



Hochschule Neubrandenburg
University of Applied Sciences

Diplomarbeit zur Erlangung des akademischen Grades:
Diplom-Ingenieur Landschaftsarchitektur und Umweltplanung (FH)

„Vom Platz zum Platz“

-Freiraumplanerische Überlegung zur Herstellung eines neuen
Platzes auf dem Gelände des Busbahnhofes der Universitäts- und
Hansestadt Greifswald-

Verfasst von: Claudia Förste

urn:nbn:de:gbv:519-thesis2009-0156-0



Hochschule Neubrandenburg
University of Applied Sciences

Studiengang Landschaftsarchitektur und Umweltplanung

Fachbereich Landschaftsarchitektur, Geoinformatik, Geodäsie und Bauingenieurwesen

Betreuer: Prof. Dr. Helmut Lührs
Dipl. Ing. (FH) Jeannett Höfner

Tag der Einreichung: 05.08.2009

urn:nbn:de:gbv:519-thesis2009-0156-0

Danksagung

Für die fachliche Betreuung dieser Arbeit bedanke ich mich bei meinen beiden Betreuern Prof. Dr. Helmut Lührs und Dipl. Ing. (FH) Jeanette Höfner. Ein besonderer Dank geht an Frau Schinkel vom Tiefbau- und Grünflächenamt Greifswald, die mir mit Rat und Tat zur Seite stand. Weiterhin bedanke ich mich bei allen anderen, die mich mit Geduld und Inspiration bei der Fertigstellung dieser Arbeit unterstützt haben und natürlich auch bei meiner Familie für die Unterstützung während meiner Studienzeit.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	4
1.1 Ein Stück Wallpromenade.....	5
2. Geschichte.....	8
3. Planungsanlass	13
4. Bestand	16
4.1 Lage und Dimensionierung	16
4.2 Ränder.....	17
4.3 Erschließung.....	17
4.4 Beläge und Ausstattung	18
4.5 Grünflächen	22
4.5.1 Baumkataster.....	24
4.6 Gewässer.....	27
4.7 Gebäude	28
4.8 Flächennutzungen.....	29
4.9 Morphologie	31
5. Planung	32
5.1 Gestaltungsprinzipien.....	32
5.2 Der Entwurf.....	37
5.2.1 Erschließung	37
5.2.2 Beläge und Ausstattung	37
5.2.3 Bepflanzung	39
5.2.4 Gewässer.....	40
5.2.5 Flächennutzungen.....	40
5.2.6 Morphologie	40
6. Darstellungsverzeichnis	41
6.1 Abbildungen.....	41
6.2 Tabellen.....	44
6.3 Pläne.....	44
6.4 Abkürzungen.....	45
7. Quellenverzeichnis.....	46
7.1 Literatur.....	46
7.2 Gespräche	49
7.3 Internet.....	49

1. Einleitung

Öffentliche Freiräume sind für eine Stadt von großer Bedeutung. Von ihnen hängt es unter anderem ab, ob man sich überhaupt in ihr wohl fühlen kann. Darüber hinaus formen begrünte Plätze als wichtige Erlebnisräume die Phantasie und ästhetische Wahrnehmung ihrer Besucher. (vgl. LÖTSCH, B. In: ANDRITZKY, M, SPITZER, K. 1981)

In meiner Diplomarbeit geht es um einen Platz, der im Sinne des Gebrauches und im Sinne der Repräsentation neu hergestellt werden soll. Die Idee zu dieser Arbeit entwickelte sich bei einem Praktikum im Tiefbau- und Grünflächenamt Greifswald. In meiner Praktikumszeit wurde unter anderem das umfangreiche Bauprojekt „Bahnparallele“ betreut, das in einem anderen Kapitel näher erläutert wird. Als eine Folgemaßnahme der „Bahnparallele“ sowie der Um- und Neugestaltung des Hauptbahnhofes, wird der Greifswalder Busbahnhof auf einen anderen Standort verlegt. An seiner Stelle entsteht eine freie Fläche, die eine neue Nutzung bekommen soll. Ziel der Diplomarbeit ist es, für diese freie Fläche einen Platz herzustellen, der für die späteren Nutzer gute Gebrauchsmöglichkeiten bietet, ohne ihn mit vielen unnötigen Accessoires voll zu stellen. Mit Hilfe der baustrukturellen Organisation einerseits, sowie der Vegetationsausstattung andererseits soll ein Platz entstehen, der gebrauch- und nutzungsorientiert ist und dabei entwicklungs- und wandlungsfähig bleibt.

„...Es reicht also überhaupt nicht aus, am Zeichentisch zu sitzen und einen `Platz zu machen`. Die Plätze einer Stadt, die Platz haben und Platz lassen, sind nur über genaue Beobachtungen und Überlegungen zu verstehen, zu begründen und zu planen. Die Qualität des Platzes erweist sich ja schließlich in seiner kommunalen Gebrauchstüchtigkeit und nicht in der entwerferisch willkürlichen Zuschreibung.“ (THEILING, C., BÄUERLE, H. 1997: 3)

Um dies zu ermöglichen werde ich auf den derzeitigen Ist- Zustand sowie auf die historische Entwicklung des Platzes eingehen. Für eine Neuplanung ist es wichtig zu wissen, welche verschiedenen Gestaltungsphasen und Funktionen der Platz im Laufe der Zeit durchlaufen hat. Wie sich seine Nutzung gewandelt hat und was aus ihm geworden ist.

„Planung sollte immer von der Situation und der Geschichte des Ortes ausgehen. Das gibt die Möglichkeit, sich auf bewährte Beispiele und Vorbilder zu besinnen und die Mittel über die Absichten zu bestimmen, d.h. eher an die Organisation statt an die totale materielle Umgestaltung zu denken.“ (COLLAGE NORD In: THEILING, C., BÄUERLE, H. 1997:106)

Da es sich in dieser Arbeit um einen Gestaltungsvorschlag für den zukünftigen Platz handelt, wird auf bautechnische Detailfragen nicht eingegangen. Um einen Einstieg in die Arbeit und einen kleinen Überblick im Quartier zu schaffen, beschreibe ich die örtliche Situation in einem Spaziergang über die Wallpromenade bis zum Busbahnhof.

1.1 Ein Stück Wallpromenade

Mein Spaziergang beginnt in der Innenstadt von Greifswald. Ich stehe gerade „Am Mühlentor“, rechts von mir befinden sich die Universitätsmensa und das Studentenwerk Greifswald. Geradeaus gelangt man in die viel besuchte Fußgängerzone und Einkaufsstraße „Schuhhagen“, wo gerade das alte Pflaster aufgerissen wird. Die Marienkirche mit ihren roten Dächern schaut deutlich über die anderen Häuser hinweg. Wegen ihrem imposanten Erscheinungsbild wird sie von den Greifswaldern auch liebevoll „Dicke Marie“ genannt. Links von mir steigt der Wall an. Ich gehe also die leichte Anhöhe hinauf und befinde mich schon auf der Wallpromenade. Der circa sechs Meter breite Gehweg hat einen sandigen Untergrund in dem sich hier und da Reste von Ziegelsteinen befinden. Links und rechts neben mir stehen Kastanien, deren Äste noch kahl sind. Die Allee besteht aus jungen und alten Bäumen die, bedingt durch die Fällungen und Neupflanzungen, in etwas unregelmäßigen Abständen wachsen. An beiden Seiten der Wallböschung führen Spazier- und Radwege entlang. Außerdem wird der Wall auf der linken Seite vom Stadtgraben und auf der rechten Seite von der alten Stadtmauer begleitet. Heute sind nicht sehr viele Menschen unterwegs, nur ein paar Radfahrer und Spaziergänger die ihre Hunde ausführen. Am Stadtgraben füttert eine Familie mit ihren kleinen Kindern die Enten. Auf der rechten Seite ist die Wallböschung mit Schneebeeren bepflanzt. Die Kastanien stehen auf einem Rasenstreifen am Rand des Walls, auf dem die ersten Frühjahrsblüher zu bewundern sind. Kleine gelbe Flecken von Winterlingen zieren überall den Wall. Nach ein paar Metern fallen an der Stadtmauer vier große Platanen auf, gleich nach ihnen kommt ein Gedenkstein für Julius Münter. Die „Dicke Marie“ ist nun aus meinem Sichtfeld verschwunden und ich kann über die Stadtmauer einen kleinen Bereich des Kräutergartens des Pommerschen Landesmuseums sehen. Viel ist dort noch nicht zu entdecken, die meisten Kräuter- und Zierpflanzen halten noch Winterschlaf. In Höhe des Hauptgebäudes ist ein Stück der Stadtmauer mit einem roten Blech verkleidet. Ein paar Schritte weiter und links und rechts des Walles gehen Treppen hinab. Durch einen torartigen Durchlass in der Stadtmauer gelangt man auf den Vorplatz des Pommerschen Landesmuseums und nimmt man die linke Treppe, gelangt man zur Goethestraße in die Fleischervorstadt. Nach dem Gelände des Pommerschen Landesmuseums ist die Stadtmauer unterbrochen. Durch die noch kahlen Äste der Bäume kann man schon von weitem die Spitze des Greifswalder Doms sehen. Plötzlich tönt Kindergeschrei den Wall hinauf und ich sehe links unterhalb des Walles einen kleinen Sportplatz, der sich auf dem Schulgelände des Jahngymnasiums befindet. Ein paar Kinder toben sich dort gerade beim Fußballspielen aus. Ich gehe weiter, das Gelände wird etwas abschüssig und mein Spaziergang wird kurz durch die Fleischerstraße unterbrochen, die den Wall durchschneidet. Über diese Straße gelangen die Autos von der Goethestraße in die Altstadt. Nach einer kurzen Wartezeit überquere ich die Straße und befinde mich auf dem nächsten Abschnitt, dem Lindenwall. Wie der Name es schon verrät steht dort anstelle der

Kastanienallee, eine Lindenallee. Auf diesem Abschnitt ist der Wall eigentlich kein richtiger Wall mehr, denn er befindet sich fast auf ebenen Boden mit der Altstadt. Nur auf der linken Seite fällt das Gelände steil nach unten ab, da dort der Stadtgraben entlang fließt. Ich gehe vorbei an ein paar Universitätsgebäuden und komme auf einen Platz, der geschmückt ist mit geometrischen Beeten, die mit Eibenhecken eingefasst sind. Dieser Schmuckplatz ist der „August- Bebel- Platz“, was man auch an dem Denkmal erkennen kann, das seitlich des Platzes steht. Zu dem Platz gehört ein schönes Schulgebäude, das Jahngymnasium Haus 2, das etwas verlassen aussieht, weil es gerade auf seine Sanierung wartet. Es besteht aus gelben Backsteinen und hat zwei große Eingangsportale, die links und rechts mit weißen Säulen gerahmt sind. In den großen Fenstern hängen noch einige Bastelarbeiten der Schüler, die aber schon etwas vergilbt aussehen. Jetzt kommt die nächste Unterbrechung des Walles durch die Marthin- Luther- Straße. Sie führt von der Bahnhofsstraße in die Altstadt, in Richtung Dom, der jetzt deutlich über alle Dächer hinausragt. Mit seiner grünen, zwiebförmigen Spitze ist er zu einem Wahrzeichen Greifswalds geworden. Ich gehe über die Fahrbahn und setzte meinen Spaziergang fort. Dieser Abschnitt beginnt wieder etwas erhöht, auf der rechten Seite fällt ein kunterbunter Zaun auf. Er umgrenzt ein paar Metallgestelle an denen Vogelhäuschen hängen. Dies war wohl mal ein kleiner Kinderspielplatz und ist nun aber völlig zugewachsen. Ein paar Schritte weiter und ich komme an einem weiteren verwahrlosten Platz vorbei, der rechts unten am Grund des Walls liegt. Dort stehen zwei grün gestrichene Bänke mit je einem Abfallbehälter. Doch der Platz ist von Schneebeeren, Brombeeren, allerhand Koniferen und Aufwuchs völlig zugewildert, sitzen kann dort niemand mehr. Die Domglocke ertönt kurz und läutet die Mittagsstunde ein. Ich gehe weiter, vorbei an einem weiteren Gebäude der Universität und an der katholischen Kirche von Greifswald. Nun kommt ein neu gepflasterter Abschnitt mit einer Brücke, die über die Rubenowstraße führt. Links geht ein Weg hinab zur Fahrbahn, der dann in die Altstadt führt. Ich bleibe auf dem Wall und gehe zunächst mal die leichte Anhöhe der Brücke hinauf. Von hier hat man eine gute Sicht direkt auf die Gebäude der Hauptuniversität, der Sternwarte und der Augenklinik. Hinter diesen Gebäuden schauen die Dächer der Jakobikirche hervor und unter mir rauschen die Autos in die Stadt und wieder zurück. Hinter der Brücke führt auf der rechten Seite eine steile Treppe mit einem auffallend gelben Treppengeländer hinab. Direkt unten, neben der Treppe, kann man einen kleinen gestalteten Platz mit dem Pfarrer Wachsmann Denkmal erkennen. Der gepflasterte Bereich hört nach ein paar Metern hinter der Brücke wieder auf. Nun stehe ich vor einer dreiseitigen Lindenallee. Ich entscheide mich auf der rechten Seite der Allee weiterzugehen. Links auf einem kleinen Hügel befindet sich ein länglicher Gedenkstein, auf dem man die Schrift kaum erkennen kann und auf der rechten Seite, am Grund des Walls, befindet sich ein kleiner Kinderspielplatz. Gleich hinter dem Gedenkstein führt ein eher schmaler Weg hinab zum Busbahnhof. Geradeaus geht' s weiter Richtung Altstadt und Tierpark. Ich gehe den etwas

steilen Weg hinab. Er hat einen sandigen Untergrund mit kleinen zerbrochenen Ziegelsteinen darin. Wahrscheinlich wurde der Oberbau des Weges vom Niederschlagswasser fortgespült. Unten angekommen stehe ich erstmal am Stadtgraben. Ein Stück des Grabens führt nach links, entlang eines Privatgrundstückes in Richtung Bahnhofstraße und ist dann verrohrt. Am Graben wachsen zwei große Weiden und allerhand Aufwuchs an der Grabenböschung. Außerdem befindet sich dort eine Rasenfläche, auf der einige Birken und ein paar Koniferen wachsen. Ein Weg aus einer wassergebundenen Wegedecke führt weiter geradeaus an der Böschung des Walls entlang. Links neben dem Weg befindet sich eine Rasenfläche mit einem Bepflanzungsstreifen, auf dem einige Koniferen und Ziergehölze stehen. Ich gehe auf einem gepflasterten Gehweg, der eine leichte Steigung aufweist, an der Rasenfläche vorbei und nach ein paar Schritten breitet sich vor mir eine große asphaltierte Fläche aus, die umgeben ist von einem Gehweg mit kleinen grauen Betonplatten. Einige Busse warten an den Haltestellen und am Rand der Fahrbahn auf ihre Fahrgäste. Auch die viel befahrene Bahnhofstraße ist nun zu sehen und die Autos darauf zu hören. Mein gerade noch so idyllischer Spaziergang ist beendet. Der Greifswalder Hauptbahnhof ist ganz nah. Das gelbe Bahnhofsgebäude „schaut“ von der gegenüberliegenden Seite direkt auf den Platz des Busbahnhofes.

2. Geschichte

Wallgeschichte

Im Jahr 1264 erhielt Greifswald das Verteidigungsrecht und damit das Recht auf eine Befestigung um sich vor Angriffen von außen zu schützen. Ab 1270 wurde eine Stadtmauer mit Toren und Türmen um die mittelalterliche Stadt gebaut. Davor gab es schon erste Wehranlagen aus hölzernen Palisaden, sowie Wall- und Grabensysteme. Die Stadtmauer wurde auf dem inneren Wall gebaut, dann kam der Binnengraben und der Hauptwall (heute noch erhalten), danach der mittlere Graben (heute Stadtgraben) und der äußere, etwas kleinere Wall, mit dem äußeren Graben. Die Anlage bestand also aus insgesamt drei Wällen und drei Gräben. Im Norden stand die Stadtmauer auf ebener Erde, denn dort gewährte der Fluss Ryck einen natürlichen Schutz. Im Jahr 1631 wurde Greifswald im Dreißigjährigen Krieg von den Schweden übernommen. Diese verstärkten und erweiterten die Befestigungsanlagen. Mit dem Ende des Nordischen Krieges von 1700 – 1720/21 endete die schwedische Vormachtstellung im Ostseeraum, nun spielte Greifswald in der Kriegsführung keine Rolle mehr. Da außerdem eine Modernisierung der, aus militärischer Sicht, veralteten und zum Teil beschädigten Befestigungsanlagen zu kostspielig war, kam zum ersten Mal der Gedanke zu einer Um- und Neunutzung dieser Anlagen auf. Der Rat und die Bürgerschaft von Greifswald stimmten 1769 zugunsten einer zivilen und friedlichen Nutzung. Der ehemalige Befestigungsring sollte zu einer grünen Erholungs- und Begegnungsstätte für die, nun wieder anwachsende Stadtbevölkerung, umgewandelt werden. Im Frühjahr 1782 begann man mit der Anlage von Spazierwegen, sowie der Anpflanzung von Baumreihen und Gehölzgruppen. Dafür wurden die Wallkronen abgetragen und die Gräben eingeebnet. Die nun entstandene städtische Grünanlage war bei den Greifswaldern so beliebt, dass 1799 durch den Magistrat eine Benutzerordnung erlassen werden musste. Auch die Stadtmauer hatte an Bedeutung verloren und wurde einfach in den Hausbau mit einbezogen. Sie wurde bis auf die Geschosshöhe der Wohnhäuser abgetragen und das dadurch entstandene Baumaterial weiter verwendet. Mit diesen Veränderungen löste sich die Siedlungsgrenze zwischen Stadt und dem städtischen Umland auf, neue Vorstädte entstanden und bestehende breiteten sich aus. Wesentliche Veränderungen der Wallpromenaden traten seit Mitte der 1860iger Jahre auf. Greifswald dehnte sich zu einer Mittelstadt aus. Vor den Wällen und Außengräben entstanden öffentliche Bauten mit Grünanlagen und es mussten neue Verkehrswege angelegt werden. (vgl. KIEL, U., et al. 2008)

„Das Jahr 1869 geht in die Annalen als „Geburtsjahr des modernen Geschäftslebens“ ein, weil damals im gesamten Bereich des Norddeutschen Bundes die Gewerbefreiheit allgemein eingeführt wurde. Nun entstanden auch an den wichtigen Verkehrsverbindungen zwischen Markt und Bahnhof, den typischen „Bahnhofsstraßen“, in neuen Bauten kapitalistischer

„Gründer“ in großer Anzahl Läden und Geschäftsunternehmen, Gaststätten, Unterhaltungs- und Dienstleistungseinrichtungen.“ (ANDRÄ, K. 1990:31)

Eines dieser öffentlichen Gebäude war das Bahnhofsgebäude des 1863 eröffneten Greifswalder Hauptbahnhofes. Ihm gegenüber, im Bereich des eingeebneten südwestlichen Teils der äußeren Wallanlagen, wurde 1867 ein Gedenkstein zu Ehren des Bürgermeisters Carl Pöpke errichtet. Der Platz vor dem Lindenwall bekam außerdem eine Schmuckbepflanzung und wurde zum „Pöpke- Platz“ (Abb. 1). Zeitgleich entstand auch eine kleine Grünanlage auf dem nahen Bahnhofsvorplatz. Eine Fußgängerverbindung wurde zwischen Hauptbahnhof, Pöpke- Platz und Wallpromenaden hergestellt. Zwischen 1885 und 1914 wurden die Greifswalder Wallpromenaden um neue Parkanlagen erweitert. Auf dem feuchten Wiesengelände, nordwestlich der Stadt, wurde der erste reguläre Stadtpark von Greifswald errichtet. Urheber war Professor Rudolph Credner (1850 – 1908). 1912 wurde zu seinen Ehren im Park ein Gedenkstein aufgestellt. Später setzte sich der Name „Credner-Anlagen“ für diesen Park durch. Westlich der Credner- Anlagen, entstand eine weitere Parkanlage, die ab 1956 zum Tierpark umgewandelt wurde. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts bekam die Denkmalpflege eine feste Größe und Maßnahmen im Sinne des Natur- und Denkmalschutzes wurden auch an den Greifswalder Wallanlagen durchgeführt. Im Januar 1914 wurde in Greifswald eine Denkmalsatzung erlassen. Unter §1 wurden die Wallpromenade und der bestehende Teil der Stadtmauer als Denkmalkomplex benannt. Während der 1930iger Jahre erfuhr der Pöpke- Platz die größten Um- und Neugestaltungen. Der Bahnhofsvorplatz (Abb. 2) und der Pöpke- Platz (s. Abb. 3, S. 10) wurden 1937 - 1938 neu gestaltet. Auf dem Pöpke- Platz erhielt die Wallböschung ein steileres Profil und an ihrem Fuß wurde ein „Seerosenteich“ (s. Abb. 4, S. 10) angelegt. Die Zierpflanzungen von 1866 wurden durch junge und neue Gehölze und Blumen ersetzt. Auch die Wegführung (s. Abb. 5, S. 10) wurde verändert.



Abb. 1: Blick vom Pöpke- Platz zum Hauptbahnhof, Foto: 1962 (Quelle: GRUSENICK, D. 2008: 12)



Abb. 2: Bahnhofsgebäude mit Vorplatz, Foto: 1975 (Quelle: GRUSENICK, D. 2008: 12)

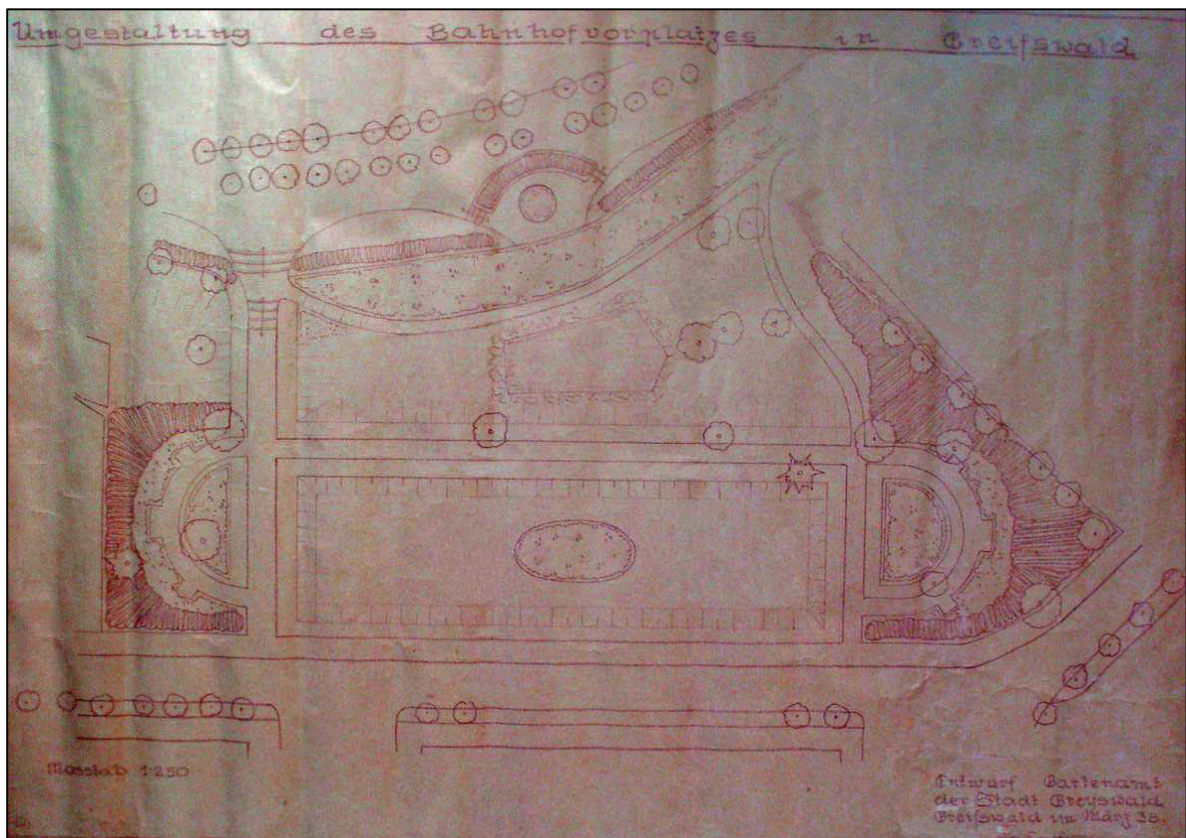


Abb. 3: Fotografie: Entwurfsplan vom Pöpke- Platz, erstellt 1938 vom Gartenamt Greifswald (Quelle: Archiv Tiefbau- und Grünflächenamt Greifswald, fotografiert von FÖRSTE, 2009)



Abb. 4: Seerosenteich vom Pöpke- Platz, Foto: 1938 (Quelle: KIEL, U., et al. 2008: 95)



Abb. 5: nördlicher Wallweg vom Pöpke- Platz, Foto: 1938 (Quelle: KIEL, U., et al. 2008: 95)

Der Pöpke- Platz sollte vom Bahnhof aus als erweiterter „Empfangsraum“ für die Gäste der Stadt dienen. (vgl. KIEL, U., et al. 2008) Julius Abel beschreibt folgenden Spaziergang:

„Wenn wir aus dem Bahnhofsgebäude heraustreten, fällt unser Blick zunächst auf eine mit schönen grünen Bäumen bepflanzte Anlage, hinter der wir die hohen Lindenbäume des Walles erblicken, dieses schönsten Spazierganges Greifswalds, wie ihn in gleicher Weise nur wenige Städte aufzuweisen haben. Wir gehen vom Bahnhofs geradezu und kommen auf den Pöpke- Platz, wo sich eine Büste des früheren Bürgermeisters Pöpke befindet. ...“ (ABEL, J. 1907: 33)

1945 wurde der Pöpke- Platz in Karl-Liebnecht-Platz umbenannt und 1950 in Leninplatz. In den 1970er und 1980er Jahren fanden durch umfassende Stadtmodernisierungen und den

gewachsenen Anforderung des Kraftfahrzeugverkehrs gravierende Eingriffe in die gesamten Wallanlagen und speziell auf dem Leninplatz statt. Auf einer Standortberatung vom 30.10.1973 wurde der Standort Leninplatz für den geplanten Bau eines Busbahnhofes festgelegt. 1982 musste er, bis auf wenige Restflächen, dem Busbahnhof weichen. (vgl. KIEL, U., et al. 2008)

Bahnhofsgeschichte

In Deutschland begann das Eisenbahnzeitalter im Jahr 1835. Die Eisenbahn erreichte Vorpommern erstmalig durch den Bau der Eisenbahnstrecke Berlin – Stettin, die 1843 eröffnet wurde. Mit der Ankunft der Eisenbahn in Stettin, hofften alle größeren Städte in Vorpommern auf einen Eisenbahnanschluss. Besonders die Hafenstädte Anklam, Greifswald und Stralsund sahen die Vorteile für eine effektivere Transportmöglichkeit ihrer Handelsgüter. In Greifswald wurde am 17.02.1844 ein Eisenbahn- Komitee gegründet, um sich für einen eigenen Trassenanschluss einzusetzen. Der Vorsitzende dieses Komitees war Dr. jur. Johann Gottfried Carl Pöpke, der 1846 Bürgermeister von Greifswald wurde. Bei der Linienführung zwischen Berlin und Stralsund fiel die Wahl auf die Trasse Stralsund - Greifswald mit Anschluss an die Berliner- Stettiner Eisenbahn (Abb. 6).

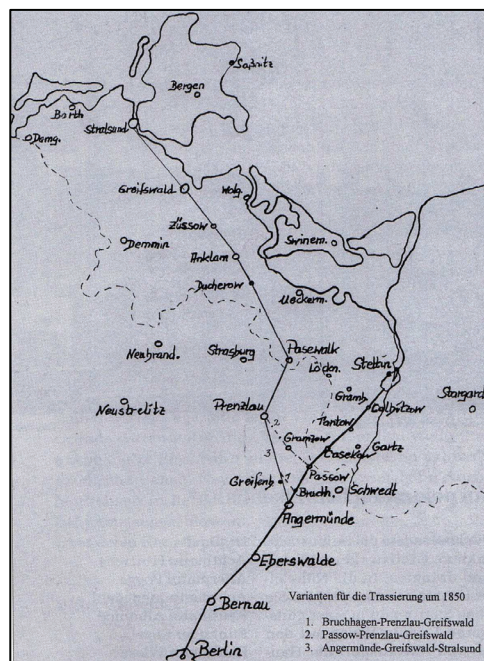


Abb. 6: Trassierung nach Greifswald
(Quelle: GRUSENICK, D. 2008: 6)

Erst am 21.06.1861 gab es die Erlaubnis zur Anlage einer Eisenbahnlinie von Angermünde nach Stralsund durch Wilhelm I. Im August 1861 begannen in Angermünde die Bauarbeiten. Im Jahr 1862 gelangte der Bahnbau nach Greifswald und 1863 wurde die gesamte Bahnstrecke, einschließlich des Greifswalder Bahnhofes (Abb. 7) in Betrieb genommen.



Abb. 7: Bahnhofsgebäude Mitte 20er Jahre (Quelle: GRUSENICK, D. 2008: 42)

Die Vorteile durch den Bau der Eisenbahn waren für Greifswald hauptsächlich die Förderung des Handels und des Reisens, also eine bessere Mobilität von Personen und Gütern. Darüber hinaus wurden Arbeitsplätze geschaffen, was zu einem gewissen Wohlstand der arbeitenden Klasse führte. Dies war unter anderem Dr. Pöpke zu verdanken. Er setzte sich hartnäckig für den Bau der Eisenbahn mit einer Linienführung über Greifswald ein. Die Eröffnung der Bahn erlebte er nicht mehr, er starb 1858, fünf Jahre davor. Nach seinem Tod wollte man ihm für seine Verdienste ein Denkmal setzen. Die Wahl des Standortes sollte laut Schreiben von Professoren und Kaufleuten an den Magistrat von Greifswald in der Nähe des Bahnhofes erfolgen.

„Bei dem regen Interesse, welches der Verstorbene ganz besonders daran genommen, unserer Stadt den Vorteil einer Eisenbahn zu schaffen, scheint es uns den Umständen zu entsprechen, die zu wählende Stelle für das Denkmal vorzugsweise in einem Teil von denjenigen Anlagen zu finden, die sich eben zum Schmucke der Eisenbahn zu bilden beginnen.“ (GRUSENICK, D. 2008: 20)

1867 wurde auf einer Fläche zwischen Bahnhof und Wall ein Granitsockel mit Marmorbüste aufgestellt- das Pöpke- Denkmal. Damit wurde dieses Gelände zum „Pöpke- Platz“. (vgl. GRUSENICK, D. 2008)

3. Planungsanlass

Seit 1997 gibt es im Greifswalder Stadtbauamt Planungen für eine Bahnhofsumfeldgestaltung. Mit dem Ziel die aktuelle Verkehrssituation zu verbessern und einen attraktiven Stadteingang zu schaffen, wurde ein Gestaltungskonzept erstellt. Um die Ziele zu verwirklichen sollen der Bahnhofsvorplatz, der Busbahnhof und der Innenstadtzugang über die westlichen Wallanlagen aufgewertet werden. Mit dem Bau des Projektes „Bahnparallele“ sind bereits Änderungen im Bereich Bahnhofsvorplatz realisiert worden (vgl. AMINDE, H.- J. et al. 2006). Das 2005 begonnene Vorhaben ist eines von den zwei derzeit größten Bauprojekten in Greifswald und soll bis 2009 vollendet sein. (vgl. HARDT, M., LENUCK, B. 2007). Dabei ist die „Bahnparallele“ eine zweispurige Hauptverkehrsstraße mit einem Rad- und Fußweg, die zwischen der Grimmer Straße und der Gützkower Landstraße neu angelegt wurde und südwestlich an den Bahngleisen entlang führt (vgl. HANKE, G. et al. 2005). Zu Ehren der Partnerstadt von Greifswald wurde sie vom Oberbürgermeister Osnabrücker Straße getauft (vgl. <http://www.webmoritz.de/tag/bahnparallele/>). Hauptgründe für die Baumaßnahme waren die allgemeine Verbesserung des Verkehrsflusses in der Stadt und diverse Sicherheitsmaßnahmen. Als zentrales Ziel des Projektes wird die Entlastung der Fleischervorstadt von gebietsfremdem Kfz- Verkehr angegeben. Nun werden die Fahrzeuge über die Grimmer Straße auf die Osnabrücker Straße geführt und müssen die Gleise nicht mehr überqueren. Südlich des Hauptbahnhofes ist durch eine Unterquerung der Bahngleise ein Anschluss von der Osnabrücker Straße an die Bahnhofstraße für den Kfz- Verkehr sowie für Fußgänger und Radfahrer möglich. Die größten Gefahrenpunkte waren die vier höhengleichen, sich kreuzenden Verkehrsführungen der Bahnverbindung (s. Abb. 8, S. 14) mit dem Straßenverkehr (vgl. HARDT, M, LENUCK, B. 2007). Aus diesem Grund werden in der Grimmer Straße, Scharnhorststraße und Feldstraße weitere Fuß- und Radwegunterführungen entstehen. Für den Kfz- Verkehr ist an diesen Stellen eine Querung nicht mehr möglich. Die Gützkower Landstraße wird in Höhe der Gleise zurückgebaut, ein Übergang ist für alle Verkehrsteilnehmer somit ausgeschlossen (LENUCK, B. 2009). Mit diesen Maßnahmen wären alle höhengleichen Bahnübergänge beseitigt (s. Abb. 9, S. 14) und das Warten an den geschlossenen Schranken würde der Vergangenheit angehören (vgl. HANKE, G. et al. 2005).

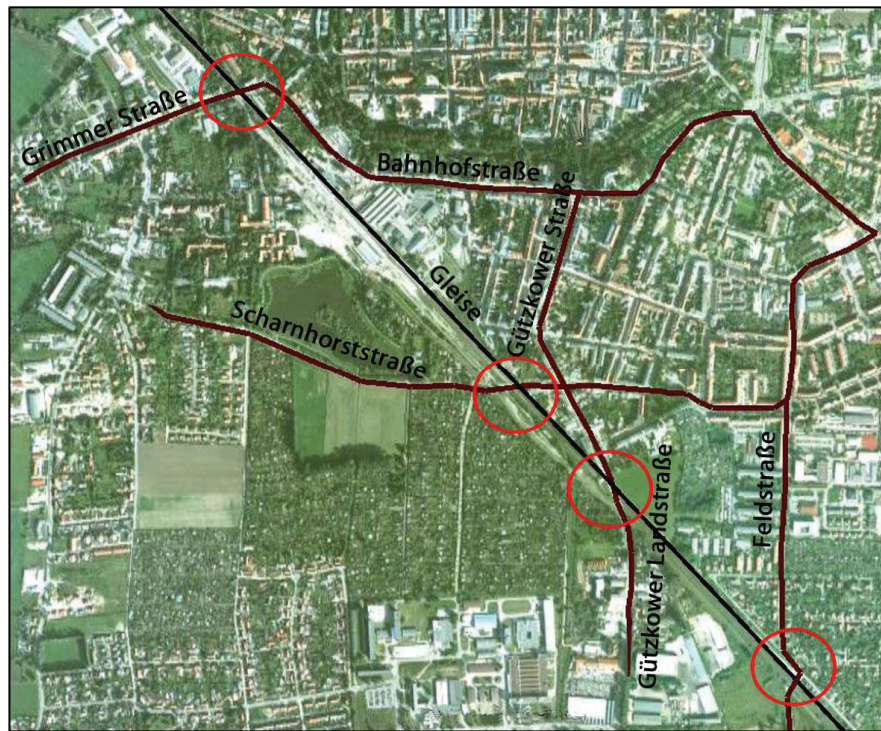


Abb. 8: Straßenverlauf für Kfz- Verkehr mit höhengleichen Bahnübergängen vor der Bahnparallele (Quelle: www.googleearth.de, 2006)

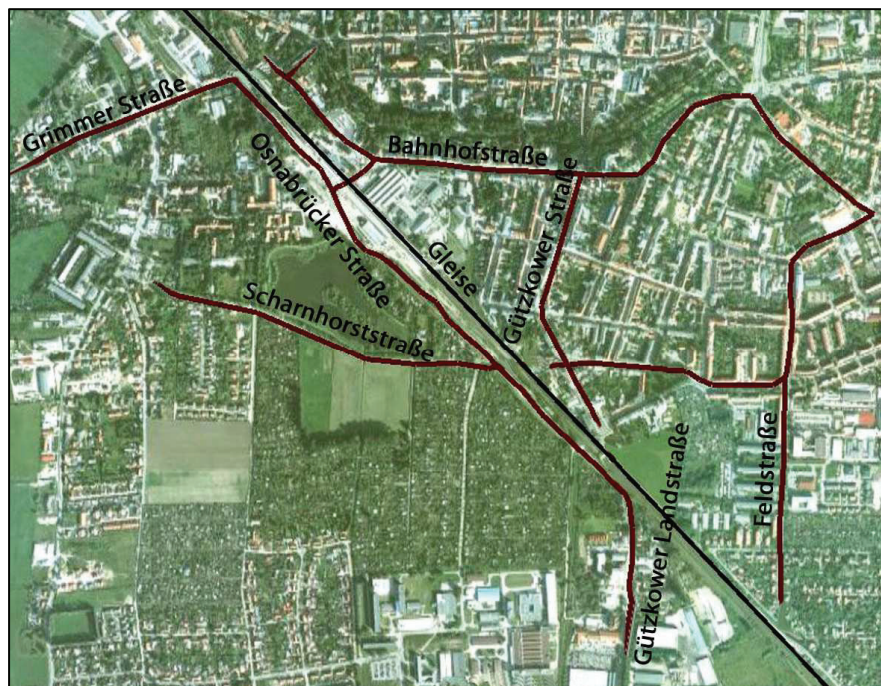


Abb. 9: neuer Straßenverlauf für Kfz- Verkehr mit Osnabrücker Straße (Quelle: www.googleearth.de, 2006)

Parallel zu dem Bau der Bahnparallele wird das Bahnhofsgebäude teilweise saniert und in der Nähe des Bahnhofes werden neue Parkplätze und Abstellbereiche für Fahrräder angelegt (vgl. HANKE, G. et al. 2005). Weiterhin ist eine Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes geplant. Im Anschluss an die Fertigstellung der Bahnparallele ist es als eine Folgemaßnahme vorgesehen den Greifswalder Busbahnhof auf das Gelände nordwestlich des Hauptbahnhofes zu verlegen. (s. Abb. 10, S. 15) Da sich dieser Standort

direkt neben dem Hauptbahnhof befindet, entstehen für die Fahrgäste kürzere Gehverbindungen zum Busbahnhof. Es muss keine Fahrbahn mehr überquert werden und eine barrierefreie und damit auch sichere Erschließung ist möglich. (vgl. AMINDE, H.- J. et al. 2006) Auch für den Busverkehr sind die Straßenanbindungen vorteilhafter. Mit der Konzentration des öffentlichen Nahverkehrs (Bus, Bahn, Taxi) entsteht ein attraktiver Verkehrsknotenpunkt um den Bahnhof. (vgl. HARDT, M., LENUCK, B. 2007). Durch die Verlegung des Busbahnhofes entsteht eine freie Fläche, die es neu zu gestalten gilt. Im städtebaulichen Konzept ist eine Renaturierung der Wallanlagen zusammen mit dem Wallgraben vorgesehen. Außerdem sollen die parkartigen Wallanlagen bis an den Bahnhof heran erweitert werden. Somit kann vom Bahnhofsvorplatz ein attraktiver und direkter Zugang über die Wallanlagen von und zur Innenstadt entstehen (vgl. AMINDE, H.- J. et al. 2006)



Abb. 10: neuer Standort für den Busbahnhof
(Quelle: www.googleearth.de, 2006)

4. Bestand

Das Gelände des Zentralen Omnibus- Bahnhofes (ZOB) ist Eigentum der kreisfreien Universitäts- und Hansestadt Greifswald und wird vom Tiefbau- und Grünflächenamt verwaltet. Um eine Grundlage für die spätere Planung zu erhalten ist zunächst eine Bestandsaufnahme notwendig. Mit Hilfe des Bestandes lässt sich die Organisation und Funktion des Platzes feststellen, sowie der Gebrauchswert erkennen und erste Nutzungen, wie z. B. Wegebeziehungen, ermitteln. Soweit es möglich ist, können vorhandene Bestandteile in die Neuplanung einbezogen werden.

4.1 Lage und Dimensionierung

Wenn man den Stadtgrundriss von Greifswald betrachtet, findet man den Busbahnhof südwestlich am Rand der Altstadt (Abb. 11), mit direktem Anschluss an die Bahnhofstraße, die südlich an ihm vorbeiführt. Schräg gegenüber, auf der anderen Straßenseite, liegt der Greifswalder Hauptbahnhof. Nordöstlich des Busbahnhofes, als Grenze zur Altstadt, befinden sich die historischen Wallanlagen, begleitet von der alten Stadtmauer und dem Stadtgraben. Die gesamte Fläche des Busbahnhofes beträgt ca. 8.260 m². Davon sind 2.840 m² Fahrbahn, ca. 3.086 m² Grünflächen und ca. 240 m² Wasserflächen. Die restlichen Flächen setzen sich aus Gehwegen und einem Gebäude zusammen.



Abb. 11: Stadtgrundriss Greifswald mit Plangebiet (Quelle: www.googleearth.de, 2006)

4.2 Ränder

Der Platz des Busbahnhofes weist nordöstlich eine morphologische Begrenzung durch die Wallböschung auf. Gegenüber, im Südwesten, verläuft die Bahnhofstraße. Nordwestlich grenzt ein Zaun das Grundstück der Pommerschen Evangelischen Kirche von dem Platz ab. Südöstlich befindet sich der Zaun eines Privatgrundstückes, zusätzlich bildet dort ein Stadtgrabenzufluss eine zweite Abgrenzung.

4.3 Erschließung

Es gibt im Moment drei unterschiedliche Möglichkeiten auf den Platz zu gelangen. Entweder man erreicht ihn von der Bahnhofstraße mit dem öffentlichen Busverkehr, oder man gelangt fußläufig oder mit dem Fahrrad auf ihn. Grob lässt sich sagen, dass der Busbahnhof südwestlich durch die Bahnhofstraße und nordöstlich durch den Stadtwall erschlossen ist. Die Einfahrt für den Busverkehr befindet sich südlich von der Bahnhofstraße und die Ausfahrt westlich. Es führen zwei Wege, und zwar östlich (Abb. 12) und nördlich (Abb. 13), vom Wall hinab. Beide werden von Fußgängern und Radfahrern gleichermaßen benutzt. Der Weg, der den Stadtgraben entlang führt, trifft ebenfalls auf den Platz. Dieser Weg wurde hauptsächlich für die Reinigung des Stadtgrabens angelegt. Er ist mit einer Fahrspur aus 100 x 200 cm großen Betonplatten ausgestattet. Die auffällige Treppe, die östlich den Wall herabführt, wurde aus Sicherheitsgründen gesperrt (Abb. 14). Im Süden (Abb. 15) und Westen befinden sich weitere Gehwege, auf denen man zum Busbahnhof gelangen kann. Er ist somit von allen vier Richtungen erschlossen.



Abb. 12: östlicher Wallweg und Weg entlang des Stadtgrabens (Quelle: FÖRSTE, 2009)



Abb. 13: nördlicher Wallweg (Quelle: FÖRSTE, 2009)



Abb. 14: abgesperrte Treppe (Quelle: FÖRSTE, 2009)

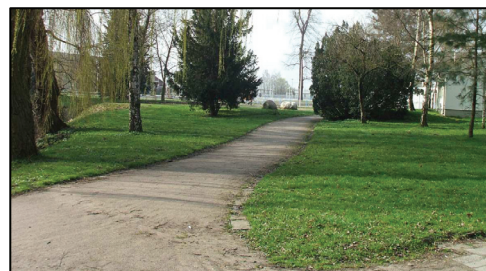


Abb. 15: Weg auf südöstlicher Rasenfläche (Quelle: FÖRSTE, 2009)

4.4 Beläge und Ausstattung

Beläge

Auf der gesamten Fläche befinden sich viele unterschiedliche Beläge, was unübersichtlich wirkt und der Fläche keinen einheitlichen Charakter verleiht. Die Fahrbahn des Busbahnhofes ist asphaltiert, wobei der Asphalt an manchen Stellen schon starke Schäden aufweist (Abb. 16). Rings um die Außenkanten der Fahrbahn befindet sich ein Gehweg, der morphologisch mit einem 12 cm hohen Bordstein von der Fahrbahn getrennt ist.



Abb. 16: Schäden in der Fahrbahn
(Quelle: FÖRSTE, 2009)

Der südliche Gehweg wurde um eine Rasenfläche und einen neuen Gehweg aus Betonverbundpflaster verbreitert (Abb. 17). Der alte Gehbereich besteht aus 30 x 30 cm großen Betongehwegplatten. Viele dieser Platten sind durch Risse und abgebrochene Ecken beschädigt oder ganz durchgebrochen (Abb. 18). Die vier Bussteige, zum Ein- und Ausstieg der Fahrgäste, liegen parallel zueinander in der Fahrbahn. Sie sind mit einem 15 cm hohen Bordstein von der Fahrbahn getrennt. Der an die Bahnhofstraße angrenzende erste und gleichzeitig größte Bussteig wurde mit farbigen 50 x 50 cm (Abb. 19) und die anderen Bussteige mit grauen 30 x 30 cm großen Betongehwegplatten befestigt.



Abb. 17: Rasenfläche mit neuem Gehweg (Quelle: FÖRSTE, 2009)



Abb. 18: beschädigte Betonplatten
(Quelle: FÖRSTE, 2009)

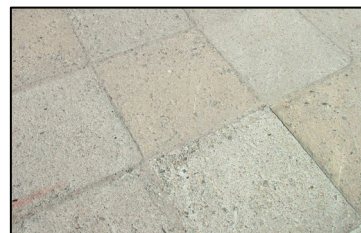


Abb. 19: farbige Betongehwegplatten
(Quelle: FÖRSTE, 2009)

Der östliche Wallweg verfügt über eine wassergebundene Wegedecke, bei der sich im oberen Bereich der Unterbau aus Ziegelbruch erkennen lässt (Abb. 20). Er läuft mit 30 x 30 cm großen Betongehwegplatten aus. Angrenzend liegen die 100 x 200 cm großen Betonplatten (Abb. 21), die zu dem Weg gehören, der am Stadtgraben entlang führt. Der nördliche Wallweg ist asphaltiert. Südlich, entlang des Platzes, verläuft ein Fußweg aus 40 x 60 cm großen Betongehwegplatten, die links und rechts mit einem Natursteinkleinpflaster umrahmt sind (Abb. 22). Weiterhin befinden sich dort eine Auffahrt aus einem Natursteinkleinpflaster, sowie ein befahrbarer Weg aus Rasengittersteinen (Abb. 23). Parallel zum Fußweg verläuft ein Radweg. Auf Höhe des Hauptbahnhofes besteht er aus einem 20 x 20 cm großen roten Betonsteinpflaster (Abb. 24). Außerdem gibt es auf der Fläche zwei weitere Wege aus einer wassergebundenen Wegedecke. Davon führt ein Weg die Wallböschung entlang und verbindet den östlichen mit dem nördlichen Wallweg. Der andere führt vom östlichen Wallweg zur Bahnhofstraße.



Abb. 20: Unterbau aus Ziegelbruch vom Wallweg (Quelle: FÖRSTE, 2009)



Abb. 21: 100 x 200 cm große Betonplatten (Quelle: FÖRSTE, 2009)



Abb. 22: Betongehwegplatten mit Natursteinkleinpflaster (Quelle: FÖRSTE, 2009)



Abb. 23: Weg aus Rasengittersteinen mit Schaltschränken (Quelle: FÖRSTE, 2009)

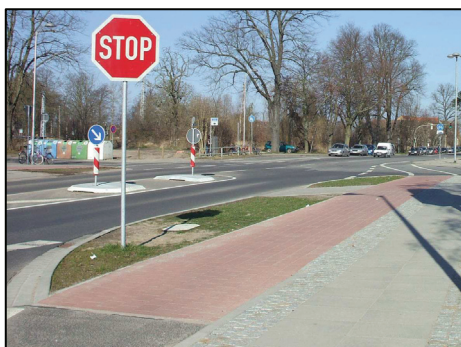


Abb. 24: Fuß- und Radweg mit Übergang zum Hauptbahnhof (Quelle: FÖRSTE, 2009)

Wege ins Nichts

Der Vorplatz des Hauptbahnhofes (Südseite der Straße) und der Platz des Busbahnhofes (Nordseite der Straße) bewirken, dass weder der Rad- noch der Fußweg die Bahnhofstraße begleitend fortführen können (Abb. 25). Für Radfahrer und Fußgänger entstehen dadurch verwirrende, risikoreiche und den sicheren Gebrauch der Straße sehr einschränkende Nutzungsbedingungen. Bei dem Versuch diese Situation zu beschreiben, wird dem Leser/in schnell die Verwirrung des nicht motorisierten Verkehrsteilnehmers deutlich, der er alltäglich ausgesetzt sein muss.

Auf der Nordseite der Bahnhofstraße ist der Radweg ein Teil der Fahrbahn. Mit Hilfe einer Markierung wird er auf ihr kenntlich gemacht. Der gepflasterte Fußweg ist morphologisch durch einen Hochbord von der Fahrbahn abgegrenzt. Auf Höhe des Hauptbahnhofes wird der Radweg durch eine Pflasterung auf eine Ebene mit dem Fußweg gebracht. Hier grenzt eine kleine Grüninsel, mit Übergang zum Hauptbahnhof, den Radweg von der Fahrbahn ab. Fuß- und Radweg enden an der asphaltierten Einfahrt zum Busbahnhof und ein gesichertes Wegeangebot für Fußgänger und Radfahrer ist nicht mehr vorhanden. Der Radweg wird nun wieder als Teil der Fahrbahn, mit Hilfe einer Markierung, ein paar Meter weiter geführt und endet plötzlich mitten auf der Fahrbahn (s. Abb. 26, S. 21). Nun sind die Radfahrer gezwungen ungesichert auf der Fahrbahn weiter zu fahren. Für die Fußgänger bleiben zwei Alternativen, wenn sie ihren Weg nicht auf der Fahrbahn fortsetzen möchten. Entweder sie benutzen, bis zum nächsten Gehweg, den ersten Bussteig als Gehwegersatz, oder sie nehmen einen Umweg über den Gehweg, der um die Fahrbahn des Busbahnhofes führt.

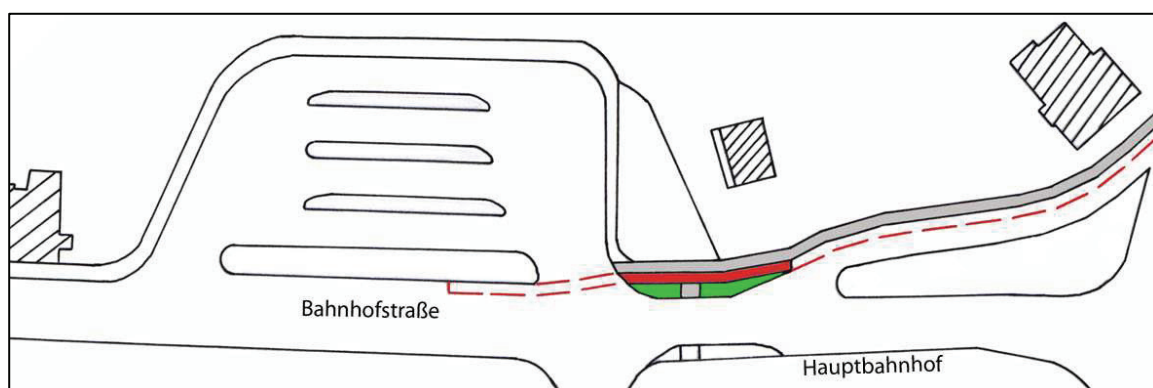


Abb. 25: Verlauf des Fuß- und Radweges entlang der Bahnhofstraße (Quelle: FÖRSTE, 2009)



Abb. 26: Ende des Radweges mitten auf der Fahrbahn (Quelle: FÖRSTE, 2009)

Ausstattung

An Ausstattungselementen existiert auf diesem Platz hauptsächlich die Haltestellenausrüstung (Abb. 27) für den Busbahnhof. Es gibt zwei dreiseitig geschlossene Wetterschutzeinrichtungen für die wartenden Fahrgäste auf dem ersten Bussteig und eine Weitere nordöstlich des Platzes, am Rand der Rasenfläche. An den Haltestellen befinden sich Bänke mit Sitzauflagen aus Holz und je ein Abfallbehälter aus Metall. Am Weg, der am Rand der Wallböschung entlangführt, sind weitere Abfallbehälter aus Beton sowie mobile Sitzbänke (Abb. 28) aufgestellt. Die Bussteige sind zusätzlich mit Lehngrittern zur Fahrbahn abgegrenzt. Außerdem findet man auf der Fläche Haltestellenkennzeichnungen, diverse Verkehrs- und Fahrgastinformationsschilder, Leuchten, Straßenabläufe, Kontrollschächte, Schaltschränke und eine Reklameuhr (s. Abb. 29, S. 22) südlich des Platzes auf dem Gehweg an der Bahnhofstraße. Die Rasenfläche vor der Wallböschung ist zum Teil durch einen kleinen, ca. 60 cm hohen Zaun von dem Gehweg abgetrennt. An der östlichen Seite ist der Zaun 16 m lang, im Südwesten ist er 24 m lang. Auf der südöstlichen Rasenfläche befinden sich zwei große Findlinge (s. Abb. 30, S. 22).



Abb. 27: Haltestellenausrüstung (Quelle: FÖRSTE, 2009)

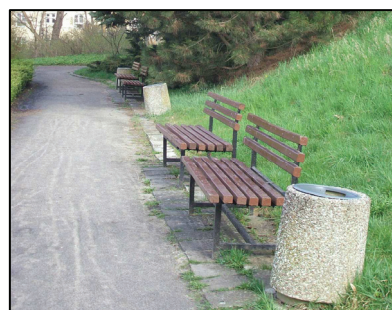


Abb. 28: Abfallbehälter und Bänke an der Wallböschung (Quelle: FÖRSTE, 2009)



Abb. 29: Reklameuhr
(Quelle: FÖRSTE, 2009)



Abb. 30: Findlinge (Quelle: FÖRSTE, 2009)

4.5 Grünflächen

Die gesamten Grünflächen des Platzes haben eine Größe von ca. 3.086 m². Bei der Bepflanzung wurde auf einheimische Arten nicht viel Wert gelegt. Es fallen zunächst die vielen unterschiedlichen Nadelgehölze auf, hauptsächlich wurde die Wallböschung damit bepflanzt (Abb. 31). Dort wachsen Kiefern (*Pinus nigra*, *Pinus mugo*, *Pinus strobus*), Fichten (*Picea pungens* 'Glauca', *Picea omorika*), eine Tanne (*Abies concolor*), Hemlocktannen (*Tsuga canadensis*), Wacholder (*Juniperus chinensis*) und Eiben (*Taxus baccata*), aber auch eine Esche (*Fraxinus excelsior*) und ein Spierstrauch (*Spirea spec.*) sind zu finden. Die größten Bäume haben eine Höhe von ca. 10 m und einen Stammumfang von 1,70 m, die Kleinsten sind ca. 1,50 m hoch mit einem Stammumfang von 30 cm. Am nördlichen Wallweg wachsen an größeren Gehölzen eine Ulme (*Ulmus spec.*), eine Kastanie (*Aesculus hippocastanum*) und Linden (*Tilia europea*), sonst Schneebeeren (*Symphoricarpos albus var. laevigatus*), Spiersträucher (*Spirea spec.*) und spontaner Gehölzaufwuchs. Auf der nördlichen Seite der Treppe, die vom Wall hinab führt, stehen eine Birke und eine Linde, umgeben von einem ca. acht Meter breiten und zwei Meter hohen Bereich mit Feuerdorn (*Pyracantha spec.*) (Abb. 32). Es gibt drei Rasenflächen auf dem Platz. Die Kleinste befindet sich vor dem Gebäude und ist von dem gepflasterten Gehbereich eingefasst, sie hat eine Größe von 370 m².



Abb. 31: Bepflanzung Wallböschung
(Quelle: FÖRSTE, 2009)



Abb. 32: Bepflanzung an der Walltreppe
(Quelle: FÖRSTE, 2009)

Die zweite, 703 m² große Fläche, findet man nordöstlich vor dem Wall. Als Begleitung für den Gehweg, der am Rand der Wallböschung entlangführt, befindet sich auf der Rasenfläche ein Bepflanzungsstreifen (s. Abb. 33, S. 23). Hier wachsen vor allem immergrüne Gehölze. Vorhanden sind einige Koniferenarten, wie eine Scheinzypresse

(*Chamaecyparis pisifera*), Wacholder (*Juniperus chinensis*), eine Fichte (*Picea orientalis*), ein Lebensbaum (*Thuja occidentalis*) und eine Kiefer (*Pinus mugo*). In der Mitte des Bepflanzungsstreifens steht ein Walnussbaum (*Juglans regia* L.). Andere Ziergehölze, wie Berberitze (*Berberis hookeri*), Heide (*Erica carnea*), Weigelie (*Weigela spec.*) und eine kleine Kranzspiere (*Stephanandra inclisa*) sind ebenfalls zu finden. Der nördliche Bereich ist mit einer 17 m langen Heckenkirschenbepflanzung (*Lonicera pileata*) versehen. Sie wurde auf eine Höhe von 40 cm und eine Breite von ca. 2,50 m zurück geschnitten. Der Bepflanzungsstreifen schließt mit einem Spierstrauch (*Spirea spec.*) und einem Schneeball (*Viburnum rhytidophyllum*) ab. Insgesamt wurden die Gehölze auf dem Bepflanzungsstreifen ungleichmäßig aufgeteilt. Während im vorderen, östlichen, Bereich viele unterschiedliche Arten eng zusammen stehen und die Bepflanzung somit etwas überladen wirkt, ist sie an einigen anderen Stellen lückenhaft (Abb. 34). Die Heckenkirsche passt mit ihrem Schnitt nicht in die Bepflanzung. Sie wurde zu einer geschlossenen kleinen Hecke zurück geschnitten, während die anderen Gehölze freistehend sind. Der Rasen macht keinen sehr gepflegten Eindruck. Er ist mit Maulwurfshügeln und Reifenspuren bedeckt (Abb. 35).



Abb. 33: Bepflanzungsstreifen (Quelle: FÖRSTE, 2009)



Abb. 34: lückenhafte Bepflanzung (Quelle: FÖRSTE, 2009)



Abb. 35: Rasenfläche (Quelle: FÖRSTE, 2009)

Die mit 2.013 m² größte Rasenfläche (s. Abb. 36, S. 24) liegt im Südosten des Platzes und wird von einem Gehweg durchtrennt. Auf ihr befinden sich die meisten Laubgehölze. Vertreten sind hauptsächlich Birken, mit einer durchschnittlichen Höhe von sieben Metern. Die kleinste Birke hat einen Stammumfang von 40 cm und die Größte von 1,50 m. Am Stadtgraben stehen zwei Weiden, sie sind neun und zehn Meter hoch und haben einen Stammumfang von drei Metern. Die östliche Böschungsseite des Stadtgrabens ist vollständig mit jungen Gehölzen bewachsen. Ein kleiner Kirschbaum (*Prunus serrulata* 'Kanzan') wächst nahe dem Gebäude am Gehweg. Koniferen, wie Eiben (*Taxus baccata*) und Kiefern (*Pinus strobus*, *Pinus ponderosa*) sind ebenfalls auf der Rasenfläche vorhanden. Ein

Bepflanzungstreifen (Abb. 37) mit verschiedenen Gehölzen wurde südlich auf der Rasenfläche neu angelegt und der Boden mit Rindenmulch abgedeckt. Nahe dem Gehweg, der an der Bahnhofstraße entlang führt, ist ein Spitzahorn in Form eines Zwillings (*Acer platanoides*) zu finden. Am Zaun, entlang des Privatgrundstückes, stehen in einer Reihe zehn Scheinzypressen (*Chamaecyparis spec.*).



Abb. 36: Rasenfläche südöstlich des Platzes
(Quelle: FÖRSTE, 2009)

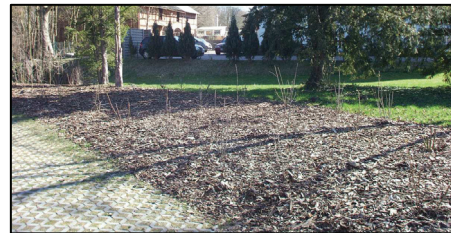


Abb. 37: Bepflanzungstreifen mit jungen Gehölzen (Quelle: FÖRSTE, 2009)

4.5.1 Baumkataster

Das Baumkataster vom Stadtbauamt Greifswald, Abteilung Umwelt- und Naturschutz, ermöglicht einen Überblick über den Gehölzbestand aus dem Jahr 1992. Für eine bessere Übersichtlichkeit wurden die Originaldaten in eine eigene Plandarstellung (s. Abb. 38, S. 27) übernommen und die Gehölze mit einer vereinfachten und fortlaufenden Nummerierung versehen. Beim Vergleich mit dem Bestand von heute (s. Bestandsplan), stellt man die größten Veränderungen auf der südlichen Rasenfläche fest. Dort hat sich der Bestand von damals bis heute deutlich reduziert. Hinzugekommen sind nur ein Spitzahorn, eine Eibe und die zehn Scheinzypressen entlang des Privatgrundstückes. Auf den anderen Flächen ist der Altbestand bis auf einige Exemplare vollständig erhalten geblieben. Hauptsächlich sind neue Gehölze im Bereich des Walles, sowie auf dem nördlichen Privatgrundstück hinzugekommen.

Tabelle 1: Baumkataster

Baumnummer	Art	Alter	Stammumfang in cm	Höhe in m
1	<i>Pinus nigra</i>	1904	222	18
2	<i>Taxus baccata</i>	1904	60	10
3	<i>Pterocarya fraxinifolia</i>	1944	stbu	3,5
4	<i>Taxus baccata</i>	1904	40	8
5	<i>Pinus nigra</i>	1944	65	7
6	<i>Betula pubescens</i>	1934	100	18
7	<i>Taxus baccata</i>	1924	35	4
8	<i>Taxus baccata</i>	1924	40	4
9	<i>Pinus nigra</i>	1944	80	8

Baum-nummer	Art	Alter	Stammumfang in cm	Höhe in m
10	Alnus incana	1954	50	8
11	Alnus incana	1954	45	8
12	Alnus incana	1954	35	8
13	Ulmus laevis	1944	70	8
14	Ulmus laevis	1954	stbu	7
15	Acer negundo	1959	stbu	6
16	Laburnum anagyroides	1944	stbu	4
17	Ulmus glabra	1964	stbu	6
18	Aesculus hippocastanum	1834	274	18
19	Crataegus monogyna	1924	50	7
20	Tilia europea	1904	120	16
21	Taxus baccata	1934	stbu	6
22	Taxus baccata	1934	stbu	7
23	Juniperus chinensis `Pfitzeriana`	1964	stbu	2
24	Taxus baccata	1954	30	2
25	Taxus baccata	1954	stbu	4
26	Taxus baccata	1954	stbu	3
27	Juniperus chinensis `Pfitzeriana`	1964	stbu	0,5
28	Picea pungens `Glauca`	1964	18	2,50
29	Picea omorika	1944	90	13
30	Abies concolor	1894	60	13
31	Picea omorika	1944	45	10
32	Pinus strobus	1954	35	6
33	Betula pendula	1969	stbu	5
34	Taxus baccata	1924	stbu	9
35	Chamaecyparis lawsoniana	1964	stbu	1,50
36	Pinus nigra	1944	45	5
37	Tsuga canadensis	1969	20	2
38	Pinus sylvestris	1944	40	3
39	Pinus nigra	1944	35	4
40	Pinus sylvestris	1944	50	4
41	Picea abies	1964	18	4
42	Pinus sylvestris	1944	stbu	4
43	Pinus mugo	1974	50	4
44	Picea pungens	1974	30	3
45	Picea pungens `Glauca`	1974	30	3
46	Pinus strobus	1974	40	4,50
47	Pinus nigra	1974	30	3
48	Pinus nigra	1974	30	3
49	Pinus mugo	1974	40	4
50	Betula pendula	1974	30	4
51	Betula pendula	1974	30	4
52	Pinus strobus	1949	75	6
53	Betula pendula	1964	30	4
54	Betula pendula	1964	30	4
55	Betula pendula	1964	55	6
56	Betula pendula	1964	35	5
57	Pinus nigra	1969	15	2
58	Betula pendula	1964	25	6
59	Betula pendula	1964	15	4
60	Betula pendula	1934	150	17
61	Betula pendula	1964	35	5
62	Prunus serrulata `Kanzan`	1954	70	5
63	Betula pendula	1959	60	8
64	Taxus baccata	1904	stbu	5
65	Pinus mugo	1969	15	1
66	Betula pendula	1959	55	5
67	Pinus mugo	1969	15	1
68	Pinus sylvestris	1954	45	6
69	Pinus mugo	1964	25	1
70	Betula pendula	1959	60	9

Baumnummer	Art	Alter	Stammumfang in cm	Höhe in m
71	Betula pendula	1964	35	7
72	Salix alba 'Tristis'	1904	200	15
73	Betula pendula	1934	90	17
74	Betula pendula	1934	90	15
75	Taxus baccata	1964	stbu	2,5
76	Taxus baccata	1964	stbu	1,5
77	Salix alba 'Tristis'	1904	240	18
78	Taxus baccata	1959	15	2
79	Betula pendula	1934	90	15
80	Betula pendula	1934	95	18
81	Betula pendula	1954	70	12
82	Taxus baccata	1924	stbu	7
83	Betula pendula	1934	80	15
84	Betula pendula	1934	80	14
85	Fagus sylvatica	1834	300	15
86	Taxus baccata	1934	stbu	7
87	Betula pendula	1934	110	15
88	Taxus baccata	1964	stbu	2
89	Taxus baccata	1934	stbu	5
90	Taxus baccata	1904	stbu	8
91	Taxus baccata	1904	stbu	8
92	Taxus baccata	1904	1	9
93	Pinus sylvestris	1904	170	16
94	Taxus baccata	1904	45	7
95	Taxus baccata	1904	stbu	7
96	Taxus baccata	1904	50	5
97	Taxus baccata	1924	stbu	4
98	Taxus baccata	1964	stbu	2
99	Betula pendula	1934	160	18
100	Taxus baccata	1904	100	7
101	Pinus sylvestris	1904	140	14
102	Taxus baccata	1924	stbu	2
103	Pinus sylvestris	1959	45	5
104	Betula pendula	1964	50	5
105	Taxus baccata	1904	50	3
106	Pinus sylvestris	1904	150	15
107	Pinus sylvestris	1959	50	4
108	Taxus baccata	1904	70	7
109	Taxus baccata	1904	80	6
110	Taxus baccata	1944	30	4
111	Taxus baccata	1904	55	5
112	Taxus baccata	1954	stbu	2
113	Ulmus glabra	1954	stbu	7
114	Ulmus glabra	1954	40	7
115	Corylus avellana	1954	stbu	7
116	Acer pseudoplatanus	1924	120	16
117	Ulmus glabra	1964	stbu	6
118	Corylus avellana	1964	stbu	5

(Quelle: Stadtbauamt Greifswald, Abteilung Umwelt- und Naturschutz, 2008; bearbeitet von FÖRSTE, 2009)

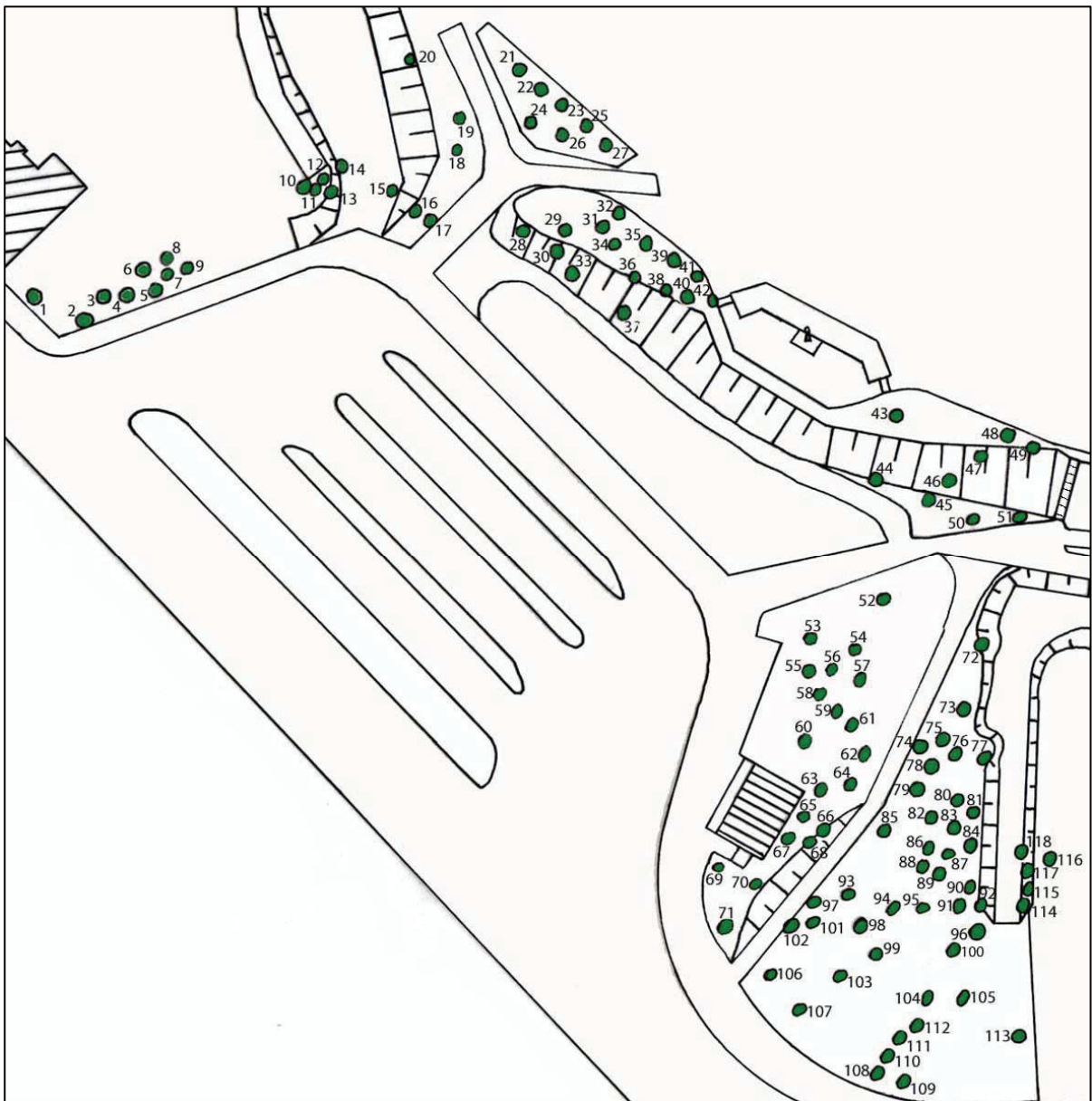


Abb. 38: Gehölzbestand von 1992 (Quelle: Stadtbauamt Greifswald, Abteilung Umwelt- und Naturschutz, 2008; bearbeitet von FÖRSTE, 2009)

4.6 Gewässer

Nördlich (s. Abb. 39, S. 28) und südöstlich vom Busbahnhof befindet sich der Stadtgraben, der um den Altstadt kern von Greifswald führt (s. Abb. 40, S. 28). Nordwestlich der Altstadt befindet sich die Einleitung aus dem Ryck in den Stadtgraben und nordöstlich der Rückfluss in den Ryck. Auf dem Gelände des Busbahnhofes ist das Grabenstück verrohrt. Diese Verbindung wurde schon lange nicht mehr gewartet und ist inzwischen vermutlich so verschmutzt, dass eine Funktionstüchtigkeit nicht mehr gegeben ist. (SCHINKEL, C. 2009) Auf der südöstlichen Rasenfläche befindet sich ein Zufluss (s. Abb. 41, S. 28) aus dem ca. 320 m entfernten Regenrückhaltebecken, dass sich südlich hinter dem Hauptbahnhof befindet. Der Zufluss tritt aus einer unterirdischen Verrohrung heraus und fließt entlang des Privatgrundstückes, bis er eine Biegung nach Osten in den Stadtgraben macht. Er nimmt

eine Fläche von 240 m² ein. Mit der Verbindung zum Regenrückhaltebecken gehört der Stadtgraben zu einem der wichtigsten Entwässerungssysteme der Stadt. In den Zufluss erfolgt eine kleine Einleitung, die das Niederschlagswasser aus der Bahnhofstraße und der näheren Umgebung des Hauptbahnhofes mit Hilfe eines Sandfanges auffangen soll.



Abb. 39: nördlicher Bereich des Stadtgrabens (Quelle: FÖRSTE, 2009)

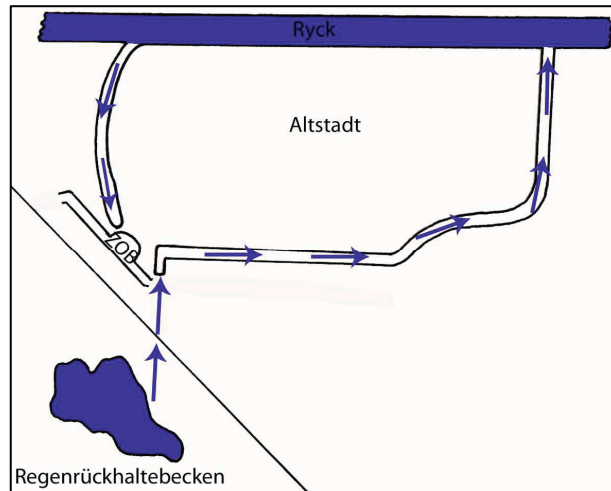


Abb. 40: Fließrichtung des Wassers durch den Stadtgraben (Quelle: FÖRSTE, 2009)



Abb. 41: Zufluss mit Einleitung (Quelle: FÖRSTE, 2009)

4.7 Gebäude

Südlich des Platzes, am Gehweg, steht ein Gebäude der Verkehrsbetriebe Greifswald GmbH (s. Abb. 42, S. 29). Dort kann man Fahrkarten im Vorverkauf erwerben oder Fahrplanauskünfte erhalten. Zusätzlich dient es den Busfahrern als Pausen- und Aufenthaltsraum. Es ist eingeschossig, weiß verputzt, mit einem grauen Sockel versehen und verfügt über einen Vorder- und Seiteneingang. An der Fassade hängen Fahrplanauskünfte und Informationen der Verkehrsbetriebe. Die Fenster sind an den Seiten und hinter dem Haus vergittert. Das Satteldach des Gebäudes besteht aus schwarzen Dachpappeschindeln und schließt vorne mit einem kleinen Vordach ab.



Abb. 42: Gebäude der Verkehrsbetriebe Greifswald GmbH (Quelle: FÖRSTE, 2009)

4.8 Flächennutzungen

Der Platz wird für öffentliche Zwecke genutzt. Er wird mit Kraftfahrzeugen und Fahrrädern befahren, sowie fußläufig erschlossen. Die unterschiedlichen Nutzungsbereiche sind durch verschiedene Beläge kenntlich gemacht. Die Fahrbahn ist asphaltiert und die Gehbereiche gepflastert und mit einem Hochbord von der Fahrbahn getrennt. In erster Linie wird der Platz als Busbahnhof genutzt. Keiner der Gehwege endet auf ihm, denn er ist zugleich Warte- und Aufenthaltsbereich, sowie Querungsbereich. Das Befahren des Platzes mit privaten Kraftfahrzeugen ist verboten und nur dem öffentlichen Regional- und Stadtverkehr vorbehalten. An Nutzergruppen sind alle Altersgruppen zu finden. Kindergarten- und Schulgruppen, die einen Ausflug zum nahe gelegenen Tierpark machen, Reisende, die am Bahnhof ankommen und die Stadt besuchen wollen, ältere und jüngere Menschen, die einfach nur spazieren gehen oder zum Einkaufen in die Stadt möchten. Um die unterschiedlichen Wegemöglichkeiten mit ihren Nutzungsintensitäten darzustellen, wurden in der Abbildung (s. Abb. 43, S. 30) die einzelnen Wege mit Pfeilen versehen und nummeriert, von Weg 1 bis Weg 11. Die Pfeile sind mit unterschiedlichen Strichstärken versehen, je größer die Strichstärke, desto höher die Nutzungsintensität. Eine kurze Erläuterung zu den Frequenzen erfolgt zur besseren Übersichtlichkeit, in der nachfolgenden Tabelle.

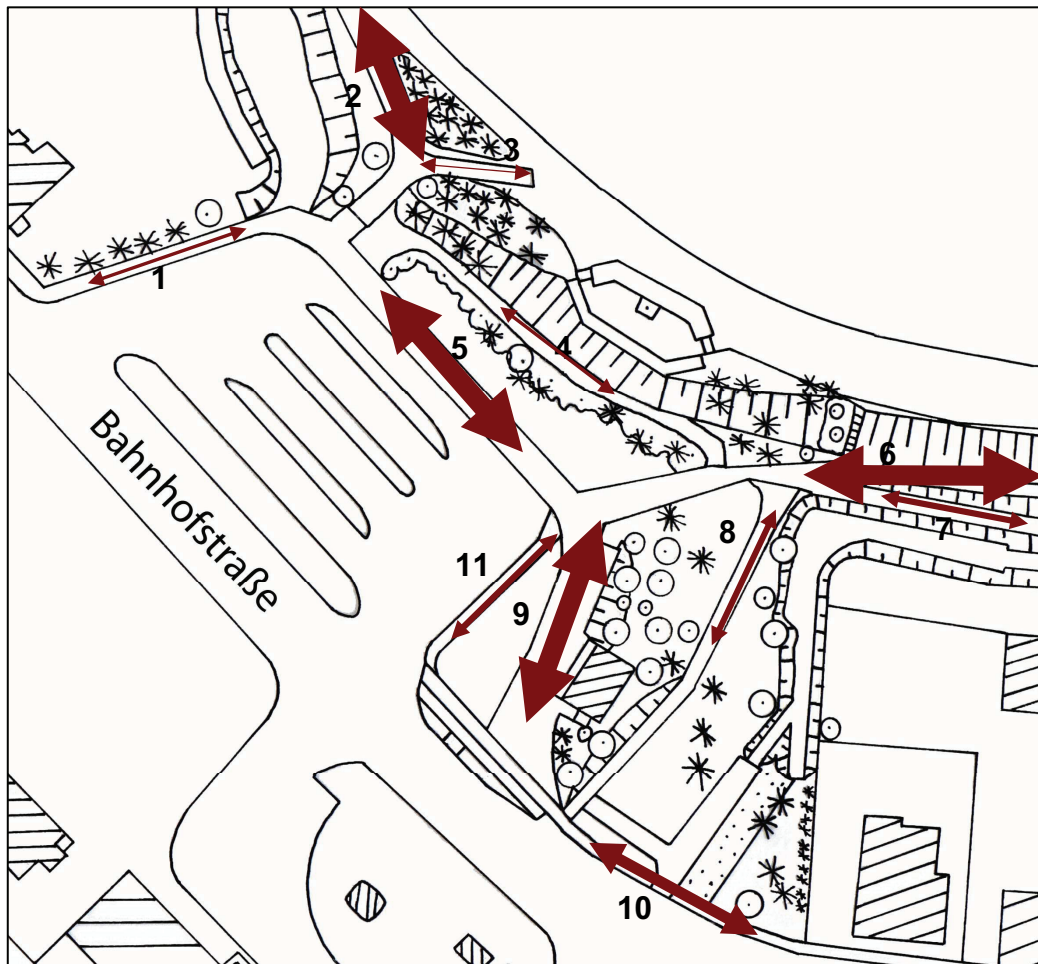


Abb. 43: Wegebeziehungen (Quelle: FÖRSTE, 2009)

Tabelle 2: Wegenutzungsintensitäten (Quelle: FÖRSTE, 2009)

Weg	Nutzungsart	Frequenz
1	Wartebereich	gering
2	Querung	sehr hoch
3	Querung	kaum vorhanden
4	Querung	gering
5	Querung, Wartebereich	sehr hoch
6	Querung	sehr hoch
7	Querung	gelegentlich
8	Querung	gelegentlich
9	Querung	sehr hoch
10	Querung	hoch
11	Querung	gelegentlich

Die am stärksten frequentierten Wege sind die Wege 2, 5, 6, und 9, über diese Wege gelangt man vom Busbahnhof oder Bahnhof in die Altstadt, wie auch umgekehrt. Weg 2 führt zum Tierpark, zu den Credner- Anlagen oder in die Altstadt. Die Wege 3 und 6 führen ins Zentrum der Altstadt. Auf dieser Strecke befindet sich der größte Teil der Wallanlagen, der von Spaziergängern sehr geschätzt wird. Am Weg 11 halten einige Busse, um die Fahrgäste aussteigen zu lassen. Da sich dort aber keine Haltestelle befindet, wird dieser Weg nur zur Querung genutzt. Weg 7 führt am Stadtgraben entlang, von dort gelangt man in andere Stadtteile von Greifswald oder auch in die Altstadt. Die Wege 8 und 4 werden fast nur von

Spaziergängern benutzt, wobei Weg 4 saisonbedingt auch als Aufenthalts- und Erholungsort dient. Im Frühjahr werden dort die mobilen Sitzbänke aufgestellt, die von Spaziergängern sehr gut angenommen werden. Kaum jemand geht auf dem Weg 1 am nordwestlichen Rand des Platzes, dieser Weg wird fast ausschließlich als Wartebereich genutzt. In dieser Richtung, entlang der Bahnhofstraße, befindet sich nur noch das Grundstück der Pommerschen Evangelischen Kirche sowie ein paar Privatgrundstücke. Auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnhofstraße liegt eine Brachfläche der Deutschen Bahn AG. Südlich des Busbahnhofes führt Weg 10 entlang der Bahnhofstraße zum Busbahnhof. In dieser Richtung befindet sich der Großteil der Stadt Greifswald.

4.9 Morphologie

Den größten Höhenunterschied bildet die Wallböschung (Abb. 44), sie steigt bis auf drei Meter über dem Platz an. Die beiden Wallwege nördlich und östlich des Platzes führen den Wall hinauf, wobei der nördliche Wallweg eine Steigung von 3 % aufweist. Der östliche Wallweg besitzt zunächst kaum eine Steigung. Erst auf den letzten 30 Metern beträgt der Anstieg ca. 10 %. Auf der südlichen Rasenfläche befinden sich mehrere kleine Böschungsbereiche. Das gesamte Gelände fällt vom gepflasterten Gehweg, der am Gebäude vorbei führt, ca. 4 % in Richtung Südosten ab und ist dann tiefer gelegen als der Rest der Fläche (Abb. 45). Der Stadtgraben ist von einer ca. zwei Meter abfallenden Böschung eingefasst.

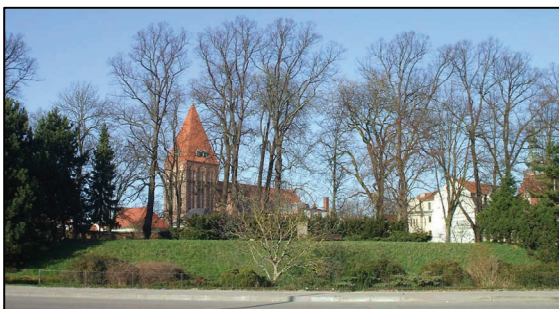


Abb. 44: Wallböschung (Quelle: FÖRSTE, 2009)



Abb. 45: abfallendes Gelände (Quelle: FÖRSTE, 2009)

5. Planung

5.1 Gestaltungsprinzipien

Erneuerungs- und Entwicklungsbemühungen in den öffentlichen Räumen der Stadt gab es schon immer, das ist somit kein neues Thema mehr. (vgl. SELLE, K. 2002) Dem andauernden Modernisierungsprozess und Stadtwandel müssen Überlegungen folgen, wie die städtischen Grün- und Freiräume in der Zukunft zu behandeln sind. (vgl.: SCHÖBEL, S. 2003) Zur Lösung dieser Aufgabe ist es für den Planer wichtig aus den Erfahrungen der Geschichte der Stadtbaukunst zu schöpfen, sowie eine bewusste Anwendung grundlegender Prinzipien der räumlichen Gestaltung. (vgl. LÄSSIG, K., et al. 1968)

Plätze haben vier Seiten und werden vom Rand, also den angrenzenden Grundstücken und den daran geknüpften Nutzungsmöglichkeiten bestimmt. Sie können gezielt aufgesucht oder bloß überquert werden, sind also Weg und Ort zugleich. Ein Platz muss offen und aus der Entfernung einsehbar sein, damit man mit einem Gefühl der Sicherheit auf die jeweilige Situation eingehen kann. Er braucht genügend Raum um das Aufeinanderzu- und wieder abgehen zu ermöglichen. Dies wird durch die Erschließung, Parzellierung und Zonierung ermöglicht. Informationen über die Zugänglichkeit und Zuständigkeit des Platzes vermitteln dem Nutzer die Grenzen, Schwellen, Wege und Orte. Um den Wechsel von einem Nutzungsbereich zum anderen (z. B. Fahrbahn und Gehweg) zu signalisieren, sollten diese immer mit einer morphologischen Schwelle (z. B. Hochbord) voneinander abgetrennt sein. Mit diesen Hilfsmitteln zur Orientierung wird der Platz lesbar und brauchbar. Das Prinzip ist eine gebrauchsfähige und sparsame Überlegung eines Platzes, damit er alterungsfähig wird. Ergänzungen oder Variationen sollten lieber im Laufe der Fertigstellung vorgenommen werden, anstatt später am fertigen Platz noch mühsame, aber notwendige Korrekturen vornehmen zu müssen. (vgl. THEILING, C., BÄUERLE, H. 1997) Die drei Grundbedürfnisse für die Gestaltung eines Platzes sind: Einfachheit, Brauchbarkeit und Wirtschaftlichkeit. (vgl. MIGGE, L. 1913) Eine Voraussetzung für die Brauchbarkeit ist, dass öffentliche Räume auch als solche wahrgenommen werden. Dies wird durch ihre Durchlässigkeit (Platzwand), Zugänglichkeit und Orientierungsmöglichkeit (Wegeführung) erreicht. (vgl. WENTZ, M. In: SELLE, K. 2002) Wichtig für die Herstellung eines Platzes ist, dass er über eine geschlossene Platzwand verfügt, also am besten von Bäumen gerahmt wird. Die Baumreihen dienen als natürliche Grenze zu anliegenden Fahrbahnen und Wegen. Sie gliedern die Fläche, wirken raumbildend und sind ein Zeichen dafür, dass hier ein Platz ist. Durch den transparenten Rand werden Durchblicke und Beobachtungen zwischen den Baumstämmen auf die Umgebung möglich. Somit ist der Rand einfach wie auch brauchbar hergestellt. (vgl. THEILING, C., BÄUERLE, H. 1997) Als Alleen lenken Bäume den Blick in

eine Bestimmte Richtung. An Verkehrsstraßen spenden sie Schatten, Windschutz, erleichtern die Orientierung und geben der Straße ein charakteristisches Gepräge. Im Verhältnis gesehen beanspruchen sie eine geringe Grundfläche und entwickeln ein großes Volumen an bioklimatisch wirksamer Pflanzenmasse und Blattoberfläche (vgl. GREINER, J., GELBRICH, H. 1974) Ein Gehweg der direkt an die Fahrbahn angrenzt ist schlechter nutzbar als wenn dieser über eine Baumpflanzung von der Fahrbahn getrennt wird. Die Baumgrenze an der Fahrbahn bewirkt eine eindeutige Struktur des Straßenraumes und gibt den Passant/Innen Sicherheit. (vgl. GRUNDLER, H., LÜHRS, H. 1993) Grundsätzlich gilt, dass Freiflächen nie isoliert für sich gesehen werden sollten. Der Straßenraum, Nachbargrundstücke, Ortsbild und Landschaft sollten in die Planung mit einbezogen, sowie der Platz in das Fußwegesystem integriert werden. (vgl. SCHILLER, H. 1952) Freiflächen können landschaftlich und architektonisch gestaltet werden. Beides sind verschiedene Abstufungen des natürlichen Erscheinungsbildes. (vgl. SCHILLER, H. 1952) Eine architektonische Fassung für die Erscheinung des Platzes wäre jedoch von Vorteil. Denn die geometrische Form ist eine einfache und allgemein verständliche Grundform. (vgl. MIGGE, L. 1913) Um eine Harmonie zu erreichen, müssen die vielen Einzelheiten einem Generalnenner unterstellt werden, z.B. einheitliches Baumaterial für Treppen, Beläge oder Mauern. Das Einzelne soll sich dem Ganzen unterordnen, aber nicht darin untergehen.

„Das sind die besten Gestaltungswerke, an denen nichts auffällt, die so sind wie selbstverständlich, nicht anders sein können“ (SCHILLER, H. 1952:39)

Ausstattungs-elemente, wie z. B. Brunnen und Denkmäler oder Baum- und Strauchpflanzungen sollten nicht in die Platzmitte oder in Hauptachsen des Verkehrs geplant werden. Dort stehen sie nur im Weg oder verstellen die Sicht auf bestimmte Objekte. Sie sollten eher an die Seite, an die Platzwand gerückt werden. Der Platz kommt besser zur Geltung wenn er in der Mitte frei steht, denn erst ein freier Raum wird zum Platz. (vgl. SITTE, C. 1909/ 1983) Ein freier Platz ist eine symbolische Geste zur Einladung, zum Betreten. Er bildet die größtmöglichen Bewegungs- und Spielräume, sowie Aneignungs- und Nutzungschancen. Es ist immer genügend Raum da, um sich frei zu bewegen oder für Veranstaltungen, wie Märkte oder Feste. Der Platz ist von allen Seiten, ohne Barrieren und für jeden zugänglich. (vgl. KNIRSCH, J. 2004)

„Die Atmosphäre des leeren Raumes, seine Stimmung und Ausstrahlung, kann durch die Nutzung, Assoziationen, Gefühle, durch Emotionen auch Hochspannung wecken.“ (KNIRSCH, J. 2004: 43)

Alle Flächen sollten betret- und überquerbar sein. Eine Einschüchterung durch „Betreten verboten- Beschilderungen“, Zäune oder Dornensträucher ist zu vermeiden. Die Zäune

zerstören die soziale Nutzbarkeit der Freiräume, sie grenzen nicht ein, sondern sperren aus. (vgl. HÜLBUSCH, K. H. In: ANDRITZKY, M, SPITZER, K. 1981) Der Leitgedanke zur Gestaltung öffentlicher Plätze ist keine starren Freiräume, sondern entwicklungsfähige und von Menschen belebte Freiräume zu schaffen. Mit offenen Angeboten und ohne viele Vorgaben. (vgl. KNIRSCH, J. 2004)

„Der ideale Platz sollte weiten Raum geben, der von den Menschen genutzt werden kann, wie immer sie es wollen- einfach nur um den Platz zu überqueren, zum Spielen für Kinder, zum Radfahren, zum Inline- Skating, zum Ball spielen, um in Gruppen herum zu stehen, sich zu unterhalten. Es sollten Orte des Wassers sein, zur Entspannung, zur Wahrnehmung der Kühle, der Bewegung, der Geräusche; es sollten Orte des Lichts, der Sonne, der Wärme und des Schattens sein und es sollten Orte der Bäume sein, grüne Plätze, als Hain zur Erholung, zum Verweilen...“ (BRUMMEL, A., REISINGER, C., In: KNIRSCH, J. 2004:7)

Planung bedeutet vorhandene Qualitäten weiterentwickeln. Ein Platz sollte vielseitig nutzbar sein. Seine Einmaligkeit erfährt er erst im Laufe der Zeit durch die Nutzung und nicht etwa durch besonders kreative Neuschöpfungen. (vgl. GÄLZER, R. 2001)

„Wir wollen keine Determinierung und keine Zwangssituationen erzeugen. Wir wollen erkennbare und wieder erkennbare Räume anbieten. Es sollen keine Räume sein, die sich wegen formalästhetischer Sperenzchen in wenigen Jahren überlebt haben und auf den Designmüll wandern. Städte brauchen urbane Räume, die ihren Charakter prägen, die man emotional besetzen kann, die in Erinnerung bleiben und die vor allem den Alltag im beiläufigen Gebrauch bereichern.“ (WOLFRUM, S. In: GLOCKMANN, K. (Red.) 2007:16)

Neue, originelle Einfälle der Gestalter sind oft wichtiger als die Überlegung zur Nutzbarkeit der Flächen für die Menschen. Der Zwang zur permanenten Demonstration von Besonderheit sowie die notwendige dauernde Sanierung verhindert dass aus den Grünflächen durch Nutzung Freiräume werden. (vgl. HÜLBUSCH, K. H. In: ANDRITZKY, M, SPITZER, K. 1981) Die Flächen werden mit dekorativem Grün besetzt und somit für die Bevölkerung unbenutzbar gemacht. Es folgen hohe Kosten für Pflege und Unterhaltung, Neupflanzungen, sowie ständige Eingriffe um die Nutzungsspuren und die spontan wachsende Vegetation zu beseitigen. (vgl. GRUNDLER, H., LÜHRS, H. 1993) Die gestalterischen Einfälle, die nach einer Saison wieder langweilig werden und alle Beteiligten verwirren weil sie nicht verstanden werden, sind unnötig und teuer. Die dekorativen, modischen Details besetzen die Plätze und können dauerhaft nicht gebraucht werden. (vgl. THEILING, C., BÄUERLE, H. 1997) Nicht mit dekorativen Elementen überladene Freiräume, sondern Anlagen die einfach, zweckmäßig und verständlich sind werden von den Menschen genutzt und damit auch alterungsfähig. (vgl. BONDER, H. 1954)

„Nachhaltig im Sinne von haltbar und brauchbar sind Dinge nur, wenn sie Wechsel und Veränderungen des Gebrauchs mitmachen, überdauern und dabei qualitativer Bestandteil bleiben können. Das setzt bei aller Zweckmäßigkeit ein geringes Maß an Spezialisierungen bei den Überlegungen zur Erstinvestition voraus, und auch eine Zurückhaltung bei Flächenbesetzenden oder dekorativen Finessen“ (BÖSE- VETTER, H. In: THEILING, C., BÄUERLE, H. 1997:122)

Um Platz für künftige Entwicklungen zu lassen, ist deshalb eine multifunktionale, also offene Gestaltung wichtig. Bei Um- oder Neuplanungen sollten die unverwechselbaren Eigenheiten, der „Genius Loci“, herausgearbeitet werden um dem Ort eine unverwechselbare Identität zu verschaffen. (vgl. HAFFNER, H. 2005)

Bepflanzung

Mit der Pflanzenverwendung sollte sparsam umgegangen werden. Am besten ist, wenn eine Gehölzart vorherrscht und alle anderen dienende Begleiter sind. (vgl. SCHILLER, H. 1952) Ein „Strauch- und Baummuseum“ würde die Nutzbarkeit einer Freifläche einschränken. Es ist besser die Anlage aktiv auszunutzen, anstatt sie nur besehen zu können. Schließlich sollen die Grünplätze nützliche Mitglieder im Städtebau werden. (vgl. MIGGE, L. 1913) Einen guten Stadt- wie auch Alleebaum stellt z. B. die Linde dar. Sie wächst schnell, verträgt das Aufasten und verursacht wenig Unterhaltsaufwand. (vgl. HAFFNER, H. 2005)

Ausstattung

Viele Stadtplätze sind mit Ausstattungselementen überfüllt. Die unzähligen Verkehrsschilder, Informationstafeln, Poller, Papierkörbe, Leuchten, Sitzbänke und Blumenkübel stellen die Fläche zu und verhindern den Gebrauch und eine Inbesitznahme des Platzes. Für diese Plätze wäre eine gezielte Neuorientierung nötig. Die schlimmsten Störungen gilt es zu reduzieren, indem die überflüssige Möblierung aussortiert und entfernt wird. (vgl. KNIRSCH, J. 2004) Für Neuplanungen gilt es, die Möblierung dort aufzustellen wo sie auch gebraucht wird. Ihre Anzahl richtet sich nach der Frequentierung des Freiraumes. (vgl. ANDRITZKY, M., SPITZER, K. 1981)

Wege und Beläge

Die Breite der Wege ist abhängig von ihrer Benutzerquote. Die Wege sollten dort angelegt werden, wo sie benötigt werden, also zweckmäßig und zielgerichtet. (vgl. SCHILLER, H. 1952) Durch eine gute Ausleuchtung und Übersichtlichkeit der Wege ist eine Orientierung möglich und sie sind mit einem Gefühl der Sicherheit begehbar. (vgl. GÄLZER, R. 2001)

Wichtig für das gesamte Erscheinungsbild und die Nutzbarkeit des Platzes sind seine Beläge. Asphalt und Beton sind für die Mehrheit der Bevölkerung ein Symbol für Naturzerstörung, deshalb wünscht sich der pflastergewohnte Stadtbewohner weniger Asphalt und mehr weiche Beläge auf den Freiflächen. Ein unversiegelter, elastischer Grund, wie bei einer wassergebundenen Wegedecke, hat ökologische Vorteile: er ist vegetationsfähig und das Wasser versickert im Boden. Außerdem sind für den Nutzer angenehme, weiche Gehbewegungen möglich. (vgl. GARBRECHT, D. In: ANDRITZKY, M., SPITZER, K. 1981) Mit Hilfe des wasser- und luftdurchlässigen Aufbaus einer wassergebundenen Wegedecke werden die Standortbedingungen städtischer Straßenbäume verbessert. Bei der Herstellung ist es wichtig einen hohen Skelettanteil zu wählen, der eine Belastbarkeit gewährt und wasserdurchlässig ist. Der Tonmineralanteil sollte nicht zu hoch sein, damit die Decke nicht verklebt oder verschlämmt. Dann wird sie in einer ausreichenden Schichtstärke eingestampft oder gewalzt, aber niemals abgerüttelt. (vgl. LUCKS, T. 1993) Für befestigte Wege wäre ein Natursteinpflaster, z. B. aus Granit oder gelbem Sandstein am besten. Dieses ist lebendig, langlebig, robust und eignet sich für unterschiedliche topografische Verhältnisse. (vgl. HAFFNER, H. 2005)

Pflege

Wird das Prinzip einer nutzungsorientierten Gestaltung bei der Planung berücksichtigt, wird sich später auch die Pflege auf korrigierende, ergänzende und stabilisierende Eingriffe beschränken. Mit dem Ziel die Funktionstüchtigkeit des Raumes zu erhalten, wird die Platznutzung als stabilisierender Faktor in die Pflege mit eingeplant. (vgl. GRUNDLER, H., LÜHRS, H. 1993) Die Pflege dient also dem Erhalt der Brauchbarkeit und ist an der Nutzung orientiert. Sie ist eine unterstützende Tätigkeit. (vgl. AUERSWALD, B. 1993)

5.2 Der Entwurf

Mein Entwurf soll einen vielfältig nutzbaren Freiraum herstellen. In erster Linie soll der Platz eine sichere und gute Erschließung gewährleisten und querbar sein. Über ihn gelangen viele Menschen vom Hauptbahnhof oder Busbahnhof in die Greifswalder Altstadt. Er stellt eine Art Tor, eine Verbindung vom Hauptbahnhof/ Busbahnhof über die Wallanlagen in die Altstadt dar. Außerdem soll er mit seiner repräsentativen Wirkung die Besucher der Stadt willkommen heißen, sowie einen Bezug zur Umgebung erkennen lassen. Für die zukünftigen Nutzer wird die Aufenthaltsqualität mit Hilfe von Bepflanzung und Möblierung, im Vergleich zur alten Gestaltung, verbessert. Dabei wurde darauf geachtet, den Platz nicht mit zu vielen Accessoires voll zu stellen, damit er offen bleibt und Spielraum hat sich im Laufe der Zeit zu verändern. Um all dies zu ermöglichen wurde auf eine ästhetische, funktionale wie auch auf eine offene Gestaltung geachtet. Freiraum soll zugelassen werden. Eine einfache, überschaubare und durchlässige Platzgestaltung ist hier von Vorteil. Der Entwurf enthält architektonische, aber auch landschaftliche Elemente.

5.2.1 Erschließung

Die ursprüngliche Wegeführung wurde nur leicht verändert und der Platz bleibt von allen Seiten erschlossen. Eine Erschließung ist fußläufig oder mit dem Fahrrad möglich. Damit eine direkte Querung zum Hauptbahnhof und Busbahnhof gewährleistet ist, wurden der nördliche und östliche Wallweg etwas in Richtung Platzmitte verlegt. Ein sicherer Übergang zu den jeweiligen Bahnhöfen wird durch Verkehrsinseln auf der Bahnhofstraße ermöglicht. Mit Hilfe von zwei Holzbrücken gelangt man von den beiden Hauptwegen über den geöffneten Stadtgraben. Die auffällige Treppe, die den Wall hinab führt, wurde erneuert und ist nun wieder sicher begehbar. Durch die wassergebundene Wegedecke in der Mitte des Platzes ist eine Querung des gesamten Platzes möglich. Vom östlichen Wallweg führt ein Weg entlang des Grabens auf den Platz.

5.2.2 Beläge und Ausstattung

Beläge

Für die Beläge wurden einheitliche und natürliche Materialien gewählt, die in Form und Farbe zum Gesamtkonzept passen. Zur besseren Übersichtlichkeit und um eine Orientierungsmöglichkeit zu geben, sind für den gesamten Platz zwei Belagsarten vorgesehen. Ein weicher Belag aus einer wassergebundenen Wegedecke (s. Abb. 46, S. 38) und ein harter Belag aus einem Natursteinpflaster (s. Abb. 47, S. 38). Die beiden Hauptwege

(nördlicher und östlicher Wallweg) wurden mit Natursteinpflaster befestigt, da dort die höchste Frequentierung zu erwarten ist. Außerdem sind beide Wege abschüssig und mit der Pflasterung wird ein Ausspülen des Weges durch Niederschlagswasser vermieden. Beide Wege wurden auf 3,50 m verbreitert und als kombinierte Fuß- und Radwege ausgewiesen. Aus Sicherheitsgründen und für eine behindertengerechte Erschließung musste die Steigung des östlichen Wallweges von 10 % auf wenigstens 6 % reduziert werden. Der Weg auf der südlichen Rasenfläche, der zum Stadtgraben führt, wurde ebenfalls mit einem Natursteinpflaster versehen. Da sich unter diesem Weg der Sandfang befindet, ist auf eine ausreichende Fugengröße für die Wasserdurchlässigkeit geachtet worden. Die Mitte des Platzes, der Weg entlang der Wallböschung, der Weg entlang des Grabens sowie alle Baumstreifen sind mit einer wassergebundenen Wegedecke ausgestattet.



Abb. 46: Wassergebundene Wegedecke
(Quelle: http://www.nrl-concept.de/images/hansemesse_.jpg)

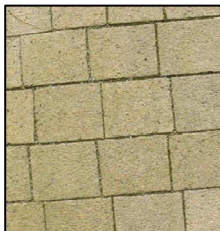


Abb. 47: gelbes Granitsteinpflaster
(Quelle: http://www.granitwelt.com/Naturstein/Baumaterialien/Pflaster/Pflasterplatten_gelb_L40B40H8.html)

Wegeführung

Fuß- und Radweg führen nun die Bahnhofstraße auf der Nordseite begleitend fort. Im Bereich des Platzes grenzen zwei 1,60 m breite Baumstreifen die unterschiedlichen Wegenutzungsbereiche voneinander ab. Der erste Baumstreifen trennt den Radweg von der Fahrbahn und der zweite den Radweg vom Fußweg ab. Beide Wege haben eine Breite von zwei Metern. Ab der nordwestlichen Grenze des Platzes und im Bereich des neuen Busbahnhofes ist der Fußweg aus Platzgründen nur 1,50 m breit. Auf der Nordseite der Bahnhofstraße wurden längs zur Fahrbahn Parkplätze mit einer Größe von 5,70 x 2,50 m, angelegt. (vgl. BRAAM, W. 1999) Die Parkplätze befinden sich im Bereich des Platzes sowie im Bereich der Wohnhäuser. Auf der Südseite der Bahnhofstraße sind Fuß- und Radweg ebenfalls mit einem 1,60 m breiten Baumstreifen von der Fahrbahn abgegrenzt. Der Radweg

ist ab der nördlichen Einfahrt des neuen Busbahnhofes Teil der Fahrbahn und auf ihr mit einer Markierung kenntlich gemacht.

Ausstattung

Die Ausstattungselemente wurden auf Leuchten, Sitzbänke aus Holz und Abfallbehälter beschränkt. Die Sitzbänke (Abb. 48), sind an der Wallböschung sowie am östlichen Wallweg platziert. Damit der Nutzer die Möglichkeit hat in zwei verschiedene Richtungen zu blicken, wurden an der Südseite des geöffneten Grabens sowie an der südlichen Rasenfläche Doppelsitzbänke (Abb. 49) aufgestellt. Somit hat er die Wahl für eine Sicht über den freien Platz oder in Richtung Wall. Neben jede zweite Sitzbank ist ein Abfallbehälter aufgestellt.



Abb. 48: Parkbank
(Quelle: http://www.penny-baenke.de/park_15.htm)



Abb. 49: Beispiel einer Doppelsitzbank
(Quelle: <http://www.runge-bank.de/produkte/produkt.php?artikelNr=Doppel-Swing&linie=10&modell=Doppel-Swing&warengr=12#>)

5.2.3 Bepflanzung

Soweit es möglich war, wurde der Altbestand an Gehölzen erhalten. Zur Gliederung des Platzes wurden Linden (*Tilia cordata*) gepflanzt. Die Baumpflanzungen erfolgten ca. 1,30 m von den Wegen und von Baum zu Baum in einem Abstand von fünf Metern. Alle Bäume stehen symmetrisch zueinander. Zur besseren Orientierung wurden die Wegeführungen ebenfalls von Bäumen gerahmt. Der landschaftliche Bestand auf der südlichen Rasenfläche wurde in den architektonischen Teil des Platzes mit Hilfe einer dreireihigen Lindenallee eingebunden. Durch die Lindenpflanzungen, die den Platz umgeben, und der frei bleibenden Platzmitte, entsteht ein schöner Licht- und Schatteneffekt. Tritt man aus dem grünen, schützenden Baumdach heraus, wird man von einem hellen, freundlichen und offenen Platz empfangen. Der Bepflanzungsstreifen auf der Rasenfläche vor der Wallböschung wurde bis auf den Wallnussbaum entfernt. Auf der entstehenden freien Fläche wurde Rasen ausgesät und ebenfalls Lindenbäume (*Tilia cordata*) angepflanzt. Der Feuerdorn (*Pyracantha spec.*), an der Wallböschung neben der Treppe wurde gerodet. Damit stehen die Linde und die Birke wieder frei und es ist eine freie Sicht von der Treppe auf den Platz möglich. Ebenfalls entfernt wurde der Bepflanzungsstreifen mit der Rindenmulchabdeckung auf der südlichen Rasenfläche. Um den historischen Bestand auf dem Wall wiederherzustellen, wurde die alte

Lindenallee mit Neupflanzungen weitergeführt. Dafür musste die Pflanzfläche in Höhe des nördlichen Wallweges entfernt werden.

5.2.4 Gewässer

Der Stadtgraben wurde aus Gründen der Renaturierung, Ästhetik und Funktionstüchtigkeit geöffnet. Somit können keine Rohre mehr verstopfen und ein ungehinderter Durchfluss des Wassers ist gewährleistet. Im Bereich des Platzes wurde der Graben in einer Tiefe von einem Meter und einer Breite von zwei Metern ausgehoben. Er wurde in eine „U“-Form gebracht und erhielt eine Einbettung aus Natursteinen. Oberhalb und zu beiden Seiten des Grabens wurde diese Einbettung noch 0,50 m in die Fläche ausgepflastert (Abb. 50). Im Stadtgraben wurden Stufen angelegt, um den Besuchern die Möglichkeit zu geben direkt hinab ans Wasser zu gelangen.

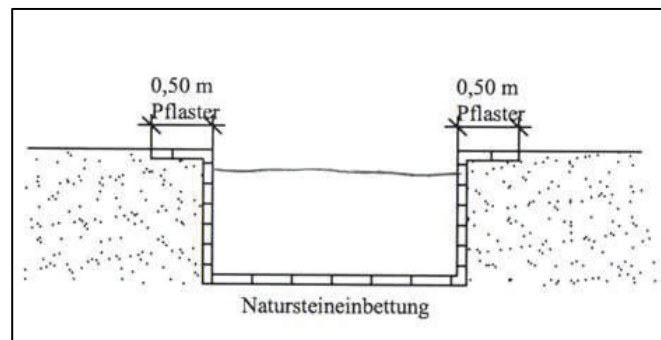


Abb. 50: Grabenquerschnitt (Quelle: FÖRSTE, 2009)

5.2.5 Flächennutzungen

Der Platz bleibt öffentlich und somit allen Nutzergruppen zugänglich. Seine Hauptfunktion ist es eine gute und sichere Erschließung sowie Querung zu ermöglichen, um auf direktem Wege vom Haupt- bzw. Busbahnhof in die Altstadt zu gelangen oder umgekehrt. Er stellt aber auch verschiedene Aufenthaltsbereiche zur Erholung und Kontaktaufnahme bereit. Die großzügige Mittelfläche bietet weitere diverse Nutzungsmöglichkeiten, z. B. für kulturelle oder gesellschaftliche Veranstaltungen. Mit seiner repräsentativen Funktion ist er ein Ankunftsort für Besucher.

5.2.6 Morphologie

Die Höhenunterschiede wurden in den Entwurf miteingebunden. Auf dem östlichen Wallweg muss die Steigung von 10% auf mindestens 6 % reduziert werden, indem sie gleichmäßig auf die gesamte Länge des Weges verteilt wird.

6. Darstellungsverzeichnis

6.1 Abbildungen

	Seite
Abb. 1: Blick vom Pöpke- Platz zum Hauptbahnhof, Foto: 1962 (Quelle: GRUSENICK, D. 2008:12)	9
Abb. 2: Bahnhofsgebäude mit Vorplatz, Foto: 1975 (Quelle: GRUSENICK, D. 2008:12)	9
Abb. 3: Fotografie: Entwurfsplan vom Pöpke- Platz, erstellt 1938 vom Gartenamt Greifswald (Quelle: Archiv Tiefbau- und Grünflächenamt Greifswald, fotografiert von FÖRSTE, 2009)	10
Abb. 4: Seerosenteich vom Pöpke- Platz, Foto: 1938 (Quelle: KIEL, U., et al. 2008: 95)	10
Abb. 5: nördlicher Wallweg vom Pöpke- Platz, Foto: 1938 (Quelle: KIEL, U., et al. 2008: 95)	10
Abb. 6: Trassierung nach Greifswald (Quelle: GRUSENICK, D. 2008:6)	11
Abb. 7: Bahnhofsgebäude Mitte 20er Jahre (Quelle: GRUSENICK, D. 2008: 42)	12
Abb. 8: Straßenverlauf für Kfz- Verkehr mit höhengleichen Bahnübergängen vor der Bahnparallele (Quelle: www.googleearth.de, 2006)	14
Abb. 9: neuer Straßenverlauf für Kfz- Verkehr mit Osnabrücker Straße (Quelle: www.googleearth.de, 2006)	14
Abb. 10: neuer Standort für den Busbahnhof (Quelle: www.googleearth.de, 2006)	15
Abb. 11: Stadtgrundriss Greifswald mit Plangebiet (www.googleearth.de, 2006)	16

Abb. 12: östlicher Wallweg und Weg entlang des Stadtgrabens (Quelle: FÖRSTE, 2009)	17
Abb. 13: nördlicher Wallweg (Quelle: FÖRSTE, 2009)	17
Abb. 14: abgesperrte Treppe (Quelle: FÖRSTE, 2009)	17
Abb. 15: Weg auf südöstlicher Rasenfläche (Quelle: FÖRSTE, 2009)	17
Abb. 16: Schäden in der Fahrbahn (Quelle: FÖRSTE, 2009)	18
Abb. 17: Rasenfläche mit neuem Gehweg (Quelle: FÖRSTE, 2009)	18
Abb. 18: beschädigte Betongehwegplatten (Quelle: FÖRSTE, 2009)	18
Abb. 19: farbige Betongehwegplatten (Quelle: FÖRSTE, 2009)	18
Abb. 20: Unterbau aus Ziegelbruch vom Wallweg (Quelle: FÖRSTE, 2009)	19
Abb. 21: 100 x 200 cm große Betonplatten (Quelle: FÖRSTE, 2009)	19
Abb. 22: Betongehwegplatten mit Natursteinkleinpflaster (Quelle: FÖRSTE, 2009)	19
Abb. 23: Weg aus Rasengittersteinen mit Stromkästen (Quelle: FÖRSTE, 2009)	19
Abb. 24: Fuß- und Radweg mit Übergang zum Hauptbahnhof (Quelle: FÖRSTE, 2009)	19
Abb. 25: Verlauf des Fuß- und Radweges entlang der Bahnhofstraße (Quelle: FÖRSTE, 2009)	20
Abb. 26: Ende des Radweges mitten auf der Fahrbahn (Quelle: FÖRSTE, 2009)	21
Abb. 27: Haltestellenausrüstung (Quelle: FÖRSTE, 2009)	21
Abb. 28: Abfallbehälter und Bänke an Wallböschung (Quelle: FÖRSTE, 2009)	21

Abb. 29: Reklameuhr (Quelle: FÖRSTE, 2009)	22
Abb. 30: Findlinge (Quelle: FÖRSTE, 2009)	22
Abb. 31: Bepflanzung Wallböschung (Quelle: FÖRSTE, 2009)	22
Abb. 32: Bepflanzung an der Walltreppe (Quelle: FÖRSTE, 2009)	22
Abb. 33: Bepflanzungsstreifen (Quelle: FÖRSTE, 2009)	23
Abb. 34: lückenhafte Bepflanzung (Quelle: FÖRSTE, 2009)	23
Abb. 35: Rasenfläche (Quelle: FÖRSTE, 2009)	23
Abb. 36: Rasenfläche südöstlich des Platzes (Quelle: FÖRSTE, 2009)	24
Abb. 37: Bepflanzungsstreifen mit jungen Gehölzen (Quelle: FÖRSTE, 2009)	24
Abb. 38: Gehölzbestand von 1992 (Quelle: Stadtbauamt Greifswald, Abteilung Umwelt- und Naturschutz, 2008; bearbeitet von FÖRSTE, 2009)	27
Abb. 39: nördlicher Bereich des Stadtgrabens (Quelle: FÖRSTE, 2009)	28
Abb. 40: Fließrichtung des Wassers durch den Stadtgraben (Quelle: FÖRSTE, 2009)	28
Abb. 41: Zufluss mit Einleitung (Quelle: FÖRSTE, 2009)	28
Abb. 42: Gebäude der Verkehrsbetriebe Greifswald GmbH (Quelle: FÖRSTE, 2009)	29
Abb. 43: Wegebeziehungen (Quelle: FÖRSTE, 2009)	30
Abb. 44: Wallböschung (Quelle: FÖRSTE, 2009)	31
Abb. 45: abfallendes Gelände (Quelle: FÖRSTE, 2009)	31

Abb. 46: Wassergebundene Wegedecke (Quelle: http://www.nrl-concept.de/images/hansemesse_.jpg)	38
Abb. 47: gelbes Granitsteinpflaster (Quelle: http://www.granitwelt.com/Naturstein/Baumaterialien/Pflaster/Pflasterplatten_gelb_L40B40H8.html)	38
Abb. 48: Parkbank (Quelle: http://www.penny-baenke.de/park_15.htm)	39
Abb. 49: Beispiel einer Doppelsitzbank (Quelle: http://www.runge-bank.de/produkte/produkt.php?artikelnr=Doppel-Swing&linie=10&modell=Doppel-Swing&warengr=12#)	39
Abb. 50: Grabenquerschnitt (Quelle: FÖRSTE, 2009)	40

6.2 Tabellen

Tabelle 1: Baumkataster (Quelle: Stadtbauamt Greifswald, Abteilung Umwelt- und Naturschutz, 2008; bearbeitet von FÖRSTE, 2009)	24
Tabelle 2: Wegenutzungsintensitäten (Quelle: FÖRSTE, 2009)	30

6.3 Pläne

Bestandsplan (Planungsgrundlage: Ingenieurplanung- Ost, Greifswald)	Anhang 1
Entwurfsplan	Anhang 2
Ausstattungsplan	Anhang 3
Schnitt A – A´	Anhang 4
Schnitt B – B´	Anhang 5

6.4 Abkürzungen

Abb.	Abbildung
ca.	circa, ungefähr
cm	Zentimeter
et al.	und andere
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
m	Meter
m ²	Quadratmeter
S.	Seite
s.	siehe
spec.	Art, Spezies, nicht genau bestimmt
stbu	Stammbusch
usw.	und so weiter
z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

7. Quellenverzeichnis

7.1 Literatur

ABEL, J. 1907/ 1999: Die Universitätsstadt Greifswald und Umgebung. Führer mit Plänen und Bildern, Reprint der 3. Auflage, Greifswald

AMINDE, H.- J., NEULINGER, R., AMINDE, J. 2006: Städtebauliches Konzept für das Bahnhofsumfeld. Entwurfsgutachten zur Stadtraumgestaltung. Stadtplanung aktuell Nr. 39, Hrsg.: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Greifswald

ANDRÄ, K. 1990: Marktplätze. Betrachtungen zu Geschichte und Kultur. Bauakademie der DDR (Hrsg.), Berlin

ANDRITZKY, M, SPITZER, K. 1981: Grün in der Stadt. Von oben. Von selbst für alle anderen, Reinbek

AUERSWALD, B. 1993: Gärtnerische Erfahrungen mit selektiver Freiraumpflege. In: AG Freiraum und Vegetation (Hrsg): Gut gesät. Notizbuch 29 der Kasseler Schule, Kassel

BIEDERSTEDT, R., FELDKAMP, K. 1983: Greifswald. –Stadtbild und Bevölkerung im Mittelalter. Hrsg.: Museum der Stadt Greifswald, Rostock

BONDER, H. 1954: Großgrüngestaltung und Städtebau, Dresden

BÖSE- VETTER, H. 1997 In: THEILING, C., BÄUERLE, H.: Plätze in Bremen- Platz haben und Platz lassen. Ein freiraumplanerisches Gutachten. In: AG Freiraum und Vegetation (Hrsg.): Bremer – Reihen. Reihenhäuser und ´ne Reihe Plätze in Bremen, Notizbuch 44 der Kassler Schule, Kassel

BÖSE- VETTER, H. (Red.) 1991: Nachlese: Freiraumplanung. AG Freiraum und Vegetation (Hrsg.) Notizbuch 10 der Kasseler Schule, Kassel

BRAAM, W. 1999: Stadtplanung, 3. Auflage, Düsseldorf

BRUMMEL, A., REISINGER, C. 2004: Von Mannheim nach Japan, Gartenkunst 2000. In: KNIRSCH, J.: Stadtplätze. Architektur und Freiraumplanung, Leinfelden- Echterdingen Deutsche Bauakademie. Institut für Städtebau und Architektur,

COLLAGE NORD 1997 In: THEILING, C., BÄUERLE, H.: Plätze in Bremen- Platz haben und Platz lassen. Ein freiraumplanerisches Gutachten. In: AG Freiraum und Vegetation (Hrsg.): Bremer – Reihen. Reihenhäuser und ´ne Reihe Plätze in Bremen, Notizbuch 44 der Kassler Schule, Kassel

PROBST, O. 2002: Plätze: Plätze und städtische Freiräume von 1993 bis heute. Urban squares: Recent European promenades, squares and city centres, München

GARBRECHT, D. 1981: Weiche Wege. In: ANDRITZKY, M, SPITZER, K.: Grün in der Stadt. Von oben. Von selbst für alle anderen, Reinbek

GÄLZER, R. 2001: Grünplanung für Städte. Planung, Entwurf, Bau und Erhaltung, Stuttgart

GLOCKMANN, K. (Red.) 2007: Gartenkunst im Städtebau. Geschichte und Herausforderungen. Hrsg.: Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftsarchitektur e. V., München

GREINER, J., GELBRICH, H. 1974: Grünflächen der Stadt. Grundlagen für die Planung, Berlin

GRUNDER, H., LÜHRS, H. 1993: Straßenbegleitgrün in der Krise. In: AG Freiraum und Vegetation (Hrsg.): Vom Rand zur Bordüre. Notizbuch 27 der Kasseler Schule, Kassel

GRUSENICK, D. 2008: 145 Jahre Bahnhof Greifswald. 1863 – 2008. Berlin

HAFFNER, H. 2005: Orte. Plätze. Räume. Vom Umbang mit der Stadt, München

HANKE, G, IMHORST, G., LENUCK, B. 2005: Bahnparallele. Planung & Bau. Hrsg.: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Greifswald

HARDT, M., LENUCK, B. 2007: Bahnparallele Greifswald. Termine, Projekte, Wege. Hrsg.: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Greifswald

HÜLBUSCH, K. H. 1981: Zur Ideologie der öffentlichen Grünplanung. In: ANDRITZKY, M, SPITZER, K.: Grün in der Stadt. Von oben. Von selbst für alle anderen, Reinbek

KIEL, U., LISSOK, M., WENGHÖFER, H- G. 2008: Von der Stadtbefestigung zur Wallpromenade. Die Geschichte der Greifswalder Fortifikationswerke und ihrer

Umgestaltung zur städtischen Grünanlage. Hrsg.: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Greifswald

KNIRSCH, J. 2004: Stadtplätze. Architektur und Freiraumplanung, Leinfelden- Echterdingen

LÄSSIG, K., LINKE, R., RIETDORF, W., WESSEL, G. 1968: Straßen und Plätze. Beispiele zur Gestaltung städtebaulicher Räume, Berlin

LÖTSCH, B. 1981: Stadtklima und Grün. In: ANDRITZKY, M, SPITZER, K.: Grün in der Stadt. Von oben. Von selbst für alle anderen, Reinbek

LUCKS, T. 1993: Die „kreative Zerstörung“ der Straße. In: AG Freiraum und Vegetation (Hrsg.): Vom Rand zur Bordüre. Notizbuch 27 der Kasseler Schule, Kassel

MIGGE, L. 1913: Die Gartenkultur des 20. Jahrhunderts, Jena

SACK, M. 2003: Verlockungen der Architektur. Kritische Beobachtungen und Bemerkungen über Häuser und Städte, Plätze und Gärten, Luzern

SCHILLER, H. 1952: Gartengestaltung. Die Gestaltungsgesetze, Planung und Durchführung öffentlicher Grünanlagen und privater Gärten, Berlin

SCHÖBEL, S. 2003: Qualitative Freiraumplanung. Perspektiven städtischer Grün- und Freiräume aus Berlin, Berlin

SELLE, K. 2002: Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund

SIEVERTS, T. 2002: Die Gestaltung des öffentlichen Raums. In: SELLE, K.: Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund

SITTE, C. 1909/ 1983: Der Städtebauch nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Vermehrt um „Großstadtgrün“. Reprint der 4. Auflage, Braunschweig

THEILING, C., BÄUERLE, H. 1997: Plätze in Bremen- Platz haben und Platz lassen. Ein freiraumplanerisches Gutachten. In: AG Freiraum und Vegetation (Hrsg.): Bremer – Reihen. Reihenhäuser und eine Reihe Plätze in Bremen, Notizbuch 44 der Kasseler Schule, Kassel

WAGENFELD, H. 1985: Stadtgrünplätze- Widergewonnener Freiraum. Planung- Anlage- Nutzung, Wiesbaden und –Berlin, 1985

WENTZ, M. 2002: Der öffentliche Raum als das Wesentliche des Städtebaus. In: SELLE, K.: Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund

WERNICKE, H. 2000: Greifswald. Geschichte der Stadt, Schwerin

WOLFRUM, S. 2007: Zur Ästhetik urbaner Freiräume. Warum Architektur lebensnotwendig ist. In: GLOCKMANN, K. (Red.): Gartenkunst im Städtebau. Geschichte und Herausforderungen. Hrsg.: Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftsarchitektur e. V. (Hrsg.), München

ZÖCH, P. 2005: Europäische Landschaftsarchitektur: ausgewählte Projekte von 2000 bis heute. European landscape architecture: squares, parks and promenades: recent projects, München

7.2 Gespräche

SCHINKEL, C. 2009: Tiefbau- und Grünflächenamt Greifswald

LENUCK, B. 2009: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Abteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

7.3 Internet

www.googleearth.de, 2006

<http://www.webmoritz.de/tag/bahnparallele/>

http://www.penny-baenke.de/park_15.htm

http://www.nrl-concept.de/images/hansemesse_.jpg

http://www.granitwelt.com/Naturstein/Baumaterialien/Pflaster/Pflasterplatten_gelb_L40B40H8.html

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre hiermit an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne Benutzung anderer, als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht. Die Arbeit wurde bisher in gleicher oder ähnlicher Form keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht.

Ich bin einverstanden, dass meine Diplomarbeit in der Hochschulbibliothek eingestellt und damit der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.



Claudia Förste

Greifswald, d. 05.08.2009