverkehr_in_M%C3%BCnster
- Abbildung 22: Ringstraße
<http://mapio.net/s/46013588/>
- Abbildung 23: Rüttelstrecke für Radfahrer
<http://blog.zeit.de/fahrrad/2014/02/28/munster-deutschlands-radfahrparadies-wird-alt/>
- Abbildung 24: Mobilstation für Fahrräder
<http://www.wn.de/Muensterland/Kreis-Warendorf/Everswinkel/1663540-Mobilstation-Rad-und-Bus-Luxus-Unterkunft-fuer-Raeder>
- Abbildung 25: Radstationen auf Bahnhofsvorplatz
<https://www.muenster.de/stadt/radstation/>
- Abbildung 26: Doberaner Platz
<http://www.capattistaubach.com/projekte/Doberaner%20Platz/1>
- Abbildung 27: Am Brink
<http://www.capattistaubach.com/projekte/Doberaner%20Platz/2>
- Abbildung 28: Getrudenplatz
<http://www.capattistaubach.com/projekte/Doberaner%20Platz/9>
- Abbildung 29: Oberleitungen mit Beleuchtung
<http://www.capattistaubach.com/projekte/Doberaner%20Platz/7>
- Abbildung 30: Oberleitungen Doberaner Platz
https://de.wikipedia.org/wiki/Doberaner_Platz
- Abbildung 31: Marktplatz Neustrelitz
http://www.lohauscarl.de/html/p8_marktplatz_neustrelitz.html

- Abbildung 32: Wasserspiel Marktplatz Neustrelitz
http://www.lohauscarl.de/html/p8_neustrelitz_4.html
- Abbildung 33: Universitätsplatz Rostock
<https://www.rostock.de/sehenswuerdigkeit.html?universitaetsplatz>
- Abbildung 34: Grünfläche Universitätsplatz
<https://www.campersbay.com/reisetipps/die-beliebtesten-ostseest%C3%A4dte/rostock/>
- Abbildung 35: Pommersches Landesmuseum
<http://sunder-plassmann.com/projects/8>
- Abbildung 36: Vorplatz Pommersches Landesmuseum
<https://www.pommersches-landesmuseum.de/das-museum/architektur/architektur.html>
- Abbildung 37: Marktplatz Greifswald
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/71/Greifswald_Panorama_view.jpg
- Abbildung 38: Leistung von Gehölzen in Städten
<http://www.die-gruene-stadt.de/baeume-in-der-stadt.pdf>
- Abbildung 39: Aufbau einer Dachbegrünung am Beispiel eines Flachdaches
 (http://www.steingartenpflanzen.de/anleitungen/files_dach/schema_dach.jpg)
- Abbildung 40: Extensive Dachbegrünung auf einem Flachdach
http://www.benning-dachbegruenung.de/wp-content/uploads/bfi_thumb/benning_dachbegruenung_extensiv_bmw-30y050nzsoafuwozinbuv4.jpg
- Abbildung 41: grober Aufbau extensive Dachbegrünung
http://www.gebaeudegruen.info/fileadmin/website/gruen/Dachbegruenung/Basiswissen/extensive_dachbegr2.jpg
- Abbildung 42: intensive Dachbegrünung auf einem Wohnhaus
http://i3.haus.de/files/artikel/bilder/Dachbegruenung_einfach-intensiv_0.jpg
- Abbildung 43: grober Aufbau intensiver Dachbegrünung
http://www.gebaeudegruen.info/fileadmin/website/gruen/Dachbegruenung/Basiswissen/intensive_dachbegr2.jpg
- Abbildung 44: Unterscheidung der drei genannten Dachbegrünungsformen
 (<http://www.resitrix.de/media/bilder/grafikentabellen/Gruendachaufbauten-Grafik.jpg>)
- Abbildung 45: Block 103 in Berlin
 Zhang, Ji, 2014: Nachhaltige Wohngebäudesanierung in Deutschland und China - Untersuchung der konzeptionellen und strategischen Übertragungsmöglichkeiten, Springer Vieweg, Berlin 2014: S. 148
- Abbildung 46: Formen der Wandbegrünungen
http://www.biotopecity.net/sites/default/files/files/uploads/pictures/np_121212_kategorisierung_verschiedener_moglicher_pflanzenfassaden.jpg

- Abbildung 47: Wandgebunden-Regalsystem horizontal
Pfoser Dipl.-Ing. Nicole, 2016: S. 54-58
- Abbildung 48: Wandgebunde- Modulare Systeme vertikal
Pfoser Dipl.-Ing. Nicole, 2016: S. 60-64
- Abbildung 49: Auswirkung von Stadtbäumen auf den Bodenrichtwert
VerbandsMagazin 7-8 2011: Schwerpunkt Wohnumfeldgestaltung - Der Wert von Grün- und Freiflächen für Grundstücke und Immobilien: S. 6-7
- Abbildung 50: Lageplan mit alter Bebauung
http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/stadtgruen/suermondtpark/Suermondtpark_Lageplan.pdf
- Abbildung 51: Plan des Parks nach dem Umbau
http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/umwelt/stadtgruen/suermondtpark/karte_suermondtpark_20141008.pdf
- Abbildung 52: Hochbeete in Gemeinschaftsgarten
http://www.gbsterne.at/fileadmin/user_upload/GB_10/Projekte/Gemeinschaftsgarten_SWV/GB10__3_.jpg
- Abbildung 53: Dimensionen der Freizeitgestaltung
Metzler, Michael, 2002: Freizeitaktivitäten und Angebote als Komponenten der Belegung von Innenstädten - Anspruch und Erwartung an Innenstädte dargestellt am Beispiel der Innenstadt Pforzheim-, Diplomica Verlag GmbH (Magisterarbeit) Pforzheim 2002: S.7
- Abbildung 54: Ausgaben der privaten Haushalte für die Freizeitgestaltung
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/6248/umfrage/ausgaben-fuer-freizeit-unterhaltung-und-kultur-seit-1997/>
- Abbildungen 55 Laufstrecke Bürgerpark 1 / Laufstrecke Bürgerpark 2
und 56: Bereitgestellt von der Stadt Wismar
- Abbildung 57: Beispiel der 2 km Laufstrecke im Bürgerpark
<https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?ll=53.886850999999999%2C11.426318000000038&spn=0.009169%2C0.01929&spn=0.004584%2C0.009645&ptab=2&ptab=2&hl=de&t=h&t=h&oe=UTF8&oe=UTF8&msa=0&msa=0&z=16&ie=UTF8&ie=UTF8&mid=1Y7InNTtZPvO6K4IqZ-51EIoRpUg>
- Abbildung 58: Bausteine eines Urban Entertainment Centers
Helmer-Denzel, Andrea, 2004: Global Player im Ruhrgebiet - Die Erstellung handelsergänzender Dienstleistungen im Einzelhandel am Beispiel eines Urban Entertainment Centers und Innenstädten, Cuvillier Verlag, Göttingen 2004: S. 50
- Abbildung 59: Säulen des Bildungssystems inklusive Freizeitbildung
Terlutter, Ralf, 2000: Lebensstilorientiertes Kulturmarketing -Besucherorientierung bei Ausstellungen und Museen-, Deutscher Universitäts-Verlag, Wiesbaden 2000: S. 36

- Abbildung 60: Verteilung der Engagementbereiche in Prozent
Zimmer, Annette, 2011: Jenseits von Bier und Tulpen -Sport, Kultur und Soziales in den Niederlanden und in Deutschland-, Waxmann, 2011: S.60
- Abbildung 61: BestehendeFußgängerzone
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildung 62: Fußgängerzone an der Marienkirche
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildung 63: Sperrung der Stargarder Straße während des Weihnachtsmarktes (eigene Fotografie)
- Abbildung 64: Markierung auf der Fahrbahn
<http://verkehrsplanungen.ch/news/detail/144>
- Abbildung 65: Mögliche Parkfläche am Bahnhof
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildungen 66 Mögliche Parkfläche Friedrich Engels Ring
und 67: <https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildung 68: Bestehender Parkplatz am Weidenweg
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildung 69: Parkhaus Hotel am Ring
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildung 70: Bestehender Parkplatz am Pferdemarkt
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildung 71: Bestehender Parkplatz am Güterbahnhof
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildung 72: Situation während Baustellenphase auf dem Ring
eigene Fotografie
- Abbildung 73: Potentielle Haltestelle am Ärztehaus
eigene Fotografie
- Abbildung 74: Haltestellenkarte
<http://www.neu-sw.de/Haltestellenkarte>
- Abbildung 75: Fahrrad zum Personentransport
<http://www.suedkurier.de/region/kreis-konstanz/singen/Lastenfahrrad-fuer-soziale-Zwecke;art372458,8867836>
- Abbildung 76: Lastenfahrrad <https://www.neukirchen-vluyn.de/de/aktuelles/einkaeufe-mit-dem-lasten-draht-esel-erledigen-lassen/>
- Abbildung 77: fehlender Fußgängerüberweg
eigene Fotografie
- Abbildung 78: "Mülleimersituation" in der Turmstraße
eigene Fotografie
- Abbildung 79: Über die Innenstadt verteilten Standorte der zu bauenden kleinen Stadtplätze (rot) und dem großen Markt in der Mitte
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>

- Abbildung 80: Freiräume Treptower Tor
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight> und eigene Fotografie
- Abbildung 81: Entwurf Übergang Treptower Tor zum Oberbach
(Plan von Martin Rosenberger 18.05.2011)
- Abbildung 82: Freiräume Stargarder Tor
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight> und eigene Fotografie
- Abbildung 83: Freiraum vor dem neuen Tor
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildung 84: Freiraum Friedländer Tor
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildung 85: Bahnhofsvorplatz
(Eigene Fotografie)
- Abbildung 86: Freiräume im Bahnhofsumfeld
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildung 87: Freiraum Große Wollweberstraße 21
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildung 88: Freiraum Begiunenstraße
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight> und eigene Fotografie
- Abbildung 89: Shared Space Schwetzingen
<http://www.netzwerk-sharedspace.de/planung/sharedspace/schwetzingen.php>
- Abbildung 90: Shared Space im Kreuzungsbereich
<http://www.netzwerk-sharedspace.de/planung/sharedspace/schwetzingen.php>
- Abbildung 91: Grüne Achsen in Neubrandenburg
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildung 92: Grüne Nebenachsen in Neubrandenburg
<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>
- Abbildung 93: Pflanzkübel
<http://fontana-la.ch/projekte/riedpark/>
- Abbildung 94: Pflanzkübel Variante 2
<http://www.archdaily.com/141976/new-cultural-centre-fundc>
- Abbildung 95: Marktplatz Neubrandenburg
<http://www.l-o-r.de/marktplatz-neubrandenburg.html>
- Abbildung 96: Alte Container zur Bepflanzung
<https://landarchs.com/dumpster-dirt/>
- Abbildung 97: Alte Container zur Bepflanzung
<http://www.arquiteturasustentavel.org/os-parklets-mais-criativos-do-mundo/>

Abbildung 98: Potentielle Flächen für Dachbegrünungen zwischen der Neutorstraße und Pfaffenstraße

<https://www.geoportal-mv.de/portal/Geodatenviewer/GAIA-MVlight>

Abbildung 99: Potentiell begrünbare Flächen im Straßenraum
eigene Fotografie

Abbildung 100: Möglich Flächen zur sportlichen Nutzung des HKBs

Abgewandelt nach Luftbild von Geo-Basis-DE/MV

Abbildung 101: Mögliche Orte für Houserunning Houseflying am Kulturfinger

<https://www.vznb.de/wp-content/uploads/hkb-neubrandenburg-aussen-2015.jpg>

Abbildung 102: Ehemals leerstehender Pavillon, welcher demontiert worden ist

http://www.nordkurier.de/sites/default/files/styles/artikel_bild_640px/public/dcx/2014/10/15/doc6hhfksiubqo1hxb1a02__file6hhb7shg60o1mxfu83gd.jpg?itok=Rg6Lzsas

Abbildung 103: Standorte für Freifunk

Bearbeitet Abgewandelt nach Luftbild von Geo-Basis-DE/MV.

10. Anhang

Stadtführer

Der nun folgende kleine Reiseführer soll einen kleinen Überblick darüber geben, welche POIs¹⁵² es in der Innenstadt von Neubrandenburg gibt. Es sind bei weitem nicht alle aufgezeigt, sondern nur jene, welche eine gewisse Einzigartigkeit in der Stadt aufweisen und sie somit für Touristen als auch Bewohner der Stadt besonders attraktiv sind. Man könnte natürlich auch über das Einkaufcenter am Marktplatz, die Fastfoodketten oder ähnliches schreiben, jedoch sind die auswechselbar und in jeder Stadt zu in ähnlicher Form zu finden.

Sehenswertes

1

Wehranlage

Ein nahezu um die Stadtmauer herum geschlossener Gürtel, die Wallanlage umgibt die komplette Altstadt wie ein wie schützender Ring. Nach ihrer Fertigstellung bestand sie aus zwei Wällen und drei Gräben, welche mit dem Wasser aus dem angestauten Tollensesee und zwei Bächen gespeist worden ist. Nach dem Verlust der Verteidigungsfunktion der Wallanlage begann der Bewuchs. Anfänglich diente dieser Wallgürtel dann als Hausapotheke, Garten oder Viehweide. Zum heutigen Zeitpunkt ist die Wallanlage stark bewachsen und man hat nur noch an wenigen Stellen einen Blick auf die Stadtmauer. Mittlerweile entstand hier ein Lebensraum für zahlreiche Pflanzen- und Tierarten. Wobei sich hier neben Eichen und über 40 Vogelarten auch botanische Besonderheiten wie dem seltsam anmutenden Lauch, welcher im Frühjahr seinen Duft weit verströmt, antreffen lassen. Ein beeindruckendes Zeugnis damaliger Baukunst, sind die in die Stadtmauer integrierten Stadttore.¹⁵³

Kann ohne Eintritt zu zahlen besichtigt werden.

¹⁵² Points of Interest

¹⁵³ (Historische Wall- und Wehranlagen Neubrandenburg) <http://www.neubrandenburg.m-vp.de/historische-wall-und-wehranlagen-neubrandenburg/> (zuletzt aufgerufen am 09.11.2016)

2

Friedländer Tor

Bei diesem Tor handelt es sich um das älteste, jedoch auch am besten erhaltene der vier Tore und ist mit 88 m Länge gleichzeitig die umfangreichste Toranlage. Das 20 m hohe Haupttor, welches stadtseitig liegt, wurde Anfang des 14. Jahrhunderts errichtet. Das Vortor, welches feldseitig erbaut worden ist, entstand erst gegen Mitte des 14. Jahrhunderts und obwohl dies nur zu Verteidigungszwecken erbaut worden ist, verzichtete man auch hier nicht auf Schmuck- und Zierelemente. Sowohl Vor- als auch Haupttor sind durch Mauern verbunden, welche einen Zwinger bilden. Im späteren Verlauf der Geschichte wurde die Anlage ein Jahrhundert später durch einen acht m hohen dreistöckigen Zingel erweitert. In den 70er Jahren wurde dieser Torkomplex restauriert und im ehemaligen Zollhaus zwischen Vor- und Haupttor befindet sich mittlerweile das Standesamt.

Kann ohne Eintritt zu zahlen besichtigt werden.

3

Stargarder Tor

Am südlichen Zugang der Altstadt befindet sich das zweitälteste der Tore, das Stargarder Tor. Dieses wurde Mitte des 14. Jahrhunderts errichtet und das dreigeschossige Haupttor ist 24 m hoch. Einen wirksamen und natürlichen Schutz bot das sumpfige Gelände vor dem Tor, was zur Folge hatte, dass hierbei keine Dreifachsicherung nötig war. Die reich geschmückte Fassade des Vortores auf der Feldseite ist durchaus sehenswert. Bis heute rätselhaft ist die Bedeutung der weiblichen Terrakoterfiguren (Adorantinnen) in den Blendnischen des Giebels, welcher in die Altstadt zeigt. Von ehemals zwei vorgelagerten Mühlen, ist nur noch die **Lohmühle** übriggeblieben. In dieser befindet sich heute ein Restaurant.¹⁵⁴

¹⁵⁴ (Stargarder Tor Neubrandenburg) <http://www.neubrandenburg.m-vp.de/stargarder-tor-neubrandenburg/> (zuletzt aufgerufen am 02.11.2016)

Das Tor kann ohne Eintritt zu zahlen besichtigt werden.

*Öffnungszeiten **Gasthaus „Zur Lohmühle“:***

Montag bis Samstag von 11:30-22:00 Uhr,

sowie an Sonn- und Feiertage von 11:30 bis 22:00 Uhr¹⁵⁵

4

Treptower Tor

Das Treptower Tor befindet sich an der Westseite der Altstadt von Neubrandenburg. Es wurde in der Spätgotik um 1400 errichtet. Mit seinen fast 32 m Höhe, ist das Haupttor das größte der vier Tore und zeichnet sich durch Staffelgiebel und reicher Blendgliederung aus. Schon im Jahr 1982 fand in diesem Tor ein Ausbau zu einem der ersten Museen in Mecklenburg statt. So befindet sich heute hier das **Museum zur Ur- Frühgeschichte** der Region wieder. Im ehemaligen Zollhaus befindet sich heutzutage das gleichnamige Café.

Das Tor kann ohne Eintritt zu zahlen besichtigt werden.

*Öffnungszeiten des **Museums zur Ur- Frühgeschichte** sind täglich von 10:00 bis 17:00 (außer montags).*

Der Eintritt kostet hier 4 Euro (weitere Preise für Sonderausstellungen, Ermäßigungen, Führungen etc. bitte vor Ort oder dem Internetauftritt entnehmen)

5

Neues Tor

An der Ostseite der Wehranlage befindet sich das Neue Tor. Dieses wurde Ende des 15. Jahrhunderts errichtet. Hierbei handelt es sich um das jüngste der vier Tore. Im Gegensatz zum Friedländer Tor, ist von diesem Tor nur noch das Haupttor erhalten geblieben. In Richtung Stadtseite thronen von den Giebelnischen acht in etwa Lebensgroße Terrakotafigur, deren Bedeutung ist auch hier bis heute unbekannt ist. In diesem Tor hat die Fritz-Reuter-Gesellschaft seit 1991 ihren Sitz, die das Erbe

¹⁵⁵ Öffnungszeiten wurden hierbei direkt beim Inhaber erfragt

jenes bedeutenden niederdeutschen Mundartdichters pflegt. Regelmäßig finden hier **Lesungen und Veranstaltungen** statt.¹⁵⁶

Das Tor kann ohne Eintritt zu zahlen besichtigt werden.

Die Eintrittspreise für die Lesungen und Veranstaltungen ist am besten vor Ort oder per Telefon zu erfragen.

Öffnungszeiten sind in der Regel montags bis freitags von 09:00-16:00 Uhr¹⁵⁷

6

Franziskanerkloster mit Johanneskirche/ Regionalmuseum

Im ehemaligen Klostergebäude findet man einzigartige Bauspuren der Residenz der Marktgrafen von Brandenburg aus der letzten Hälfte der 13. Jh., welche die enge Bindung in der damaligen Zeit (Mittelalter) zwischen Religion und Macht belegen. Es erwartet den Besucher ein Reigen an Themen zur Neubrandenburger Regional- und Stadtgeschichte. Wertvolle Exponate einer in mehr als 140 Jahren gewachsen Ausstellung bekommt der Gast bei einem Besuch im Regionalmuseum zu sehen. Darüber hinaus gibt es eine wechselnde Sonderausstellung, welche sich im Dach des Franziskanerklosters befindet.¹⁵⁸

Öffnungszeiten in der Regel 10:00-17:00 Uhr (außer montags)

Der Eintritt kosten 5 Euro (weitere Preise für Sonderausstellungen, Ermäßigungen, Führungen etc. bitte vor Ort oder dem Internetauftritt entnehmen)¹⁵⁹

¹⁵⁶ (Das Neue Tor) <http://www.neubrandenburg.m-vp.de/neues-tor-neubrandenburg/> (01.11.2016)

¹⁵⁷ (Fritz Reuter Gesellschaft) <http://literaturrat-mv.de/mitglieder/fritz-reuter-gesellschaft/> (Zuletzt aufgerufen am 01.11.2016)

¹⁵⁸ (Regionalmuseum Neubrandenburg) <http://www.museum-neubrandenburg.de> (zuletzt aufgerufen 06.11.2016)

¹⁵⁹ (Preise) <http://www.museum-neubrandenburg.de/web/home/preise.php> (zuletzt aufgerufen am 06.11.2016)

7

Fangelturm und Wiekhäuser

Ein Bestandteil der Wehranlage in Neubrandenburg sind die alten Wiekhäuser. Diese sitzen in etwa alle 30 m an der Stadtmauer. Von der 56 ehemaligen Wiekhäusern wurden bis jetzt wieder 25 aufgebaut. Der Großteil dieser Häuser, welche drei bis vierstöckig erbaut worden sind, ragt über die Stadtmauer hinaus und waren mit Schießscharten zur Abwehr von Feinden versehen. Heute gehören sie der Stadt Neubrandenburg oder sind in den Privatbesitz übergegangen. **Der Fangelturm**, ist ein runder Bau aus Backstein und wurde im 15. Jahrhundert als Weiterentwicklung der Wiekhäuser als Wehrturm erbaut. Später richtet man aufgrund seiner dicken Mauern den Fangelturm als Gefangenverlies ein, welcher Nutzung er auch noch bis in 19. Jahrhundert unterlag.¹⁶⁰ Mitte der 90er Jahre wurde der Turm für Touristen wieder zugänglich gemacht.

Der Eintritt in den Fangelturm ist frei¹⁶¹

8

Fritz-Reuter-Denkmal

Nahe der Wallanlage, unweit des Bahnhofes kann das Denkmal des niederdeutschen Dichters und Schriftstellers Fritz Reuter besichtigt werden. Fritz Reuter ließ sich im Jahre 1856 als freier Schriftsteller in Neubrandenburg nieder und mietete sich in verschiedene Wohnungen ein. Folgt man der Stargarder Straße bis zur Nummer 35, findet man das **Fritz-Reuter-Wohnhaus** und eine für ihn dort angebrachte Gedenktafel.¹⁶²

Kann ohne Eintritt zu zahlen besichtigt werden.

¹⁶⁰ Kaufmann, Christiane, 2015: Taschenbuch Reiseführer Mecklenburgische Seenplatte, Verlag DuMont, 2015: S. 196-197

¹⁶¹ (Der Mönchsturm)

http://www.neubrandenburg.de/index.php?option=com_content&task=view&id=230 (zuletzt aufgerufen am 08.11.2016)

¹⁶² (Fritz-Reuter-Denkmal)

http://www.neubrandenburg.de/index.php?option=com_content&view=article&id=461:denkmal-und-sehenswuerdigkeiten&catid=90:denkmal-a-sehenswuerdigkeiten&Itemid=378 (zuletzt aufgerufen am 05.11.2016)

9

Mudder-Schulten-Brunnen

Direkt gegenüber dem Fritz-Reuter-Denkmal befindet sich der Mudder-Schulten-Brunnen, welche vom Bildhauer Wilhelm Jäger im Jahre 1923 errichtet worden ist. Hierbei wird auf dem Brunnen eine Szene aus der Humoreske „Dörchläuchting“ von Fritz Reuter dargestellt. In dieser Szene fordert Mudder Schulten eine Bäckersfrau, den Dörchläuchting (Adolf Friedrich IV., Herzog von Mecklenburg Strelitz) auf, die Rechnung für die gelieferte Backware zu bezahlen. Nachzulesen ist die Geschichte in Reuters Roman „Dörchläuchting“.¹⁶³

Kann ohne Eintritt besichtigt werden.

10

Schauspielhaus

Dies ist eines der ältesten Gebäude der Innenstadt von Neubrandenburg und liegt an der Pfaffenstraße 22. Erstmals wurde es 1787 als „neues Komödienhaus“ erwähnt und eingeweiht durch das Strelitzer Hoftheater. Es wurde 100 Jahre als Theater genutzt und fristete weitere 100 Jahre einer Zweckentfremdung durch die Nutzung als Anstalt für Bewegungskurse, Motorradmontagehalle oder einer Schneiderwerkstatt. Nach der Neusanierung im Jahre 1990 erstrahlte das Gebäude in neuem Glanz und dient wieder dem Schauspiel, dem Musiktheater als auch für Lesungen und Konzerte und fasst bei Veranstaltungen etwa 200 Gäste.

Die Öffnungszeiten richten sich hierbei oftmals nach Veranstaltungen, also vor Ort nachfragen oder im Internet schauen.

¹⁶³ (Fritz Reuter Denkmal) <http://www.neubrandenburg-touristinfo.de/index.php?id=192> (zuletzt aufgerufen am 09.11.2016)

Kunstsammlung

In der Großen Wollweberstraße 22 findet man, inmitten von dicht stehenden Fachwerkhäusern, die Kunstsammlung Neubrandenburg. Hier befindet sich eins von vier Kunstmuseen des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Den Ursprung des Museums bildete die Sammelleidenschaft wohlhabender Bürger von Neubrandenburg in den Jahren 1890 bis 1911. Seit 1945 jedoch, nach einem Auslagerungstransport, ist diese zusammengetragene Sammlung verschollen. Im Jahre 2003 wurde es als Museum wiedereröffnet und bietet seither auf 400 m² Wechselausstellungen der zeitgenössischen Kunst des 20. und 21. Jahrhunderts.

Öffnungszeiten Dienstag bis Sonntag von 10:00 bis 17:00 Uhr.

Der Eintritt kostet 4-6 Euro.¹⁶⁴

Marienkirche/Konzertkirche

Die Marienkirche ist eines der bedeutendsten Werke in Geschichte der norddeutschen Backsteingotik. Erbaut vor ca. 700 Jahren, später wurde sie zerstört und wieder neu aufgebaut, denn der letzte Brand gegen Ende des zweiten Weltkrieges ließ das Bauwerk nur noch in seinen Außenmauern und Teilen des Turmes zurück. Wiederaufgebaut, reckt sich die Kirche anmutig und kraftvoll in den Himmel und die äußerliche Fassade lässt nicht mehr an diese schweren Tage erinnern. Jedoch war der Weg hierhin ein verworrener dem viele Hindernisse im Wege lagen. Es gab viele Entscheidungen, mit wieder neuen Entscheidungen und guten Ideen, bis es letztendlich zu etwas Einzigartigem führte, einem der imposantesten Konzertsäle in Deutschland.¹⁶⁵

¹⁶⁴ Kaufmann, Christiane, 2015: S. 202

¹⁶⁵ (Die Marienkirche) <http://www.konzertkirche-nb.de/htm/marienkirche.htm> (zuletzt aufgerufen am 10.11.2016)

*In der Marienkirche finden wechselnder Veranstaltungen statt, die Tickets hierfür kann man im **Haus der Kultur und Bildung** am Marktplatz 1 in den Zeiten:*

Von Montag bis Freitag von 10:00 bis 19:00 Uhr

oder am Samstag von 10:00 bis 16:00 Uhr erwerben.

Hier finden sich auch Informationen zu den anstehenden Veranstaltungen.¹⁶⁶

13

Haus der Kultur und Bildung (HKB)

Dieses Gebäude ist ein zentraler Veranstaltungsort und bietet multifunktionale Raumkonzepte für Veranstaltungen jeder Art an. Es dient der Vernetzungen verschiedenster Bereich wie Information, Veranstaltungen als auch Dienstleistungen.¹⁶⁷

Direkt angebaut an das HKB befindet sich der sogenannte „Kulturfinger“, der im Jahre 1965 erbaut worden ist. Er besitzt eine Plattform in der 15. Etage (ca. 56 m), welche seit der Renovierung im Jahre 2014 für Besucher durch einen Fahrstuhl zu erreichen ist und einen wunderbaren Überblick auf die Stadtsilhouette von Neubrandenburg bietet. Zudem befindet sich in dem Gebäude noch das „**Turmcafe**“ sowie Arztpraxen und Unternehmen.¹⁶⁸

Der Eintritt auf die Aussichtsplattform ist frei

*Öffnungszeiten des „**Turmcafes**“:*

Montag bis Mittwoch von 08:00 bis 18:00 Uhr

Donnerstag bis Freitag von 08:00 bis 22:00 Uhr

Samstag, Sonntag und feiertags von 14:00 bis 22:00 Uhr¹⁶⁹

Die Öffnungszeiten des HKBs, sie Marienkirche/Konzertkirche

¹⁶⁶(Unser Service für Sie) <http://www.konzertkirche-nb.de/htm/ticket-service.htm> (zuletzt aufgerufen am 10.11.2015)

¹⁶⁷ Haus der Kultur und Bildung <http://www.vznb.de/veranstaltungshaeuser/haus-der-kultur-und-bildung.html> (zuletzt aufgerufen am 10.11.2016)

¹⁶⁸(HKB-Aussichtsplattform)

http://www.neubrandenburg.de/index.php?option=com_content&view=article&id=4583:2016-01-14-11-10-14&catid=1:aktuelles-aus-dem-rathaus&Itemid=102 (zuletzt aufgerufen am 12.11.2016)

¹⁶⁹ Direkt am Aushang der Location entnommen, am 12.11.2016

14

Vierrademühle

Einst hatte die in der Jahnstraße 3a befindliche Vierrademühle, wie der Name erahnen lässt, vier Mühlenräder und ist die älteste Wassermühle Neubrandenburgs. Im 18. Jahrhundert galt sie als eines der größten Mühlwerke in ganz Mecklenburg. Derzeit beherbergt sie in ihrem großen Backsteinbau eine Vielzahl von Cafés, Kneipen und Bistros sowie Geschäftsbüros und Gesundheitspraxen.

Die Mühle kann kostenfrei besichtigt werden.

15

Belvedere

Das Belvedere wurde 1775 im Zuge des Baues der Sommerresidenz von Herzog Adolf Friedrich IV. 1775 in Neubrandenburg errichtet. Es diente am besonders schönen Westufer des Tollensesees als ein kleines Sommer- bzw. Teehaus. Von hier aus bietet sich ein beeindruckender Rundblick auf die Innenstadt, als auch auf den langgestreckten Tollensesee und die ihn umgebenden bewaldeten Erhöhungen. Es liegt zwar nicht direkt in der Innenstadt jedoch ist es einen Besuch wert, da man einen schönen Überblick auf die Stadt und das gesamte Umland bekommt.

*Der Eintritt ist Frei*¹⁷⁰

¹⁷⁰(Denkmäler und Sehenswürdigkeiten)

http://www.neubrandenburg.de/index.php?option=com_content&view=section&layout=blog&id=28&Itemid=378 (zuletzt aufgerufen 07.11.2016)

Essen und Trinken

1

Burgerkult

Kleiner aber feiner Burgerladen mit festen Burgern auf der Karte und dazu wöchentlich wechselnden Angebote. Darüber hinaus gibt es noch eine Suppenbar mit unterschiedlichsten eigenen Kreationen. Im Schnitt etwas teurer als die üblichen Fastfoodketten dafür aber immer frisch und abwechslungsreich.

Sehr beliebt bei Studenten, am Wochenende reservieren da es voll sein kann.

*Öffnungszeiten: Montag bis Donnerstag von 10:00 bis 20:00 Uhr
Freitag bis Samstag von 10:00 bis 22:00 Uhr*

Adresse: Turmstraße 14, 17033 Neubrandenburg¹⁷¹

2

Restaurant Kontraste

Bietet ein breites Angebot an Essen und Getränken für fast jeden Geldbeutel in einem sehr schönen Ambiente eines stillgelegten Güterbahnhofs. An unterschiedlichen Wochentagen werden all you can eat-Angebote angeboten (hier einfach mal nachfragen) und es gibt einen Pizza- Lieferservice. Man kann man aber auch einfach nur verweilen und Getränke genießen.

*Öffnungszeiten: Montag bis Freitag ab 17:00 Uhr
Samstag und Sonntag von 10:00 bis 14:00 Uhr,
dann wieder ab 17:00 Uhr*

Adresse: Am Güterbahnhof 5, 17033 Neubrandenburg¹⁷²

¹⁷¹ Direkt vor Ort in Erfahrung gebracht am 05.11.2016

¹⁷²(Kontraste) <http://www.kontraste-nb.de/kontakt/> (zuletzt aufgerufen am 10.11.2016)

3

Gaststätte Fürstenkeller

Zwischen der Konzertkirche und dem Stargarder Tor, direkt in der historischen Altstadt findet man den Fürstenkeller. Hier war der schon oben genannte Sohn der Stadt Fritz-Reuter zu Lebzeiten oftmals anzutreffen. Nach alter Tradition des Hauses erwartet den Gast hier eine gutbürgerliche traditionelle Küche, mit ordentlichen Portionen, im Ambiente eines Gewölbekellers. Die Preise liegen hier im Mittleren Segment.

*Öffnungszeiten: Montag bis Mittwoch ab 17:00 Uhr
Donnerstag bis Samstag von 11:30 bis 14:00 Uhr sowie ab 17:00
Sonn- und Feiertage von 11:00 bis 14:00*

Adresse: Stargarder Straße 37, 17033 Neubrandenburg¹⁷³

4

Restaurant Cafe Berlin

Kleines feines Restaurant nahe der Innenstadt, direkt am Ring. Hier wird ein Flair der Berliner Geschichte in der Provinz verstreut, so gibt es einen kleinen Raum, welcher Willy-Brandt-Raum heißt. Gute Getränke, modern angerichtet Essen, coole Location, jedoch eher in der oberen bis mittleren Preisklasse an im Vergleich zur Region anzusiedeln.

*Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 11:30 bis 14:30 Uhr
und von 17:30 bis 00:00 Uhr
Samstag von 17:30 bis 00:00*

Adresse: Fritz-Reuter-Straße 1A, 17033 Neubrandenburg¹⁷⁴

¹⁷³ (Fürstenkeller) <http://www.fuerstenkeller.com/#about> (zuletzt aufgerufen am 10.11.2016)

¹⁷⁴ (berlin ick mag dir) <http://www.berlin-nb.de> (zuletzt aufgerufen am 10.11.2016)

5

Gaststätte Wiekhaus 45

Diese mit 45 Plätzen recht kleine Gaststätte ist durch seine Location eine absolute Rarität, da das Gästehaus wie es der Name schon verrät, in einem Wiekhaus liegt. Das Wiekhaus 45 bietet dem Besucher neben gut bürgerlicher Küche und einer handverlesenen Weinkarte darüber hinaus die Möglichkeit, ein solches Wiekhaus einmal von innen zu betrachten. Die Preise bewegen sich hier im mittleren Segment.

Öffnungszeiten: täglich ab 11 Uhr

Adresse: 4. Ringstraße 44, 17033 Neubrandenburg

6

Kornhus

Das Kornhus ist eines der gastronomischen Einrichtungen welches in der Vierrademühle angesiedelt ist. Das Backsteinhaus verleiht dem im Keller liegendem Restaurant ein ganz besonderes Flair. Da die Lokalität früher als die meisten öffnet, findet man hier besonders an Sonn- und Feiertagen, Gäste aus aller Couleur beim Frühstückessen wieder. Jedoch auch der Mittagstisch bietet deftige und gute Mahlzeiten. Die Preise liegen auch hier im mittleren Segment.

Öffnungszeiten: *täglich von 07:00 bis 18:00*

Adresse: *Jahnstraße 3, 17033 Neubrandenburg¹⁷⁵*

¹⁷⁵ (Öffnungszeiten Kornhus) <http://www.oeffnungszeitenbuch.de/filiale/Neubrandenburg-Kornhus%2BBistroCaf%25E9%2B%2526%2BHolzofenbaeckerei-800917N.html> (zuletzt geöffnet am 11.11.2016)

Abend und Nacht

1

Winehouse Bar

Das Winehouse liegt direkt an der Stadtmauer Neubrandenburgs. Es lockt auf drei Etagen mit einer großen Vielfalt an verschiedensten Cocktails, Weinen, Longdrinks, internationaler Spirituosen und kleinen Snacks. Es bietet Platz für 80 Personen und kann mit einem separaten Raucherbereich aufwarten. Die Preise sind recht moderat, so kosten Cocktails zwischen 5 - 6,50 Euro.

Öffnungszeiten: täglich ab 18:00 Uhr

Adresse: 4. Ringstrasse 45 17033 Neubrandenburg¹⁷⁶

2

Kino Latücht

Das Latücht ist ein kommunales Programm kino und Veranstaltungsgebäude, in dem abwechslungsreiche Veranstaltungen weit über das Kinoprogramm heraus gezeigt werden, wie z.B. Theaterstücke oder kleinere Musikaufführungen. Es befindet sich in der ehemaligen katholischen Kirche Sankt Joseph, welche unter Denkmalschutz steht. Bei angesagten Veranstaltungen kann es mitunter sehr voll werden, wobei sich hier viele Künstler und Intellektuelle unter den Gästen befinden.

Öffnungszeiten: je nach Veranstaltung, diese bitte dem Veranstaltungskalender entnehmen.

Adresse: Große Krauthöfer Str. 16, 17033 Neubrandenburg¹⁷⁷

¹⁷⁶ (Hier finden sie uns) <http://www.winehouse-nb.de/kontakt/> (zuletzt aufgerufen am 11.11.2016)

¹⁷⁷ (Kino Latücht) <http://www.latuecht.de/kino/> (zuletzt aufgerufen am 11.11.2016)

3

Colosseum

Etwas außerhalb der Innenstadt aber dennoch erwähnenswert, da es über die Grenzen von Neubrandenburgs heraus Anziehungspunkt für zumeist junge feierwütige Leute ist. Hier kann auf bis zu vier Floors bis in die Morgenstunden zu den gängigsten Genres der Musik getanzt werden. Der Eingang dieser Tanzhalle ist wie der Name schon Verrät etwas dem italienischen Baustil nachempfunden.

Der Eintritt liegt zwischen 3 bis 7 Euro, je nach Veranstaltung.

Öffnungszeiten: freitags bis samstags von 22:00 bis 06:00

Adresse: An der Hochstraße 4, 17036 Neubrandenburg¹⁷⁸

4

Last Orders

Nur unweit der historischen Altstadt liegt der englische Pub Last Orders. Schon beim Betreten des alten Gebäudes merkt jeder Gast der schon mal in London war oder schon mal von dieser Metropole gehört hat, hier lebt der spirit of London. Zu Bieren wie Guinness oder Stowford, englischem Tee oder auch einem kräftigen Cuba Libre wird hier oft bei geselligem Zusammensein oftmals bis in die Morgenstunden erzählt und getanzt. Durch die ständig wechselnden Live Auftritte verschiedener Künstler wird dieser Flair noch untermalt. Das Publikum ist durchmischt.

Im normalen Gästebetrieb ist der Eintritt frei, bei Veranstaltungen muss Eintritt gezahlt werden, bitte einfach nachfragen.

Öffnungszeiten: Montag bis Samstag ab 19:00 Uhr

Adresse: Gerichtsstrasse 2b, 17033 Neubrandenburg¹⁷⁹

¹⁷⁸ (Colosseum Neubrandenburg) <http://colosseum-disco.de> (11.2016)

¹⁷⁹ (Herzlich willkommen im Last Orders) <http://www.lastorders-pub.de> (zuletzt aufgerufen am 11.11.2016)

5

Güterbahnhof

Im Güterbahnhof, in welchem sich das Restaurant Kontraste befindet, kann nicht nur gut gespeist, sondern auch ordentlich gefeiert werden. Hier finden oftmals Konzerte oder andere Liveveranstaltungen in einem etwas größeren Rahmen statt. Die Lage in direkter Nähe zum Bahnhof und der Innenstadt ist gut, um nach der Feier nachhause zu kommen.

Die Preise für Getränke bewegen sich im moderaten Bereich und je nach Veranstaltung kann es auch schon mal sehr voll werden, also wenn Karten nötig, dann am besten im Voraus bestellen.

Öffnungszeiten je nach Veranstaltungen, bitte vor Ort nachfragen.

Adresse: Friedrich-Engels-Ring 1, 17033 Neubrandenburg¹⁸⁰

Übernachtungen

1

Hostel Am Güterbahnhof

Das sehr moderne Hostel wurde erst im Jahr 2015 eröffnet, nachdem das vormals jahrelang leerstehende Gebäude renoviert worden ist. In diesem Gebäude entstanden 16 Zimmer mit insgesamt 59 Betten. Es ist eine Möglichkeit für Jedermann eine gute Übernachtungsmöglichkeit zu bekommen. Das Hostel liegt genau auf demselben Gelände wie der Güterbahnhof und das Restaurant Kontraste und bietet somit einen guten Ausgangspunkt für Besucher in Neubrandenburg.

Preise: von 20 Euro für ein 6 Personen Zimmer bis hin zu 35 Euro für ein Einzelzimmer

¹⁸⁰ (Güterbahnhof Neubrandenburg) <http://www.gueterbahnhof-nb.de/anreise.html> (zuletzt aufgerufen am 12.11.2016)

Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 09:00 bis 16:00 Uhr (Buchungen online gehen 24 Stunden)

Adresse: Am Güterbahnhof 5, 17033 Neubrandenburg¹⁸¹

2

Hotel am Ring Neubrandenburg

Dieses Hotel direkt am Ring empfängt seine Gäste mit modernen Zimmern, Sat-TV und einem eigenen Bad. Aufgrund der Gebäudehöhe von 14 Etagen bieten eine Vielzahl der Zimmer einen beeindruckenden Ausblick auf die Stadt. Es ist mit einer Bar und einem eigenen Restaurant ausgestattet. Ein Parkplatz befindet sich direkt neben dem Hotel und es verfügt über 142 Hotelzimmer.

Preise: liegen eher im höheren Segment und variieren je nach Saisonzeiten.

Öffnungszeiten: 24 Stunden Rezeption

Adresse: Große Krauthöfer-Straße 1, 17033 Neubrandenburg¹⁸²

3

Parkhotel Neubrandenburg

Das Parkhotel bietet komfortabel eingerichtet Zimmer, welche einen direkten Blick auf den Kulturpark in Neubrandenburg bieten. Die Doppelzimmer sind mit zwei Bädern und Dusche oder einer Badewanne ausgestattet, die Einzelzimmer mit Dusche. Alle Zimmer verfügen über TV, Telefon, Minibar, WLAN und teilweise Balkone.

Preise: von 59 Euro für ein Einzelzimmer ohne Balkon bis 95 Euro für Doppelzimmer mit Balkon, es werden auch Familienzimmer für 4-5 Personen ab 150 Euro angeboten.

Öffnungszeiten: 24 Stunden Rezeption

Adresse: Windbergsweg 4, 17033 Neubrandenburg

¹⁸¹ (Übernachten am Güterbahnhof) <http://www.gueterbahnhof-nb.de/hostel.html> (zuletzt aufgerufen am 11.11.2016)

¹⁸² (Hotel am Ring) <http://www.hotel-am-ring.de/index.html> (11.11.2016)

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Masterarbeit selbständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt und die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken als solche kenntlich gemacht habe. Die Arbeit habe ich bisher keinem anderen Prüfungsamt in gleicher oder vergleichbarer Form vorgelegt. Sie wurde bisher auch nicht veröffentlicht. Ich erkläre mich damit einverstanden, dass die Arbeit mit Hilfe eines Plagiatserkennungsdienstes auf enthaltene Plagiate überprüft wird.

_____ (Ort, Datum)
(Unterschrift)

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Masterarbeit selbständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt und die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken als solche kenntlich gemacht habe. Die Arbeit habe ich bisher keinem anderen Prüfungsamt in gleicher oder vergleichbarer Form vorgelegt. Sie wurde bisher auch nicht veröffentlicht. Ich erkläre mich damit einverstanden, dass die Arbeit mit Hilfe eines Plagiatserkennungsdienstes auf enthaltene Plagiate überprüft wird.

_____ (Ort, Datum)
(Unterschrift)