

MASTER - THESIS ZUR ERLANGUNG DES AKADEMISCHEN GRADES

MASTER OF SCIENCE

IM STUDIENGANG LANDSCHAFTSARCHITEKTUR UND UMWELTPLANUNG

DER HOCHSCHULE NEUBRANDENBURG



THEMA:

„STADTACHSE NEUBRANDENBURG – GESTALTUNG DER STARGARDER STRASSE“

VERFASSER:

DIPL. ING. (FH) STEFANIE HERTEL

VERFASSER: DIPL.- ING. (FH) STEFANIE HERTEL

URN:NBN:DE:GBV:519-THESIS2009-0335-3

ERSTPRÜFER: PROF. DIPL.- ING. THOMAS OYEN

ZWEITPRÜFER: PROF. DR.- ING. WOLFGANG HEILMANN

HOCHSCHULE NEUBRANDENBURG

FACHBEREICH: LANDSCHAFTSARCHITEKTUR, GEOINFORMATIK, GEODÄSIE UND  
BAUINGENIEURWESEN

STUDIENGANG: LANDSCHAFTSARCHITEKTUR UND UMWELTPLANUNG

ABGABEDATUM: 17.05.2010

## DANKSAGUNG

Hiermit richte ich meinen Dank an meine Betreuer Prof. Dipl.-Ing. Thomas Oyen und Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Heilmann für die gute Zusammenarbeit, die vielseitigen Erfahrungen im Bereich des Verkehrswesens sowie die fortwährende hilfreiche Unterstützung bei der Erarbeitung des Themenkomplexes.

Ebenso gilt mein Dank Frau Regine Kunkel und Frau Sigrid Walter der Stadt Neubrandenburg, welche mir jederzeit zu Gesprächen bereit standen und alle notwendigen Materialien zur Verfügung gestellt haben. Des Weiteren bedanke ich mich bei allen Angestellten der Stadtbibliothek, die mir erneut bei der Recherche der Historie des vorliegenden Plangebietes hilfreich zur Seite standen. Zudem danke ich Dipl.-Ing. (FH) Thomas Riemer von der Kommunalen Entwicklungsgesellschaft (KEG) für die Bereitstellung der Unterlagen und aufschlussreichen Gespräche zum Marktplatz Neubrandenburgs.

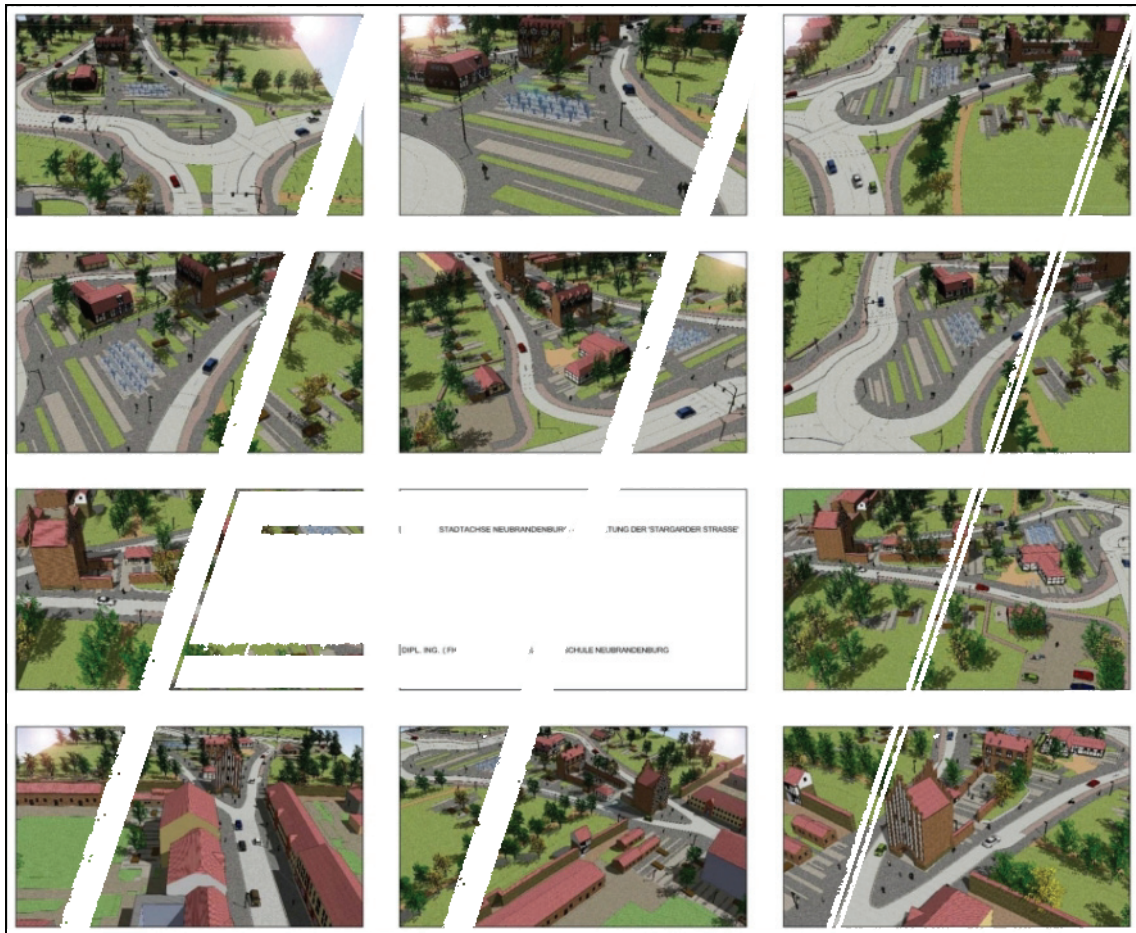
Schlussendlich gilt mein besonderer Dank meiner Familie und meinem Freund Matthias Spangenberg. Sie waren während der gesamten Bearbeitungszeit eine beständige moralische Stütze. Ihnen gilt der Dank für den „etwas anderen“ Blickwinkel auf das Thema und die vielen Anregungen aus der Sicht des Nutzers sowie die Unterstützung bei der Erstellung der 3D-Grafik.

## ZUSAMMENFASSUNG

Die vorliegende Arbeit „Stadtachse Neubrandenburg – Gestaltung der Stargarder Straße“ befasst sich, wie die der Titel es bereits verlauten lässt, mit der Neugestaltung der Nord-Süd-Magistrale der Stadt Neubrandenburg. Unter der Prämisse für den gesamten Straßenzug eine einheitliche, identitätsstiftende Freiraumplanung zu entwickeln, entstanden Entwürfe, die dem repräsentativen Charakter als „Visitenkarte“ der Stadt gerecht werden. Auch verkehrstechnisch ist für das Plangebiet eine gravierende Neuerung geschaffen worden. Mit der Anbindung der Stargarder Straße an den Friedrich-Engels-Ring mittels eines zweistreifigen Kreisverkehrs wurde eine völlig neue Vision zur Vitalisierung der Innenstadt geliefert. Dem Oberzentrum können auf diese Weise neue Impulse zur Weiterentwicklung und Unterstützung der bestehenden Konzepte gegeben werden. Die Arbeit liefert Anregungen für die Stadtentwicklung und gibt Hinweise für die Ausführung der angedachten Planungen.

## ABSTRACT

This thesis engages in the new planning of the „Stadtachse Neubrandenburg – Gestaltung der Stargarder Straße“, the inner city of Neubrandenburg. The highest priority was a completely and individually processing in city-centre renewal. The outcome of this are different conceptual designs, which come up to the representative character of the urban core and his entrée. The traffic planning in this particular territory was also new arranged. The transport connection of the Stargarder Straße and the Friedrich-Engels-Ring is the main intervention in this work. The two-lane gyratory traffic is an option to vitalize the central city. This thesis ends with a demonstration of useful tips for the practical application.



“Nichts ist mächtiger, als eine Idee deren Zeit gekommen ist.“

(VICTOR HUGO)

## INHALTSVERZEICHNIS

DANKSAGUNG .....	3
ZUSAMMENFASSUNG .....	4
ABSTRACT .....	4
I ANLASS UND ZIEL DER ARBEIT .....	8
II NEUBRANDENBURG .....	9
1.0 GESCHICHTLICHE GRUNDLAGEN .....	11
1.1 <i>GESCHICHTE DER STARGARDER STRASSE</i> .....	12
1.2 <i>HISTORISCHE DENKMÄLER IN DER STARGARDER STRASSE</i> .....	15
2.0 STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN DER INNENSTADT UND DESSEN BEZUG ZUR STARGARDER STRASSE .....	16
2.1 <i>ZUR FUNKTION DER INNENSTADT IN NEUBRANDENBURG</i> .....	17
2.2 <i>LEITBILDER UND ZIELE</i> .....	18
3.0 BESTANDSANALYSE .....	21
3.1 <i>STADTBILDANALYSE DER STARGARDER STRASSE</i> .....	23
3.2 <i>BEWERTUNG DES PLANUNGSGEBIETES</i> .....	25
4.0 DIE NEUPLANUNG DER STARGARDER STRASSE – DER STADTACHSE NEUBRANDENBURGS .....	26
4.1 <i>ERLÄUTERUNG DER VORENTWÜRFE</i> .....	27
4.1.1 <i>VORENTWURF I</i> .....	27
4.1.2 <i>VORENTWURF II</i> .....	32
4.1.3 <i>VORENTWURF III</i> .....	36
4.2 <i>ERLÄUTERUNG DER ENTWURFSVARIANTEN</i> .....	43
4.2.1 <i>ENTWURFSVARIANTE I</i> .....	44
4.2.2 <i>ENTWURFSVARIANTE II – DIE FAVORISIERTE NEUPLANUNG</i> .....	50

4.2.3	<i>FAZIT ZU DEN ENTWURFSVARIANTEN I UND II</i> .....	57
5.0	ERGÄNZENDE ÜBERLEGUNGEN ZUR AUSFÜHRUNG DER ENTWURFSIDEE .	60
5.1.1	<i>GEOMETRIEBESCHREIBUNG DER VERKEHRSANBINDUNGEN IN DEN ENTWURFSVARIANTEN I UND II</i> .....	60
5.1.2	<i>DER ZWEISTREIFIG BEFAHRBARE KREISVERKEHRSPLATZ</i> .....	63
5.1.3	<i>BELEUCHTUNGSKONZEPT FÜR DIE ENTWURFSVARIANTE II</i> .....	66
5.1.4	<i>ZUM SHARED-SPACE-PRINZIP FÜR DEN BEREICH DES MARKTPLATZES</i> ..	70
5.1.5	<i>STRASSENBÄUME IM PLANUNGSGEBIET</i> .....	73
5.1.6	<i>BARRIEREFREIHEIT UND MOBILITÄTSGERECHTES BAUEN</i> .....	78
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....	88
	INTERNETQUELLEN .....	92
	PLANVERZEICHNIS .....	94
	EIDESSTÄTTLICHE ERKLÄRUNG .....	96

## I ANLASS UND ZIEL DER ARBEIT

Im Zuge der Überlegungen eines Themas für die Masterthesis erfolgte eingangs eine Rückbesinnung auf bereits erfolgte Planungen sowie die Abwägung neuer Gestaltungsoptionen für die Innenstadt Neubrandenburgs. Letztendlich stachen zwei Aufgabenbereiche heraus: zum einen die Diplomarbeit von Florian Kirsten, welcher sich mit dem Bahnhofskomplex und dem dazugehörigen Stadtentree befasste, zum anderen ein von der Stadt Neubrandenburg in Auftrag gegebener Wettbewerb, welcher sich mit der Neugestaltung des Eingangs zum Kulturpark beschäftigte.

Realisiert wurde in jüngster Vergangenheit bislang nur der mittlere Abschnitt der Stargarder Straße. Hier wurde im Jahre 2009 der Marktplatz nach den Plänen des Büros Noack Landschaftsarchitekten neu gestaltet. Im Zuge dessen wurde auch eine Tiefgarage unter dem Markt angelegt. Der sich anschließende Gebäudekomplex des Hauses der Kultur und Bildung (HKB) wird ab dem Jahre 2010 modernisiert. Große optische Veränderungen haben sich auch in den Jahren 1997 und 1998 zugetragen. Hier wurde das ECE MarktplatzCenter eröffnet sowie die Turmstraße (im Volksmund als Boulevard bezeichnet) rundum erneuert und vom Autoverkehr ausgeschlossen. Beide Vorhaben konzentrieren sich ebenfalls nur auf den mittleren Bereich des Plangebietes. Im Juli 2001 wurde der Platz um die Konzertkirche wie auch das Gebäude selbst nach langer Bauzeit fertiggestellt.

Anhand der oben genannten geplanten und teilweise ausgeführten Vorhaben lässt sich erkennen, dass bislang noch kein ganzheitliches Konzept für die Stargarder Straße – die Stadtachse Neubrandenburgs entworfen wurde und nur punktuelle Verbesserungen das Gesicht der Stadtmitte verändert haben. Diesen Umstand habe ich zum Thema meiner Arbeit gemacht und das Ziel liegt primär in der umfassenden Bearbeitung aller dreier genannten Abschnitte der Nord-Süd-Achse.



## II NEUBRANDENBURG

Das Plangebiet liegt im Zentrum der Stadt Neubrandenburg und manifestiert sich dort als Nord-Süd-Magistrale.

Die Stadt Neubrandenburg befindet sich am Nordufer des Tollensesees, inmitten der reizvollen Mecklenburgischen Seenplatte und somit auf halbem Wege zwischen der Bundeshauptstadt Berlin und der Ostseeküste. Als drittgrößte Stadt des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern mit ca. 71.000 Einwohnern ist Neubrandenburg auch ein bedeutsames Oberzentrum für ca. 370.000 Einwohner der Region Ostmecklenburg und Südostvorpommern.

Die Gründung der Stadt wird auf das Jahr 1248 datiert. Ihre Anlage erfolgte nicht planlos, sondern basiert auf einen, „auf dem Reißbrett“ angelegten, Entwurf. (vgl. BRAUN, L. / SAWATZKI, A. 2007, S.5)

Das fast rechtwinklig angelegte nord-süd/ ost-west orientierte Straßenraster stellt nach wie vor das damalige Gründungskonzept dar. Weitere herausragende Relikte der Vergangenheit sind die aus Back- und Feldsteinen errichtete und fast vollständig erhaltene, 2300 m lange Stadtmauer, die Vielzahl ehemaliger Wieckhäuser sowie die vier Stadttore und der angrenzende Wall mit seinen üppigen Baumbeständen. Das Gesicht der Stadt wird bis heute entscheidend durch diese stummen Zeitzeugen geprägt. Die genannten Fragmente blieben nahezu als Einzige von dem verheerenden Stadtbrand Ende des Zweiten Weltkriegs verschont. Circa 80% der historischen Innenstadt fielen in den letzten Tagen des Krieges unheilvollen Flammen zum Opfer.

Außerhalb der Mauern waren bis 1945 kaum Besiedlungen vorzufinden, erst nach dem Ende des Krieges „[...] entstanden die Südstadt mit dem Lindenberg, heute ca. 14 000 Einwohner, die Oststadt heute mit 21 000 Einwohnern. Das Wohngebiet auf dem Datzeberg (8 600), das Wohngebiet am Reitbahnsee (7 500) und um die Wende 1989/90 das Neubaugebiet (Rostocker Straße am Oberbach) (2 100).“ (STADT NEUBRANDENBURG 1998, S. 1)

Der Wiederaufbau der Stadt Neubrandenburg erfolgte in den Jahren nach 1948. Das Stadtzentrum wurde als städtebauliches Gesamtensemble geplant, mit dem Ziel, einen qualitativ hochwertigen Wohnstandort zu schaffen. *„Zwei-, drei- und viergeschossige Wohngebäude mit Läden in den Erdgeschossen sowie mehrere öffentliche Einrichtungen wurden bis 1966 gebaut. Die Turmstraße und teilweise die Stargarder Straße wurden Einzelhandelsstandorte, am Marktplatz entstanden das Hotel „Vier Tore“ sowie im Jahre 1966, als Abschluß des Wiederaufbaus, das Haus der Kultur und Bildung.“* (STADT NEUBRANDENBURG 1998, S. 2)

Im Zuge der Verwaltungsreform der DDR wurde die Stadt zudem Bezirkshauptstadt. In den 50er und 60er Jahren wurde die Innenstadt, bis auf wenige Ausnahmen, nahezu vollständig neu aufgebaut. Aufgrund dessen gab es kaum restitutionsbehaftete Immobilien und die Ladengeschäfte der Fußgängerzone, der 1A-Lage der Turmstraße wie auch ihre Nebenstraßen lagen zu 100% in den Händen der Neubrandenburger Wohnungsgesellschaft. (Eine Ausnahme bildet hier der Standort des Kaufhofs.) *„Somit war gewährleistet, daß sowohl die Modernisierung der unter Denkmalschutz stehenden Wohn- und Geschäftsgebäude, als auch die Revitalisierung der eigentlichen Fußgängerzone, der Turmstraße, in einem abgestimmten Verfahren [...]“* ganz unter der städtischen Aufsicht durchgeführt werden konnte. (STADT NEUBRANDENBURG 1998, S. 1) Im Jahre 1997, kurz vor der 750-Jahr-Feier, wurden die neuen Läden der Turmstraße bezogen und die Innenstadt begann erneut aufzuleben. Das 1998 eröffnete ECE MarktplatzCenter wurde zudem ein (über)regionaler Besuchermagnet und zieht bislang viele Touristen und Einwohner in das Stadtzentrum.

Heute baut das Stadtimage für den Tourismus auf folgende drei Säulen auf: *„Kultur genießen, Geschichte erfahren und Region erleben“*. (STADT NEUBRANDENBURG 2009, S. 6) Für die Anbindung der Stadt an regionale und überregionale Orte sorgen die konzentrisch auf den Friedrich- Engels- Ring mündenden Bundes- und Landstraßen. Über diesen Ring wird auch die gesamte Innenstadt erschlossen, vorzugsweise durch die Stargarder Straße, welcher somit

auch ein hoher verkehrstechnischer Stellenwert zukommt. In unmittelbarer Nähe befindet sich auch der Bahnhof der Stadt. Dieser liegt im Norden, zentral an die Innenstadt angebunden. Die Altstadt verbindet den Einzelhandel, diverse Dienstleistungen, kulturelle Angebote und die erlebbare Stadtgeschichte erfolgreich miteinander. Auch als Wohnort sehr beliebt, vereint sich in den Stadtmauern ein Zentrum aus flanierenden Gästen, kulturhistorischen Erfahrungen, Veranstaltungs- und Medienorten sowie eine dichte soziale Infrastruktur.

## 1.0 GESCHICHTLICHE GRUNDLAGEN

Die Stadt Neubrandenburg wurde an der Kreuzung der beiden wichtigsten Handelsstraßen „Hamburg-Stettin“ und „Pommern“ am Tollense- Fluss und somit an der Landesgrenze errichtet. Die Stadtgründer wählten den Kreis als optimale Form für den Stadtgrundriss. Dieser bietet bei geringstem Umfang die höchst mögliche Bewohner- und somit auch Verteidigungsdichte. Die vier Tore wurden gegeneinander versetzt errichtet, wobei das Vierte „Neue Tor“ zur Entlastung und auch erst im 15. Jahrhundert erbaut wurde. Das Straßengitternetz folgt wie bereits erwähnt einer Ost-West-Teilung der Kreisfläche mit südlichem Anschluss. Der Hauptverkehr tangierte auf diese Weise den Marktplatz. (vgl. STADT NEUBRANDENBURG 1998, S. 16)

Unlängst mit dem Bau des Bahnhofs im Jahre 1864 wurde das vorherrschende Verkehrsprinzip entscheidend verändert. Durch die künstliche „Bahnhofs-Öffnung“ der bis dahin intakten Stadtmauer wurde das althergebrachte Tor-Regime sinnlos und die städtebaulich interessante und wichtige Nord-Süd-Achse, die nun auch Thema dieser Arbeit ist, entstand. Bis 1945 war diese Magistrale noch vom Bahnhof und durch das Stargarder Tor passierbar. Heute endet diese wichtige Stadtachse als Stichstraße am Stargarder Tor und der Verkehr wird unvorteilhaft durch die Innenstadt gelenkt.

Als Grund dafür ist wohl der Gedanke des „Anders-machen“ anzusehen – nach dem Zweiten Weltkrieg war die Stadt zu 80% zerstört worden und die alten Strukturen sollten nicht zum wiederholten Male nach gleichem Prinzip aufgebaut werden. Man wollte die Grundstücke durch Zusammenlegung sprich Enteignung völlig aus ihrem bisherigen Raster herauslösen. Der primäre Leitgedanke der verschiedenen Wiederaufbaupläne war die freie Verfügbarkeit des Grund und Bodens und somit die Schaffung neuer großflächiger Bebauungsformen. Nach der Verwaltungsreform 1952 setzte der Wiederaufbau der Stadt ein, ausgehend „[...] von den „16 Grundsätzen des Städtebaus“ der DDR sollte die Stadt eine neue Identität erhalten. Unter grundsätzlicher Akzeptanz des ursprünglichen Straßennetzes wurden mit der Neubebauung Straßenräume ausgeweitet und Baufluchten abgeändert.“ (ARGE STADTBAUATELIER 2000, S. 17)

Der 1963/65 errichtete Bau des Hauses der Kultur und Bildung brach mit der Maßstäblichkeit und dem historischen Straßenverlauf, indem der Kulturbau mitten auf die Achse der Krämer- und Badstüberstraße gesetzt wurde. Das industrielle Bauen hielt nun Einzug in die Stadt und einige Vorkriegsbauten wurden durch die mehrgeschossige Großplattenbauweise ersetzt.

## 1.1 GESCHICHTE DER STARGARDER STRASSE

Die Stargarder Straße in ihrer heutigen Verfassung ist eine der ersten Wiederbebauungen nach dem Zweiten Weltkrieg. Nach sieben Jahren Schutt und Asche wurde der Stadt im Jahre 1952 wieder Leben eingehaucht. Die ersten Planungen entsprachen den bislang geltenden Grundkonzepten. Die Straßenzüge wurden verbreitert und mittels Blockrandbebauung zu neuen Straßenräumen zusammengefasst. Modelliert wurde vor allen Dingen mit der Höhenstaffelung der Gebäude. „Die Stargarder Straße als Hauptverkehrsachse – umbenannt in Thälmann-Straße und zur „Magistrale“ erklärt – wurde in ihrer Mitte viergeschossig bebaut.“ (GHRIG VERLAG 1996, S.21) Die sich anschließenden Gebäude sind nun abgestuft als Dreigeschosser ausgebildet und zu den Toren hin

auf zwei Geschosse heruntergesetzt. Die Geschäfte zeigen sich mit nahezu geschoßhohen Schaufenstern und finden sich vorrangig in der Magistrale wieder. Der Hierarchie der Geschossigkeit folgend ist der Bauschmuck unterschiedlich aufwendig ausgeprägt. Besonders repräsentativ geschmückt zeigt sich das viergeschossige Haus in der Stargarder Straße. *„Über eine Breite von vier Fensterachsen sind der Fassade Halbpfeiler vorgelegt, die vom zweiten Geschoß bis zur Traufe reichen. Über der Traufe wird jeder der fünf Pfeiler mit einem Sockel bekrönt, zwischen denen steinerne Balustraden verlaufen. Auf den äußeren Sockeln sitzt je eine Pyramide auf. Die Kassetten unterhalb der Fenster sind mit stilisierten Blüten besetzt.“* (GEHRIG VERLAG 1996, S. 21) Schlichter fallen die anschließenden Gebäude aus. Als Horizontalgliederung dienen Gurt- und Kranzgesimse. Die portalartigen Rahmungen der Eingänge wurden vorwiegend in der „Geschäftsstraße“ verwandt, jedoch kaum noch in den anschließenden „Normalstraßen“.

50er Jahre Wohnungsbauten finden sich in der Stargarder Straße erst am südlichen Ende. Ansonsten sind vorrangig die sich anschließenden Straßen in dem vereinheitlichenden Konzept ausgebaut worden. Die Stargarder Straße als Hauptverkehrslinie der Stadt Neubrandenburg verläuft nach wie vor in Nord-Süd-Richtung. Ursprünglich führte ihr Weg jedoch durch das Stargarder Tor geradewegs nach Neustrelitz und weiter nach Berlin, am Markt- und Marienkirchplatz vorbei auf die alte Stargarder Landstraße. Heute endet die Straße als Sackgasse am Vortor und der Verkehr wird über die Große Wollweberstraße geleitet.

Entlang der Innenseite der etwa 2300 Meter langen Stadtmauer verlaufen die Ringstraßen von Neubrandenburg. Beginnend am Friedländer Tor Richtung Franziskaner-Kloster finden sich die ursprünglichen vier Ringstraßen. Mit dem ersten Durchbruch der Stadtmauer im Jahre 1864 und damit der Anbindung der Stadt an das Eisenbahnnetz entstand aufgrund der Trennung der I. Ringstraße die fünfte Ringstraße. Durch die neu entstandene Öffnung des sogenannten „Eisenbahntors“ gab es nun fünf Ringstraßen und die I. Ringstraße endet folglich

an besagtem „Tor“. Von dort bis zum Treptower Tor schließt sich nun die II. Ringstraße an. *„Am Stargarder Tor endet die III. und von dort bis zum Neuen Tor und Friedländer Tor ist die Bezeichnung V. Ringstraße vorbehalten.“* (MILSTER, J./ BEYERMANN, H. 2006, S. 32/33)



*Abb.01 Stargarder Tor, Vortor*

*Internetquelle: [1]*

Das Stargarder Tor wurde vermutlich im 14. Jahrhundert erbaut und ist somit das zweitälteste Tor in der Stadt und stellt den südlichen Zugang zu ihr dar. Die Anlage setzt sich zusammen aus dem stadtseitigen Haupttor und dem Vortor. Beide Komplexe sind über Zwingermauern miteinander verbunden. Das dreigeschossige Haupttor weist einen leicht trapezförmig verschobenen Grundriss auf. Die äußere Fassadengestaltung ist relativ schlicht gehalten. *„Die Fassaden sind jeweils durch neun spitzbogige Blendnischen gegliedert und mit einem Treppengiebel mit filialartigen Aufsätzen gestaltet. Auf der Stadtseite sind die Blendnischen bis an die Durchfahrtsöffnung herangeführt, während sie feldseitig erst in Höhe des einstigen Feldgatters beginnen. Die senkrechten*

*Linien werden aufgelockert durch vier kreuzförmig gestellte Fensteröffnungen und vor allem durch die stadtseitig angebrachten neun lebensgroßen Frauenfiguren, die, ähnlich den klassischen Adorantinnen, die Arme erheben. Sie stehen auf Konsolen und sind aus überputztem Backstein schichtenweise aufgemauert; die Füße, Hände und Köpfe sind aus Terrakotta.“* (GEHRIG VERLAG 1996, S. 16) Das stadtseitige Stargarder Haupttor ist bislang keiner neuen Nutzung zugeführt worden, obwohl der Dachstuhl noch weitestgehend dem mittelalterlichen Original entspricht und somit einen interessanten, touristischen Anziehungspunkt darstellt.

Das Vortor als musterhaftes Beispiel der norddeutschen Backsteingotik wurde in der Mitte des 15. Jahrhunderts errichtet. Es weist etwa eine Höhe von 18 m auf. Die Durchfahrt besitzt eine Höhe von 8 m und eine Breite von 6,50 m. Da die Einfahrt ein wenig aus der Mitte gerückt ist, entstand Platz für eine kleine Wachstube mit Kreuzrippengewölbe. Die Fassade ist der der Marienkirche durchaus ebenbürtig. Unter Verwendung der gleichen Formsteine wurde hier am Vortor der Ostgiebel der Marienkirche in auffällender Ähnlichkeit wiederholt. In vierfach gereihter Ausführung findet sich nun das Ziergiebelmotiv aus Wimpergen und Rosetten in runden Blendnischen am Vortor wieder. (vgl. GEHRIG VERLAG 1996)

## *1.2 HISTORISCHE DENKMÄLER IN DER STARGARDER STRASSE*

Die Stargarder Straße zeichnet sich neben ihrer axialen Bedeutsamkeit auch durch eine Masse an historischen Denkmälern aus. Um textlich nicht allzu weit auszuschweifen, wird an dieser Stelle das Werk von Volker Schmidt empfohlen. „Neubrandenburg – Ein historischer Führer“ ist ein hervorragendes Buch, welches insgesamt 45 Denkmale nebst bildlicher Darstellung präzise erläutert.

Dennoch seien die vorhandenen baulichen Monumente kurz genannt: Beginnend im Norden der Stargarder Straße findet sich hier das Fritz-Reuter-Denkmal sowie

ihm parallel gegenüberstehend der Mudder-Schulten-Brunnen. Im weiteren Verlauf Richtung Stargarder Tor befindet sich linke Hand das ehemalige Franziskanerkloster. Schräg gegenüber befindet sich der Gedenkstein für die zerstörte Synagoge in der Poststraße. Die St. Johanniskirche schließt sich hingegen direkt an das Franziskanerkloster an. Das an der Nordseite des Marktplatzes befindliche Haus der Kultur und Bildung ist ein Denkmal der jüngeren Geschichte und der Stolz einiger Stadtväter. Die St. Marienkirche schließt sich einige Meter weiter an und wurde im Jahre 2001 nach langem Wiederaufbau als Konzertkirche neu eröffnet. Auf dem freien Platz südlich der Marienkirche befindet sich ein Denkmal zu Ehren des Pastors Franz Christian Boll. Abschließend liegen im Süden das Stargarder Tor sowie das dazugehörige Vortor. Darüber hinaus seien noch die Lohmühle und das Wall-Graben-System vor der Stadtmauer erwähnt. Alle Denkmale sind noch in hervorragendem Zustand vorzufinden. (vgl. SCHMIDT, V. 1997) Das Kino „Filmpalast“ im typischen Stil der 20er Jahre, ehemals neben dem Stargarder Tor-Komplex vor der Wallanlage befindlich, wurde nach einem Brand vor wenigen Jahren abgerissen.

## 2.0 STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN DER INNENSTADT UND DESSER BEZUG ZUR STARGARDER STRASSE

Der Städtebauliche Rahmenplan sowie seine vorliegende 2. Fortschreibung, dienen als Richtschnur für die Vorbereitung und Umsetzung von Stadtsanierungsmaßnahmen. Die Untersuchungen zielen darauf ab, der Stadt nachhaltig Entwicklungsimpulse im Stadt- und Naturtourismus sowie als Wohn- und Arbeitsort zu vermitteln und dabei unter der Prämisse „Stadtgeschichte und City am See“ zu agieren.

Der erste Rahmenplan wurde zur gezielten Steuerung der Sanierung der Innenstadt im Jahre 1992 aufgestellt. Es folgten die erste Fortschreibung im Jahre 1999 und die Zweite 10 Jahre später.



## 2.1 ZUR FUNKTION DER INNENSTADT IN NEUBRANDENBURG

Ziel der aktuell vorgesehenen Maßnahmen der 2. Fortschreibung ist in erster Linie die Abkehr von der polyzentralen Stadtstruktur. Es wird nun eine Einordnung der Zentren in eine dreistufige Zentrenhierarchie aus Hauptzentrum, Stadtteilzentrum und Nahversorgungszentren vorgenommen. Dabei ist die Innenstadt zum dominanten Mittelpunkt der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte bestimmt und sollte nun einem Oberzentrum entsprechend in den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistung und Kultur besonders hervorgehoben werden.

Dem Bereich Kultur wird insofern Rechnung getragen, als das Sanierungsgebiet Altstadt/ Innenstadt nach §2 Abs. 5 DSchG M-V geschützt ist und somit auch als anerkanntes Bodendenkmal der „Altstadt Neubrandenburg“ dargestellt wird. (vgl. STADT NEUBRANDENBURG 2009, S. 7) Des Weiteren ist Neubrandenburg als Vier-Tore-Stadt Mitglied der „Europäischen Route der Backsteingotik“. Aktuell erwägt die Stadt auch einen Antrag zur Aufnahme der Wehranlage ins Weltkulturerbe der UNESCO. Entscheidungen, ob der lange und teure Verfahrensweg angegangen werden soll, werden erst im November dieses Jahres von den Stadtvertretern gefällt. (NORDKURIER 10./11. APRIL 2010, S. 5) Ziele die die Empfangssituation der Innenstadt betreffen, konzentrieren sich bislang nur in dem Bewusstsein, dass „[...] besondere Anstrengungen bei der Gestaltung im Umfeld der Tore unternommen und Planungen für die Stadteinfahrt im Bereich der Stargarder Straße, vis-a-vis vom Bahnhof, als eines der wichtigsten Entrees zur Innenstadt aufgenommen werden (müssen).“ (STADT NEUBRANDENBURG 2009, S. 10)

Ferner wird die Verkehrssituation als verbesserungswürdig betrachtet. Der Friedrich-Engels-Ring fungiert als verkehrstechnische Lebensader der Stadt und führt auf maximal vier Spuren den gesamten Durchgangs- und Zielverkehr der Region. Das dem zu Grunde liegende, hohe Verkehrsaufkommen wie auch die entsprechend benötigte Breite des Ringes wirken für den Fuß- und

Radwegeverkehr wie eine Barriere. Mit Hilfe einer geplanten innerörtlichen Umgehungsstraße sollen neue Verflechtungsräume mit den jenseits des Ringes liegenden Quartieren entstehen.

## 2.2 LEITBILDER UND ZIELE

Das Leitbild der Stadt Neubrandenburg sei an dieser Stelle in kurzen Auszügen aus der 2. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplans zitiert.

*„In einer einmaligen Konzentration wird hier<sup>1</sup> anhand bauhistorischer Zeugnisse Geschichte erfahrbar. Torhäuser, Franziskaner Kloster, Museen, Konzertkirche, Literatursalons und Galerien prägen die Innenstadt als kulturelles Zentrum. Gute Einkaufsmöglichkeiten und gastronomische Angebote kennzeichnen das Bild einer lebendigen, familienfreundlichen Stadt. [...] Der Tollensesee wird wieder mit der Innenstadt über den Oberbach verbunden, vom neuen Schiffsanleger<sup>2</sup> vor dem Treptower Tor können Ausflüge auf dem See unternommen werden. See und City bilden wieder eine Einheit. Mit deutlicheren Konturen als bisher werden die Stadttore, eingebettet im Baumkranz des Walles, als Stadtentree „auf den Platz“ gestellt. Eine besondere Rolle spielt dabei die Gestaltung interessanter Ein- und Ausblicke durch die Tore.“ (STADT NEUBRANDENBURG 2009, S. 33/34)*

Aus diesem Leitbild lassen sich auch konkret die Ziele der Stadt ablesen – die Erweiterung des kulturellen Angebotes, z.B. durch die museale Nutzung des Franziskanerklosters, der Ausbau der touristischen Aktivitäten von der Innenstadt aus sowie die entsprechende Weiterqualifizierung der Stadttoranlagen als repräsentative Entrées.

---

<sup>1</sup> gemeint ist die Innenstadt von Neubrandenburg

<sup>2</sup> siehe BRAUN, L. / SAWATZKI, A. 2007: Städtebaulicher Rahmenplan „Vor dem Treptower Tor“. Hrsg. Stadt Neubrandenburg. Neubrandenburg

Die grundlegendste Prämisse des Gestaltungskonzepts der 2. Fortschreibung geht von einer konsequenten Herausarbeitung des weitgehend erhaltenen Befestigungssystems der mittelalterlichen Wehranlage aus. Der Erhalt bzw. die Ausbesserung der Wallanlage, Tore und Stadtmauer mit angemessenen Mitteln stehen somit im Fokus der Maßnahmen. Die fußläufigen Verbindungen sowie der Radverkehr der Innenstadt mit ihren Randbereichen sollen wieder gezielt durch die Stadttore erfolgen. Ein weiteres sehr wichtiges Ziel ist das Bestreben einer demonstrativen Geschlossenheit der Innenstadt. Hierbei sollen die Stadteingänge, die Stargarder Straße im Norden, sowie der aktuelle Stadteingang im Westen (Große Wollweberstraße) als räumlich erlebbare „neue Stadttore“ gestaltet werden.

Da sich die Qualität eines öffentlichen Freiraumes vor allen Dingen auch an der Qualität und der Funktionszuweisung von Aufenthaltsräumen in der urbanen Mitte einer Stadt messen lässt, schenkt die Stadt Neubrandenburg den beiden größten Plätzen in der Nord-Süd-Magistrale in der Vergangenheit wie auch gegenwärtig besonders ihre Aufmerksamkeit. Der bereits fertiggestellte, steinerne Marktplatz birgt in sich die Nutzung als Wochenmarkt sowie Veranstaltungs- und Versammlungsort. Dieser bildet, umgeben vom Radisson Blu Hotel, dem MarktplatzCenter und dem Haus der Kultur und Bildung (HKB), das Herzstück der Stadt. Die Planung für 2010 sieht zudem die Öffnung der Frontseite des HKB vor und dessen vielfältiges Nutzungsangebot durch Einzelhandel, Dienstleister und Gastronomie sollen starke Akzente für die Vitalität der Innenstadt setzen.

Das Pendant zum geschäftigen Treiben auf dem Marktplatz bildet der Marienkirchplatz. Mit seinen alten Linden und den großen Rasenflächen stellt er einen Ort der Ruhe und Erholung dar. Die Innenstadt besitzt ferner eine Reihe kleinerer Plätze bzw. platzartige Aufweitungen im Straßenraum, die es subtil zu gestalten gilt. Ziel ist es demnach, den Aufenthaltswert auf den Plätzen und in den Straßen (insbesondere auch den Wohn- und Anliegerstraßen) durch eine gestalterische Vielfalt zu erhöhen. Das Element „Wasser“ soll zudem verstärkt in

die Gestaltungsmaßnahmen miteinbezogen werden. Gegenwärtig existieren drei Brunnenanlagen im Innenstadtbereich – der Mudder-Schulten-Brunnen im Norden der Stargarder Straße, der Brunnen „Die Welle“ am östlichen Ende der Turmstraße sowie die neuen ebenerdigen Wasserspiele an der nördlichen Seite des Marktplatzes.

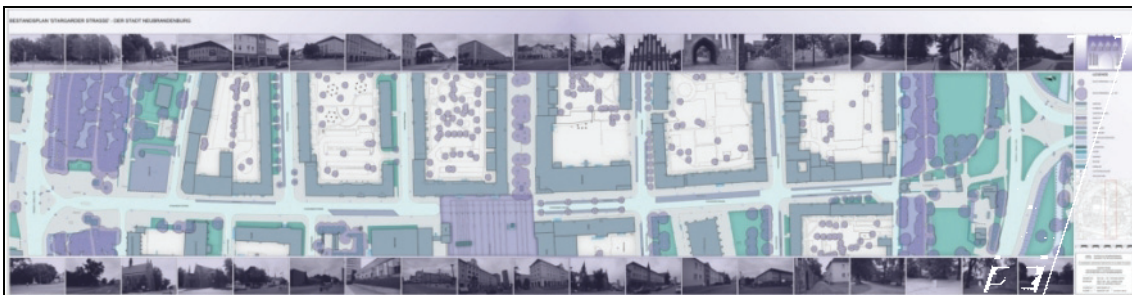
Die oberste Priorität besteht laut Städtebaulichen Rahmenplan in der nachhaltigen Vitalisierung der Innenstadt. Der Stadtkern soll ganzheitlich zu einem Mittelpunkt städtischen Lebens werden, indem mithilfe ausgewogener Nutzungsstrukturen die Fehlentwicklungen der vergangenen Jahre wettgemacht werden. Eine Option hierbei ist die Konzentration bzw. Verdichtung der Haupteinkaufslage Treptower Straße/ Turmstraße. Durch die Umnutzung des alten Polizeigebäudes in der Stargarder Straße und die verkehrstechnische Öffnung des Stargarder Tors würden die neuen Gestaltungsansätze der Masterthesis weitere Impulse liefern, um auch der Nord-Süd-Achse wieder ihre Bedeutung als Magistrale der Stadt gerecht zu werden. Förderlich, laut 2. Fortschreibung, wäre zudem die Einführung von Kernöffnungszeiten im gesamten Haupteinkaufsbereich.

Zur Verkehrsplanung lässt sich sagen, dass sich das Verkehrs- und Parkraumkonzept bzw. dessen Beschluss vom 11.04.1996, nach Meinung der Stadtvertretung bewährt hat. Ziel ist es nach wie vor *„[...] eine gute Erreichbarkeit für sämtliche Verkehrsteilnehmer[...]“* sowie eine immissionsarme, stadtverträgliche Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. (STADT NEUBRANDENBURG 2009, S. 49) Zudem wurde *„Als langfristiges Ziel bereits mit dem ersten Rahmenplan Tempo 30 in die grundsätzliche Planung eingeführt, d.h. für alle Straßen ist Tempo 30 als Obergrenze festgelegt. Davon abweichend gibt es Ausnahmen a) Fußgängerzonen (mit Lieferverkehr), b) Ringstraßen als verkehrsberuhigte Bereiche mit 7 km/h – Begrenzung, (gleichberechtigt, gegenseitige Rücksichtnahme der Nutzer, Mischungsprinzip).“* (STADT NEUBRANDENBURG 2009, S. 49) Die Notwendigkeit den ÖPNV auch durch die Innenstadt fahren zu lassen, wird derzeit noch perspektivisch

weiterverfolgt. Die Anzahl der Kurzzeitstellplätze bleibt konstant sowie deren kostenpflichtige Bewirtschaftung.

Für die Gestaltung des Straßenraumes ergeben sich ebenfalls konsequente Vorgaben. Die Sammelstraßen werden im Separationsprinzip ohne Radwegführung gestaltet. Die Wohnstraßen behalten das Trennungsprinzip von Fahrbahn und Gehweg. Lediglich die Ringstraßen stehen als Wohnweg und Mischverkehrsfläche zur Verfügung. Für die Hauptachse spricht die Stargarder Straße gilt nun eine Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,00 bis 6,50m (siehe dazu die historischen Untersuchungen der ARGE Stadtbildplanung). Für den ausschließlich fußläufigen Verkehr sind der Marktplatz, die Treptower Straße (Ost), die Turmstraße, die Wartlaustraße (Süd) sowie die Waagestraße vorgesehen.

### 3.0 BESTANDSANALYSE



*Abb.02 Bestandsplan des Plangebiets "Stargarder Straße"*

Das zu bearbeitende Gebiet „Stadtachse Neubrandenburg – Neuplanung der Stargarder Straße“ umfasst eine Größe von ca. 60 000 m<sup>2</sup> (6 ha). Das Areal lässt sich in drei Abschnitte einteilen, die auch schon in der Historie so eingeteilt wurden. Der nördliche Abschnitt ist der Erste und der dem Bahnhof zugeordnete Bereich, für ihn gilt insbesondere die Funktion als Entree der Stadt und lange Zeit wurde dieser Straßenzug „Bahnhofstraße“ genannt.



*Abb. 03 Luftaufnahme der Einfahrt in die Stargarder Straße (Luftbildkalender 1995-November)*

Der zweite Abschnitt umfasst das Gebiet um den Marktplatz, mit dem ehemals ansässigen Palais. Dieser Straßenabschnitt hieß lange Zeit Ernst-Thälmann-Straße. Den dritten und letzten Abschnitt bildet die Stichstraße vor dem Stargarder Tor im Süden, der sich seit jeher Stargarder Straße nennt. Der Bestand lässt sich demnach funktional in die Bereiche „Entree – Stadtmitte/ Marktplatz – Stargarder Tor/ Übergang Kulturpark einteilen. Erschlossen wird das Planungsgebiet durch den Friedrich-Engels-Ring im Norden und die Große Wollweberstraße im Westen.



*Abb. 04 Luftaufnahme des Stargarder Tor (Luftbildkalender 1995 - Februar)*

### *3.1 STADTBILDANALYSE DER STARGARDER STRASSE*

Der Verlauf der Stargarder Straße stellt sich im Querprofil sehr differenziert dar. Abwechselnd treten hier beidseitig geschlossene sowie auch einseitig offene Raumkanten auf. Gemeint sind hier im Westen die Bereiche der Johanniskirche, der Biergarten vor der Bibliothek, der Vorplatz der Marienkirche sowie im Osten der Aufenthaltsort des ehemaligen Wochenmarktes, der nun als Behelfsparkplatz sein Dasein fristet. Im Süden wird das Planungsgebiet durch das Stargarder Tor, die historische Stadtmauer und das Großgrün des Walls begrenzt. Im Norden

hingegen tritt das Bahnhofsgebäude als abschließende Raumkante auf. Aus den so eben genannten Ausführungen lässt sich schlussfolgern, dass auf der Ostseite überwiegend geschlossene Baufluchten das Stadtbild prägen. Auf der Westseite gibt es hingegen mehrere offene Baufluchten im Bereich der bekannten Solitäre. Als markante Höhensprünge in der Straßenflucht fungieren das Hochhaus des Hauses der Kultur und Bildung, auch als „Kulturfinger“ bekannt, der Ostgiebel der Marienkirche und der Ostgiebel der St. Johanniskirche. Sie dominieren das Straßenbild entscheidend.

Die horizontale Gliederung ergibt sich *„durch große Gebäudebreiten, Traufkanten, Sockel und Gurtgesimse (sowie die) Betonung der Erdgeschosszone“*. Die vertikale Gliederung wird *„durch Gebäudekanten, Risalite mit Zwerchgiebeln in Eingangsbereichen (hergestellt), zudem bestimmen markante Vertikalen das Straßenbild: HKB, Giebel der Marien- und Johanniskirche, Klostergebäude“*. (ARGE STADTBAUATELIER 2000, S. 63) Großgrün in seiner üppigsten Form findet sich im Planungsgebiet im Wesentlichen im Bereich der Wallanlage. Ansonsten zeichnet sich die Stadtmitte durch punktuell konzentrierte Grünbereiche aus. Beispielsweise im Bereich des Klosters (Ahorn, Eiche, Linde), der Bibliothek (Kastanie, Ahorn) und der Marienkirche (Linde) und den Walldurchbrüchen. Die Stargarder Straße selbst wies bis zum September 2009 keine Straßenbäume auf. Dies änderte sich im Zuge der Marktplatzneugestaltung sowie des angrenzenden, kurzen Sanierungsbereichs der Fahrbahn. Dort stehen nun acht Linden (*Tilia cordata*).

Der Gebäudebestand in der Stargarder Straße zeichnet sich neben den genannten dominierenden Solitären ebenso durch eine überwiegend aus den 50er Jahren stammende Blockrandbebauung aus. Durch die traufständigen Gebäude werden die Blockränder gebildet. Die Erdgeschosse weisen zu einem Großteil Schaufenster von Geschäften auf. Die Dachlandschaft ist geprägt durch Walm- und Satteldächer.



### 3.2 BEWERTUNG DES PLANUNGSGBIETES

Die Stargarder Straße stellt die Magistrale der Innenstadt dar. Sie erstreckt sich über die gesamte Nord-Süd-Ausdehnung des Stadtzentrums. Trotz ihres leicht gekrümmten Verlaufs bildet sie eine Blickachse vom Bahnhof im Norden bis zum Stargarder Tor im Süden. Das Straßenbild wird durch Solitäre und eine heterogene Bebauungsstruktur bestimmt. Da die Stargarder Straße gleichzeitig die Haupteerschließungsachse der Innenstadt ist, führt ein Großteil des motorisierten Verkehrs durch das Planungsgebiet. Fließender und ruhender Verkehr sind hier allgegenwärtig. Die *„50er-Jahre Blockbebauung ist an der Stargarder Straße am zahlreichsten mit Schmuckelementen ausgestattet: Risalite mit Zwerchgiebel, Rundbogenportale, Rundbogenfriese, Fialennachahmungen, Aedikulen“* sind hier vielerorts zu entdecken. (ARGE STADTBAUATELIER 2000, S. 104)

Positiv hervorzuheben ist der klare Verlauf dieser breiten, leicht gekrümmten Straße. Des Weiteren zeichnet sich der Bereich durch abwechslungsreiche Nutzungsstrukturen aus. Auch die mannigfaltige Abfolge von Raumkanten und Gebäudemassen ist erwähnenswert. Die Endpunkte der Nord-Süd-Achse sind durch den Bahnhof und das Stargarder Tor deutlich zu erkennen. Das Hochhaus des HKB fungiert als einprägsames und einmaliges Orientierungsmerkmal in der Mitte der Innenstadt und ist kennzeichnend für die Verortung des Marktplatzes. Weiterhin positiv hervorzuheben sind die straßenbildprägenden, aufwendig gestalteten Fassaden sowie die kommerzielle Nutzung der Erdgeschosse.

Als eher negativ muss man wohl den nördlichen Eingangsbereich der Stargarder Straße einstufen. Die Zone vor dem Bahnhof bis etwa zur I. Ringstraße in Höhe des alten Postamtes zeigt wenig gestalterische Orientierung. Es gibt keine einheitliche und einprägsame Konzeption des Entreés und die Nutzung beschränkt sich nahezu auf den Zu- und Abfluss des fußläufigen und motorisierten Verkehrs, durch den die restriktive Marktnutzung unbeachtet bleibt.

Das gesamte Areal strahlt nichts Einladendes, Repräsentatives aus. Historisch bedeutsame Denkmäler wie die Statue des Fritz-Reuter bzw. der Mudder-Schulden-Brunnen sind unauffällig an die Seitenränder gestellt worden. Ein weiterer defizitärer Bereich lässt sich in der Umgebung des Hauses der Kultur und Bildung feststellen. Neben den fehlenden, klaren Raumkanten ist auch die Nutzung des Biergartens nicht offensiv genug in das Stadtgefüge eingepflegt und fristet ein eher unscheinbares Dasein.

Die Chance für das Planungsgebiet besteht in erster Linie in der Aufwertung des Entreébereichs sowie des gesamten Straßenzuges als die „Visitenkarte“ der Stadt Neubrandenburg. Die kommerzielle Nutzung sollte bis in den Norden des Planungsgebietes ausgedehnt werden, so dass die Straße zum Boulevard weiterentwickelt wird. Weiterhin verstärkt werden sollte der Schwerpunkt der kulturellen Veranstaltungen im gesamten Straßenzug.

#### 4.0 DIE NEUPLANUNG DER STARGARDER STRASSE – DER STADTACHSE NEUBRANDENBURGS

Die Neuplanung der Nord-Süd-Magistrale der Innenstadt Neubrandenburgs führt zur Notwendigkeit einer ganzheitlichen Umgestaltung. Bisher wurden, wie bereits erwähnt nur punktuell touristische oder kommerziell bedeutsame Abschnitte in Angriff genommen. Aufgrund dessen zeichnet sich das Plangebiet durch ein divergierendes Gesamterscheinungsbild aus. Gerade der so wichtige Entreébereich, die Zufahrt der Stargarder Straße im Norden, ist wenig einladend ausgestattet und wird seiner repräsentativen Funktion in keiner Weise gerecht. Eine identitätsstiftende Freiraumgestaltung des gesamten Straßenzuges entspräche zudem auch den städtebaulich-gestalterischen Ansprüchen eines Oberzentrums.

## 4.1 ERLÄUTERUNG DER VORENTWÜRFE

Da neben der Gestaltung der Geschäftsstraße aber auch die Belange einer verkehrstechnischen Neuordnung von hoher Bedeutung sind, konzentrieren sich die Vorentwürfe in erster Linie auf eine optimierte Gesamtorganisation der Straße – sprich die Führung der Fahrbahn, der Geh- und Radwege sowie die Anlagen des ruhenden Verkehrs wurden in verschiedenen Varianten neu konzipiert. Die Anordnung von Großgrün im Straßenraum spielte ebenso eine maßgebende gestalterische Rolle.

### 4.1.1 VORENTWURF I



Abb.05 Vorentwurf I zur Gestaltung der Stargarder Straße

Die erste Variante zur Neugestaltung der Stargarder Straße besticht durch ihren zentrierten Straßenverlauf. Im Bestand ist die Fahrbahn aufgrund der verschiedenen Parkplatzaufstellungen verschwenkt angeordnet. Der entsprechend den Baufluchten, nun leicht bogig geschwungene Verlauf unterstützt die Sichtachse vom Bahnhof zum Stargarder Tor, fördert aber auch das schnellere Durchfahren der Innenstadt, welchem unter anderem durch verkehrsberuhigende Maßnahmen Einhalt geboten werden muss. Des Weiteren wurde für den ruhenden Verkehr im gesamten Gebiet die Längsaufstellung der Parkbuchten vorgesehen. Diese Anordnung war notwendig, um den zentrierten Verlauf der Fahrbahn zu gewährleisten. Abzüglich der nach RAS 06 empfohlenen Breiten für Rad- und Gehwege konnten die im Bestand befindlichen, Senkrecht- und Schrägaufstellungen nicht beibehalten werden. In Folge dessen weist diese Variante die geringste Anzahl an Stellplätzen auf. Mit 69 Parkplätzen für

Kurzparkter und 15 Stellflächen für Anwohner ist ein Verlust von 19 Parkplätzen in der Stargarder Straße zu verzeichnen. Nicht mit eingerechnet wurde der Wegfall der zusätzlichen 47 Stellplätze des Behelfsparkplatzes in der Poststraße. Aufgrund der verstärkten Begrünung des Straßenraums mussten weitere Einbußen in der Stellplatzausweisung des ruhenden Verkehrs akzeptiert werden.

Die Wahl zur Anordnung von Parkbuchten mit Längsaufstellung empfiehlt sich hier neben dem geringeren Platzbedarf der Entwurfszonierung, vor allen Dingen auch aufgrund der einfachen und den motorisierten Verkehr geringfügig störenden Ausparkvorgänge. Ladeprozesse sind mit dieser Aufstellung am besten zu bewältigen. Zudem erlauben die längs der Fahrbahn angeordneten Parkbuchten *„[...] bei ausreichender Tiefe der Bucht und des Sicherheitstrennstreifens das Öffnen der Wagentüren ohne Gefährdung der Radfahrer in den Seitenräumen.“* (FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN 2006 [2], S. 79)

Die Zonierung des Straßenraumes erfolgt konsequent in der Aufteilung: Gebäude – Traufkante/ Hausvorplatz ( $\geq 0,40$  m) – Gehweg ( $\geq 1,50$  m) – Radweg (1,70 m) – Sicherheitstrennstreifen (0,70 m) – Längsparkbucht (2,00 m) – Fahrbahn (6,00 m).

Um dem gesteigerten Wunsch nach einer verstärkten „Durchgrünung“ der Stadtstraßen gerecht zu werden, wurde jeweils zu Beginn und zum Ende der Parkierungszeile ein Baum mit Baumscheibe vorgesehen sowie zwischen zwei aufeinander folgenden Parkbuchten. Die Baumscheibe folgt gestalterisch den empfohlenen Angaben der RASSt 06 und hat eine Breite von 2,00 m und eine Länge von 4,20 m. Die Eckausbildungen werden ausgepflastert. Die Baumscheibe sollte aufgrund ihrer Ausdehnung mit einer begehbaren Gussabdeckung versehen werden. (vgl. SCHLÄPFER, D. / GÄMPERLI, M. 2003) Nähere Erläuterungen zur Ausführung von begehbaren Baumscheiben erfolgen im Kapitel 5.1.4.

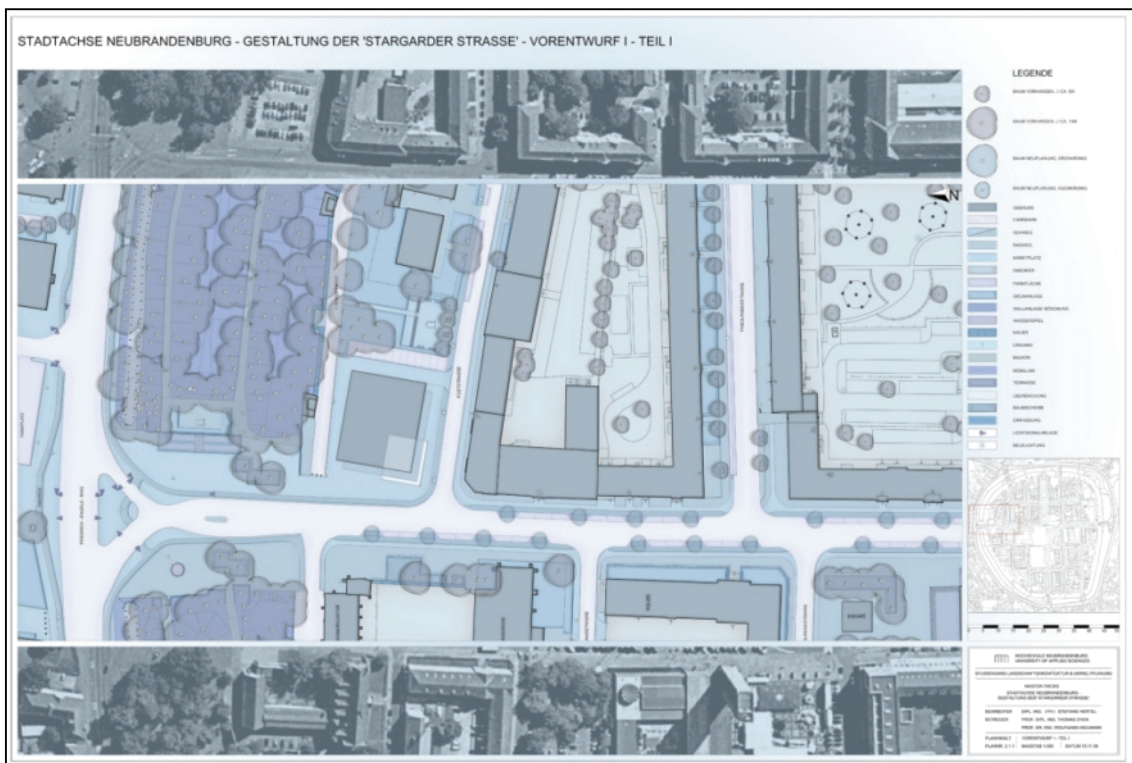


Abb.06 Vorentwurf I - Teil I - Entrée der Stargarder Straße

Soweit die Darlegungen zu den verkehrstechnischen Neuerungen der Vorentwurfsvariante I. Im Folgenden werden die punktuell erfolgten gestalterischen Ideen von Norden nach Süden aufgeführt. Beginnend beim Entreébereich der Stadtachse wurde neben der Errichtung einer Freitreppe, zur Betonung und Heraushebung des Fritz-Reuter-Denkmal, ein neues Gebäude auf dem derzeit befindlichen Behelfsparkplatz in der Poststraße errichtet. Der ehemals an dieser Stelle befindliche Wochenmarkt sollte als Nutzung in Form einer Markthalle wieder aufgegriffen werden und dem wachsenden „BIO-Boom“ entsprechend schwerpunktmäßig die Nachfrage nach Naturkost decken. Momentan sind jedoch nicht die Räumlichkeiten für visionäre Ideen vorhanden. Der Biomarkt Ecke Stargarder Straße/ Friedländerstraße könnte in den neu geplanten Gebäudekomplex umziehen. Dieser passt sich hervorragend in die gegebenen Gebäudefluchten ein und entwickelt sich zu einem Magnetpunkt im Empfangsbereich der Nord-Süd-Magistrale. Kommerzielle Nutzung, Dienstleistungsgewerbe und das erleben von historische Szenerie kann in diesem Zentrum in Einklang gebracht werden. Die Kulisse der Stadtmauer mit seinen Wiekhäuser und Wehranlagen sowie das imposante, ehemalige Franziskanerkloster sollten durch großzügige Glasfassaden erlebbar gemacht

„STADTACHSE NEUBRANDENBURG – GESTALTUNG DER STARGARDER STRASSE“

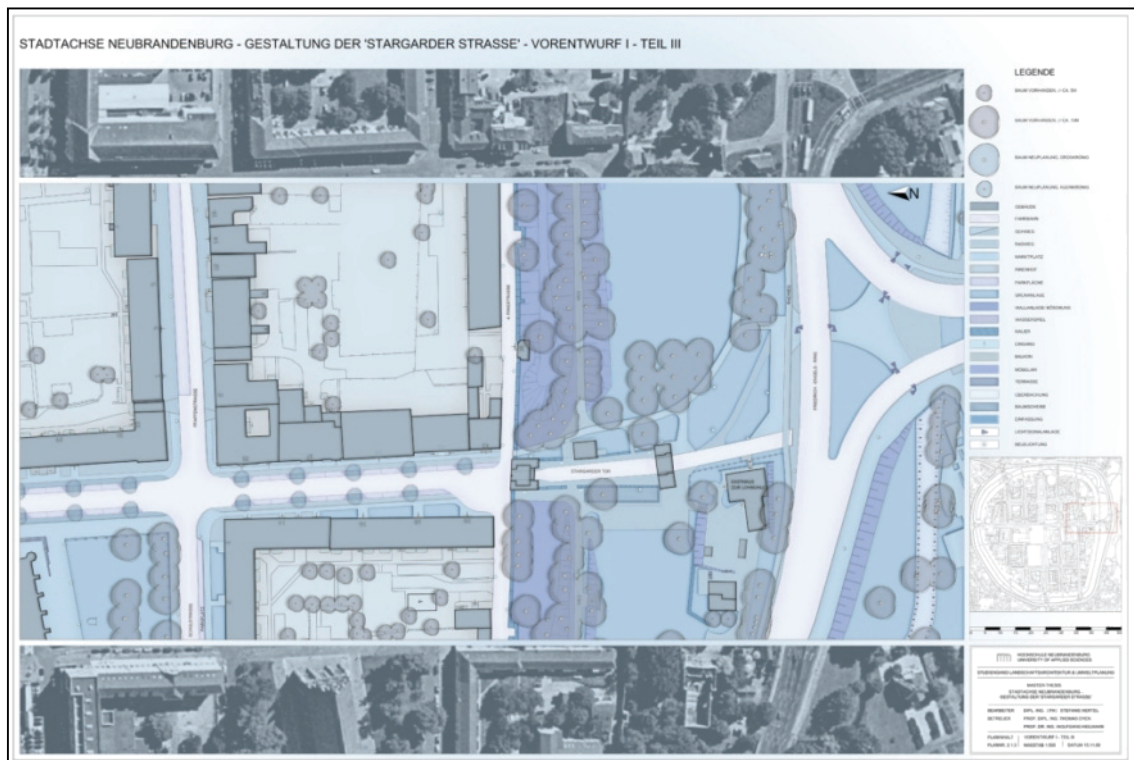
werden. Das Erdgeschoss dient in erster Linie der Versorgung mit regional erzeugten Produkten sowie speziellen Angeboten aus der Biobranche. Das Obergeschoß und gleichzeitige Dachgeschoss dient Veranstaltungen wie erlebnisreichen Kochkursen oder einem Brunch aus ökologischen Delikatessen vor historischem Panorama. Dieses Nutzungskonzept ist in analoger Form zum Beispiel sehr erfolgreich im LandWert Hof in Stahlbrode zu sehen und zu erleben.



Abb.07 Vorentwurf I - Teil II - Stadtmitte

Ähnlich gravierende Umgestaltungen sind im mittleren Bereich des Planungsgebietes nicht vorgesehen. Das Areal vor dem Seiteneingang der Stadtbibliothek wurde neu definiert, indem unter anderem der kleine Eispavillon, in ein Gebäude umzieht, welches auch die Nutzung des Inneren durch Gäste ermöglicht. Die Gebäudekubaturen sollten sich an denen des Biomarktes orientieren. Der alte Baumbestand bleibt weitgehend erhalten und wird neu eingefasst. Der Seiteneingang wird durch eine neue Freitreppe definiert und erhält eine überdachte Öffnung zum Innenhof des HKB.

Eine weitere gestalterische Änderung ist die Verkürzung des Marktplatzes. Der im Jahre 2009 neu erbaute Marktplatz wurde vom Büro Noack Landschaftsarchitekten so geplant, dass seine Grenze bis an die Gebäudekanten heranreichen und somit auch über die Fahrbahn hinausgehen sollte. Um in diesem Entwurf die Fahrbahn als solches kontinuierlich in seiner Zonierung zu führen, konnte die Idee des derzeitigen Marktplatzes im Vorentwurf I nicht übernommen werden.



*Abb.08 Vorentwurf I - Teil III - Stargarder Tor*

Der Straßenverlauf endet wie auch im Bestand als Stichstraße am Stargarder Tor, hier wurde nun ein eindeutiger Wendehammer geplant. Der innerstädtische Verkehr fließt weiterhin durch die Große Wollweberstraße ab.

## 4.1.2 VORENTWURF II



Abb.09 Vorentwurf II zur Gestaltung der Stargarder Straße

Der zweite Vorentwurf weist straßenverkehrstechnisch gesehen verstärkt Parallelen zur ersten Gestaltungsvariante auf. Auch hier ist aufgrund der vorgenommenen Straßenzonierung nur das Parken in Längsrichtung möglich. Dennoch kann durch die maximale Reihung der Stellplätze eine Gesamtstellflächenanzahl von 129 erreicht werden. Zusätzlich bestehen weiterhin, wie im Bestand auch, 24 Anwohnerstellplätze. Die Stargarder Straße hat trotz Verlustes des Behelfsparkplatzes keine Einbußen im Bereich des vorhandenen Stellplatzangebotes zu verzeichnen, da ursprünglich nur 79 Parkplätze in der Geschäftsstraße vorgesehen waren. Auch endet die Straße unverändert am Tor als Stichstraße und der Zu- und Abfluss des motorisierten Verkehrs wird nach wie vor durch die Große Wollweberstraße geführt.

Die Zonierung des Straßenfreiraums unterscheidet sich gravierend in der Integration von Großgrün im Straßenraum. In dieser Variante werden die Bäume nicht in den Seitenraum zwischen die Parkbuchten gesetzt, sondern in eine Mittelinsel, die gleichzeitig die einander entgegengesetzten Fahrtrichtungen voneinander trennt. Der Vorteil neben dieser optisch eindeutigen Zonierung besteht für die Fußgänger insbesondere darin, dass das Überwinden der doch recht breit angelegten Hauptgeschäftsstraße erleichtert wird und Überquerungspausen nun auf der Mittelinsel möglich sind.

Der Hausvorbereich ist in diesem Vorentwurf großzügig definiert. Er dient damit der verstärkten kommerziellen Nutzung für Aufsteller und Ähnlichem, aber auch



für die vorhandenen Restaurants und Cafés als zusätzliche Bewirtungsfläche. Der Gehweg wurde mit 2,00 m Breite geplant. Es ist kein gesonderter Radweg ausgewiesen. Der fußläufige wie auch der Radfahrverkehr soll nicht durch verschieden gekennzeichnete Flächen reglementiert werden, sondern sich mit sozialen Verhaltensregeln von selbst regulieren. Ausweichmöglichkeiten sind in dem großzügig bemessenen Hausvorplatz gegeben.

Die Zonierung des Straßenraums beruht auch hier auf den Empfehlungen der RAS 06 und ist wie folgt organisiert: Gebäude – Traufkante/ Hausvorbereich (0,40 – 3,30 m) – Gehweg (2,00 m) – Sicherheitstrennstreifen (0,70 m) – Längsparkbucht (2,00 m) – Fahrbahn (3,25 m) – Mittelinsel mit Baumreihe (2,50 m).



Abb.10 Vorentwurf II - Teil I - Entrée der Stargarder Straße

Gestalterisch wurden in dem zweiten Vorentwurf neue, immer wiederkehrende, historisch anmutende Freiflächenstrukturen verwendet. Zum einen findet sich die Formgebung, hier noch im Kleinen angewendet, im Bereich des Fritz-Reuter-Denkmal an, welches jedoch auf einen optisch eindrucksvolleren Platz

umgesetzt wurde. Im großen Stil appliziert, befindet sich nun oben genanntes Gestaltungsmuster im Areal des aktuellen Behelfsparkplatzes. Diese, für einen Innenstadtbereich recht üppig ausgeführte Grünfläche, begründet ihr Dasein in der ihr angedachten Funktion als Akzentuierung des Alten Postamtes. Mittig angeordnet führen die strahlenförmig angeordneten Wege nun auf das Fritz-Reuter-Denkmal zu. Die Stadt spielt mit dem Gedanken, das leerstehende Gebäude der Post eventuell als Low-Budget-Hotel umzunutzen. Diese Option wurde in der zweiten Variante der Vorentwürfe aufgegriffen und durch eine entsprechende Freiraumplanung unterstützt. Dazu mussten in ersten Linie Parkmöglichkeiten im Empfangsbereich der Herberge geschaffen werden. Eine Verschwenkung der Poststraße ermöglichte die Anordnung von 12 Parkbuchten mit Schrägaufstellung, die das unter Umständen stoßweise zu parkierende Gelände besonders schnell und problemlos ermöglicht. Die entstandene Freifläche direkt am Eingang der Immobilie wurde nach bekanntem Gestaltungsschema definiert und fungiert somit als repräsentativer Vorplatz der touristischen Anlaufstelle.

Die Pflasterung im nördlichen Entreébereich der Stargarder Straße greift das Muster der Grünflächen auf. Von den zielgerichtet gepflasterten Gehwegen gehen unregelmäßig, strahlenförmig gepflasterte Nebenwege ab. Die sich daraus ergebenden Füllflächen werden mit dunklem Stein ausgepflastert und stellen ein Pendant zu den umliegenden Grünflächen dar. Die Baumscheiben der vorhandenen Linden und Eichen im Bereich des ehemaligen Franziskanerklosters werden der Neugestaltung angepasst.

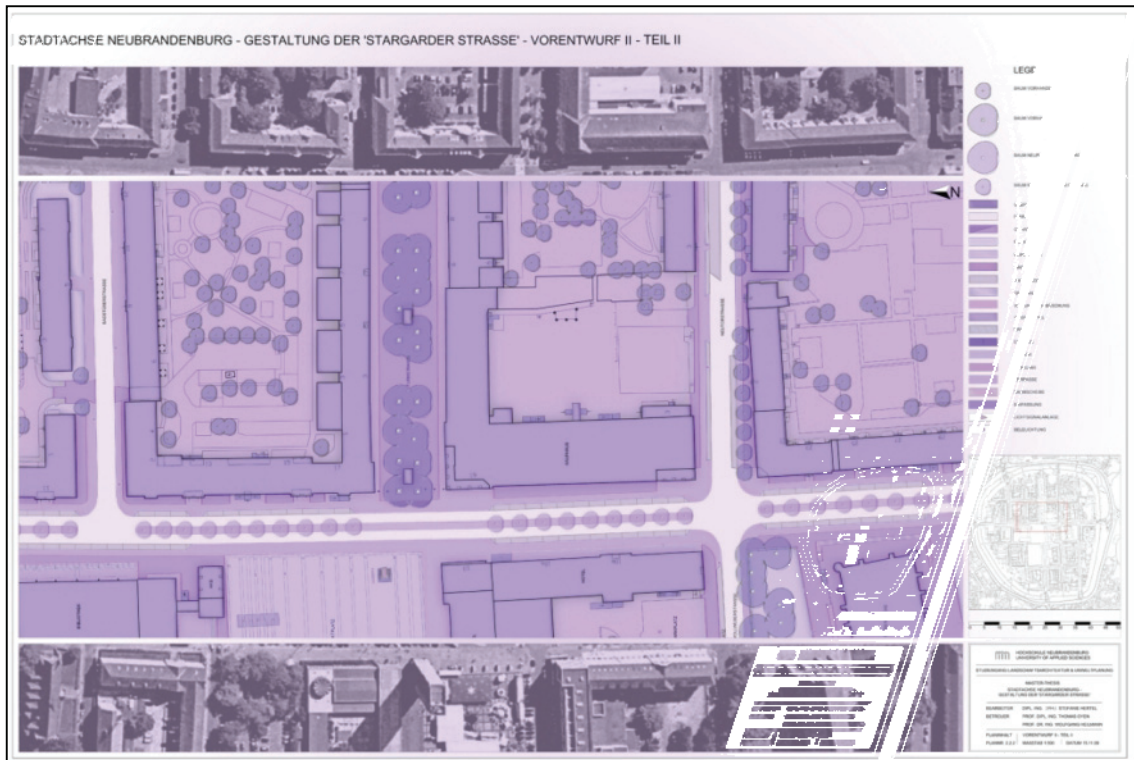


Abb.11 Vorentwurf II - Teil II - Stadtmitte

Im mittleren Bereich des Planungsgebietes wurde vornehmlich das Areal am Eingang zur Stadtbibliothek neu gestaltet. Auch hier wurde, zu Lasten des vorhandenen Biergartens, eine ansehnliche Grünfläche geschaffen. In deren Mitte wurde nun der Mudder-Schulten-Brunnen integriert, welcher sich an dieser Stelle weitaus repräsentativer verhält als es aktuell der Fall ist. Des Weiteren befindet sich an der Ecke Stargarder Straße/ Glinekestraße eine Baumreihe zur Betonung der historischen Raumkanten einer Blockbebauung. Sie dienen auch einer gesonderten Einfassung dieses Ortes der Ruhe, der Erholung und des kulturellen Genießens.

Die Stadtbibliothek erhält in diesem Beispiel nicht nur am Seiteneingang einen neugestalteten Zugang in Form einer üppigen Freitreppe, sondern auch die Fassadenseite in Richtung Stargarder Straße erhält erstmalig Einlässe. Deren Gestaltung beruht auf dem Entwurf des Büros der Freien BDA Architekten Jäger Jäger. Im weiteren Verlauf wurde auch hier wieder der Marktplatz aufgrund der Zonierung der Fahrbahn auf ein bestimmtes Maß verkürzt.

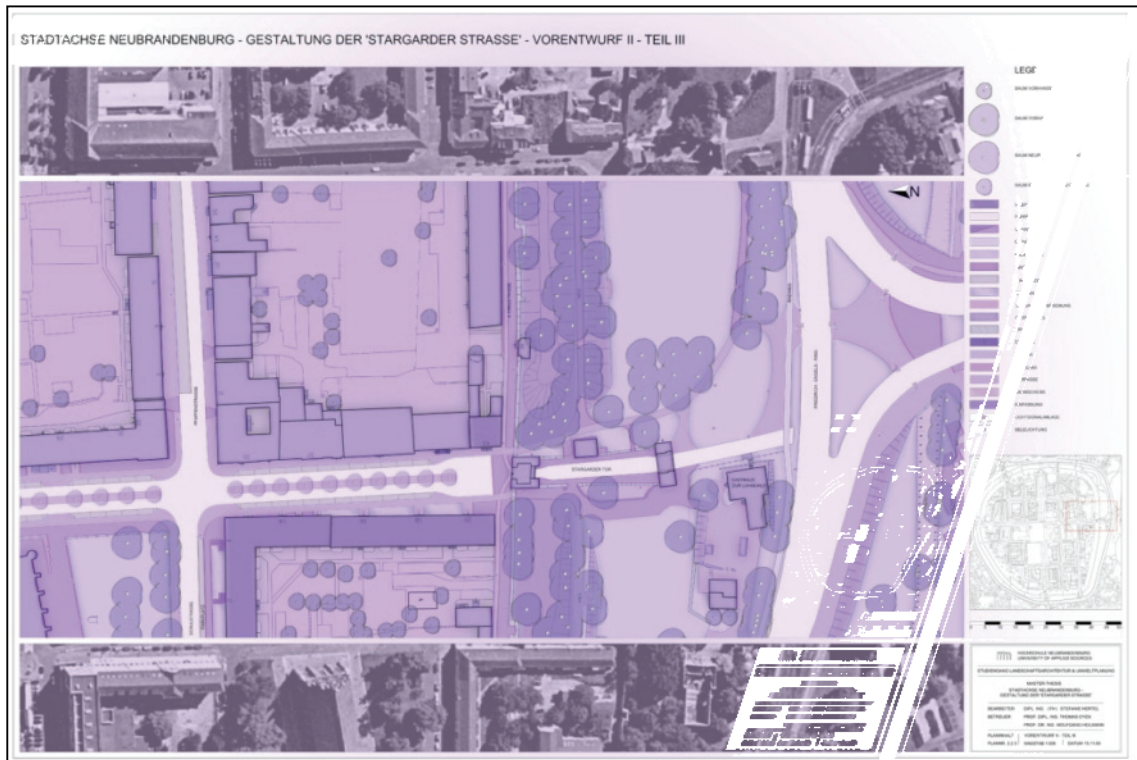


Abb.12 Vorentwurf II - Teil III - Stargarder Tor

Im Bereich des Stargarder Tors wurde ein zentrierter Wendehammer geplant, um einen unkomplizierten Fahrbahnrichtungswechsel um die Mittelinsel herum zu ermöglichen.

### 4.1.3 VORENTWURF III

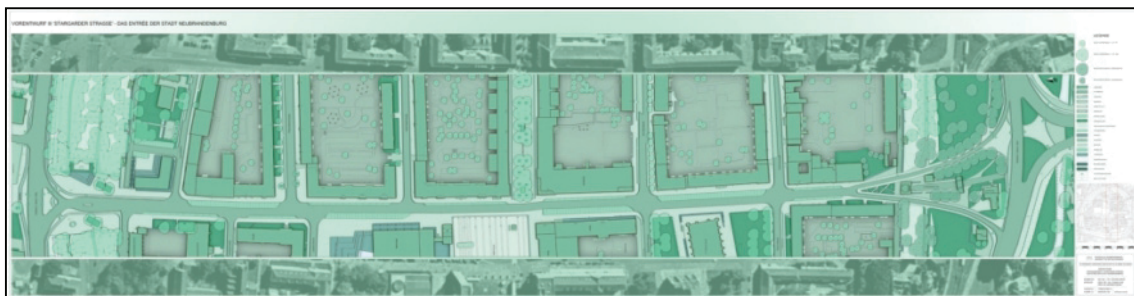


Abb.13 Vorentwurf III zur Gestaltung der Stargarder Straße

Der Vorentwurf III besteht vorrangig durch die Anbindung der Stargarder Straße an den Friedrich-Engels-Ring. Die Erweiterungen der beidseitig vorhandenen Öffnungen der Stadtmauer im Bereich des Stargarder Tores ermöglichten eine offensive Lösung des momentanen Verkehrsflusses durch die Innenstadt. Ziel

dieser Idee ist es hauptsächlich, den motorisierten Verkehr zielgerichtet durch die Hauptachse der Innenstadt zu führen und von der eigentlichen Wohnstraße, der Großen Wollweberstraße, abzuziehen. Nebenbei erfolgt auch eine bedeutend bessere und kürze Verbindung der Kraftfahrer aus Richtung Berlin über die Neustrelitzer Straße in die Innenstadt bzw. aus ihr heraus. Das halbseitige Umfahren des Friedrich-Engels-Ringes wird somit überflüssig und der Verkehr dort streckenweise stark entlastet.

Der Gedanke dieser Anbindungsmöglichkeit ist im Prinzip schon weit aus früher in der Planungsgeschichte der Stadt Neubrandenburg erwogen worden. Als konkretes Beispiel und Grundlage für die Vorentwurfsvariante III diente der Nachkriegs Bebauungsplan von Timm und Adam. Ihr B-Plan konzentrierte sich bei der Neuplanung der Stadt auf die Neuschaffung bzw. Wiederherstellung der Durchgangsstraßen. Ursprünglich wurde die Stadt schließlich über die vier Stadttore in alle Himmelsrichtungen erschlossen. Im nachstehenden Plan von Timm und Adam sind die vorgesehenen Öffnungen im Bereich der Beguinen Straße, der Treptower Straße, der Ernst-Thälmann-Straße im Norden und Süden (heute Stargarder Straße), der Katharinen Straße und Am Pferdemarkt ersichtlich.

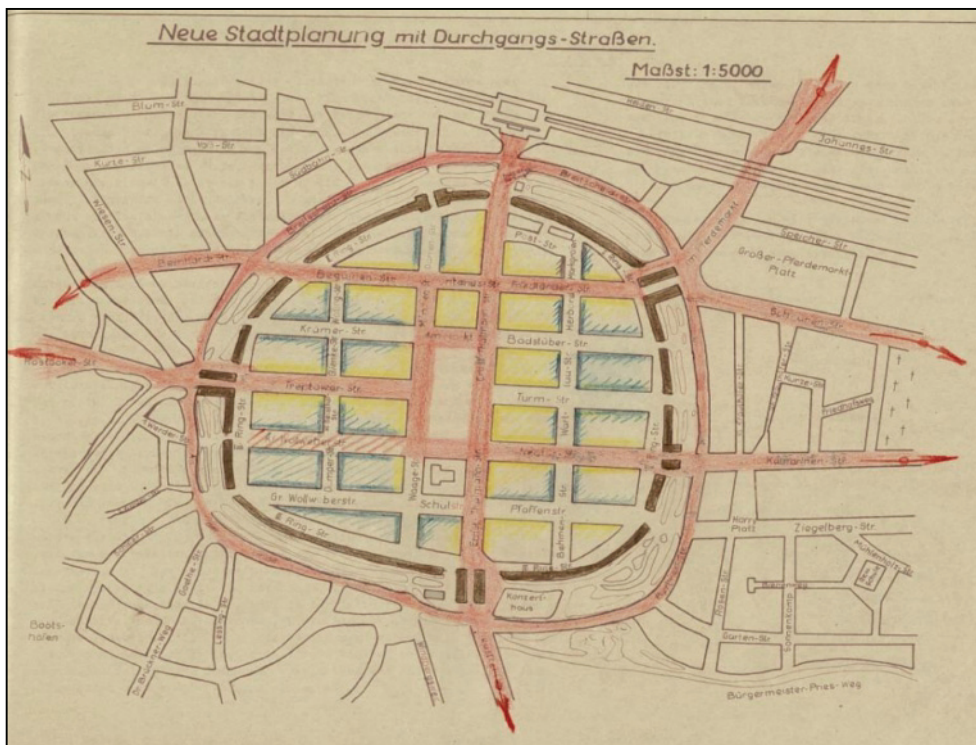


Abb. 14 Neue Stadtplanung nach Timm und Adam mit Durchgangsstraßen (Quelle: Stadtarchiv)

Diese bekanntermaßen nicht realisierte Stadtplanung von Timm und Adam ist nun der Stein des Anstoßes zum Vorentwurf III, welcher sich schlussendlich auch in den beiden Entwurfsvarianten manifestiert hat.

Eine weitere straßenverkehrstechnische Neuerung ist in diesem Fall auch die wiedereingeführte Verschwenkung der Fahrbahn. Wie im derzeitigen Bestand auch, entsteht diese durch die Kombination von Längs- und Senkrechtparktaschen im Straßenraum. Nur sind jene jetzt konkret nach Bedarf spezifiziert worden und bewusst im Versatz aufgeführt, um die bestmögliche Verschwenkung der Fahrbahn und somit auch der automatischen Geschwindigkeitsregulierung zu gewährleisten. Die Senkrechtparkstände wurden im Norden im Bereich der Dienstleistungsballung der östlichen Straßenseite Ecke Friedländer Straße (Bäcker/ Biomarkt/ Eiscafé/ Augenoptiker/ Restaurant/ Fischladen/ Blumenladen) angeordnet. Weitere Parkbuchten mit Senkrechtaufstellung befinden sich nun im Einzugsgebiet des HKB's sowie der Hotelpassage gegenüber dem Kaufhof. Schlussendlich ist ein letzter hoher Stellflächenbedarf im Abschnitt von Volksbank und Marienkirche zu verzeichnen. Diesen gegenüberliegend befinden sich Parkbuchten in Längsaufstellung. In der völlig baumlosen Variante konnte die maximale Stellflächenanzahl von 165 verzeichnet werden, sowie 14 Plätze für die Anwohner im Bereich des Stargarder Tors. Damit wurden zusätzlich zum Bestand von 79 Parkflächen in der Stargarder Straße und den 47 Stellflächen auf dem Behelfsparkplatz in der Poststraße ein Plus von 39 zusätzlichen Plätzen erreicht werden.

Eine Zonierung für den fußläufigen Verkehr ist nicht erfolgt und orientiert sich hier am derzeitigen Bestand und demzufolge der maximalen Ausnutzung der Randbereiche jenseits der Fahrbahn und Stellplätze. Die Aufteilung der Nutzungsansprüche ergibt sich aus dem jeweiligen Bedarf und reglementiert sich nahezu selbstständig.

Die Zonierung des Straßenraums der dritten Gestaltungsvariante setzt sich aus folgenden Maßen (gemäß RASt 06) zusammen: Gebäude – Traufkante/ Hausvorplatz (0,40 m) – Gehweg ( $\geq 3,00$  m) – Sicherheitstrennstreifen (0,70 m) bzw. Überhangstreifen (0,70 m) – Längsparkbucht (2,00 m) bzw. Senkrechtparkbucht (5,00 m) – Fahrbahn (6,50 m).



Abb.15 Vorentwurf III - Teil I - Entrée der Stargarder Straße

Im Entréebereich des dritten Vorentwurfs findet sich an Stelle des vorhandenen Behelfsparkplatzes abermals ein Neubau zur kommerziellen Nutzung. Die Kubaturen weichen stark von dem im Vorentwurf I bereits angebotenen Gebäude ab. Das überecklaufende Bauwerk orientiert sich an den bestehenden Baufluchten und ergänzt diese optimal. Die Nutzung sollte auch hier ähnlich stattfinden wie bereits in Kapitel 4.1.1 beschrieben. Der Innenhof beherbergt 15 Senkrechtstellplätze und 3 behindertengerechte Parkstände. Die Pflasterung des Hofbereichs spiegelt das gestalterische Motto der dritten Variante wieder. Übereck ineinanderlaufende Pflasterstreifen und Freitreppen definieren den Straßenraum der Nord-Süd-Achse. Die ebenerdige Terrasse eignet sich hervorragend für die Bewirtung zur Frühstücks- und Mittagszeit. Abgeschieden

vom motorisierten Verkehr der Stargarder Straße kann hier bei historischem Ambiente der Start in den Tag genossen werden. In den Abendstunden müssen alternative Beleuchtungs- und Wärmequellen angeboten werden, da ein recht starker Schattenwurf des Gebäudes zu erwarten ist. Die Frontseite zur Straße hin sollte großzügig verglast werden, sodass der Blick zum ehemaligen Franziskanerkloster gegeben ist und die Abendsonne bestmöglich genossen werden kann. Die Baumreihe an der I. Ringstraße dient als optisch wahrnehmbare, aber dennoch offene Abgrenzung des Innenhofs.

Der vorhandene Großbaumbestand im Entréebereich erhält neue Baumscheiben, die nebenbei auch als Sitz- und Verweilmöglichkeit dienen. Zum Fritz-Reuter-Denkmal führt eine überecklaufende Freitreppe, mit angemessen tiefen Stufen, so dass diese ebenfalls zum entspannten Aufenthalt genutzt werden können.

Im Gebiet des alten Biergartens vor dem Seiteneingang der Stadtbibliothek befindet sich eine großzügig ausgestaltete Freitreppe<sup>3</sup>, die den Ursprung für das hiesige Gestaltungskonzept darstellt. Der Eingang zur Bibliothek sowie die Öffnung des HKB-Innenhofs werden durch diese Anlage gebührend in Szene gesetzt und stellen ein optisch eindrucksvolles Pendant zum Marktplatz dar.

Die Parkplätze sind, wie bereits erwähnt, je nach Nutzungsdruck in Senkrecht- bzw. Längsaufstellung angelegt worden. Ein hohes Parkaufkommen ist in diesem Areal im Bereich der Dienstleistungszeile Stargarder Straße/ Friedländer Straße sowie vor der Stadtbibliothek/ Haus der Kultur und Bildung zu erwarten. Nicht unerwähnt bleiben sollte als weitere Stellplatzmöglichkeit die neuangelegte Tiefgarage unter dem Marktplatz, deren Einfahrt über die Glinekestraße erfolgt.

---

<sup>3</sup> Diese Gestaltungsvariante entstammt in abgeänderter Form der Master-Thesis von Dipl. Ing. (FH) Matthias Spangenberg „Freiraumkonzept Tiefgarage Marktplatz Neubrandenburg.“



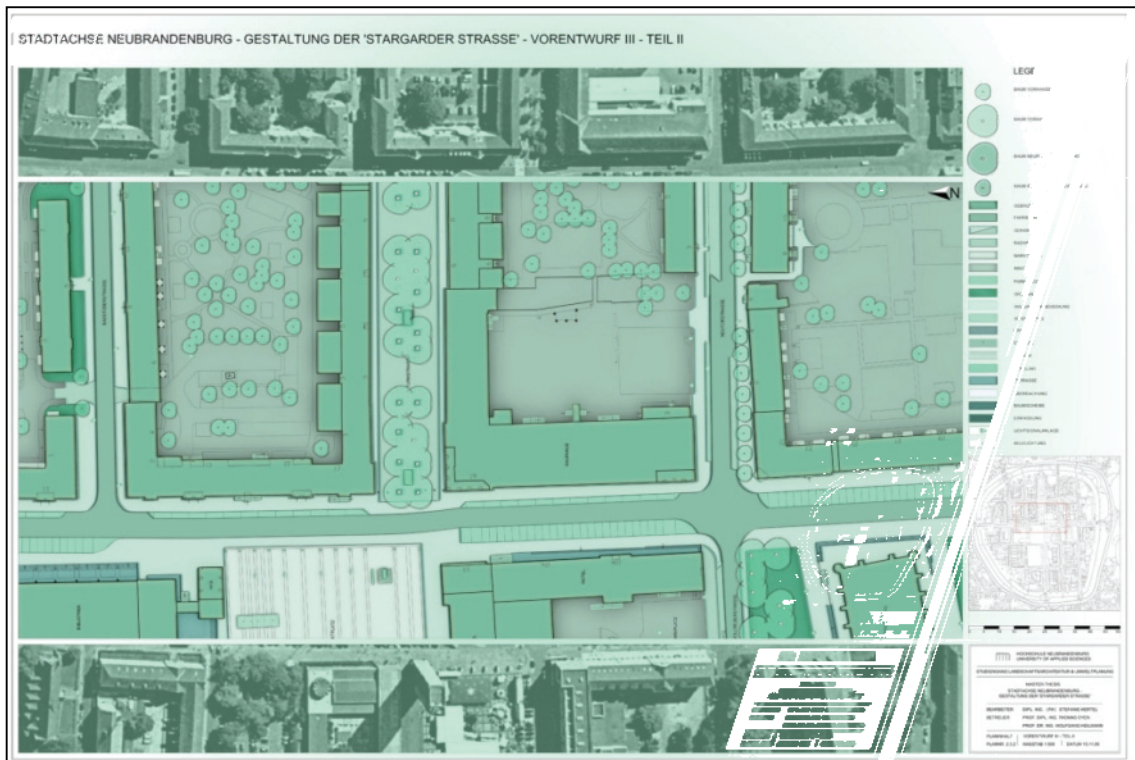


Abb.16 Vorentwurf III - Teil II - Stadtmitte

Im Bereich der Stadtmitte wurde die Gestaltung darauf beschränkt, dass Angebot der Parkstände zu erweitern und zu optimieren. Somit finden sich nun Parkbuchten mit Längsaufstellung für Kurzparker vor den Türen der Sparkasse sowie der Bücherei und Touristeninformation. Angrenzend an die kommerzielle Erdgeschossnutzung der Hotelpassage befindet sich nun eine Reihe mit Senkrechtstellplätzen. Diese werden nun der hohen Frequentierung dieses gastronomischen geprägten Bereichs gerecht. Gegenüber befindet sich der Kaufhof, welchem die zusätzlichen Parkmöglichkeiten ebenfalls zugute kommen. Zusehen ist in diesem Straßenabschnitt auch die Verschwenkung der Fahrbahn aufgrund der verschieden angelegten Stellplätze. Eine Geschwindigkeitsregulierung in diesem sensiblen Bereich der Kreuzung von fußläufigen und motorisierten Verkehr ist somit zu erwarten. Zumal eine weitere Verschwenkung nach kurzer Fahrzeit an der Einmündung der Straßen Stargarder Straße, Kleine Wollweberstraße und Neutorstraße erfolgt.

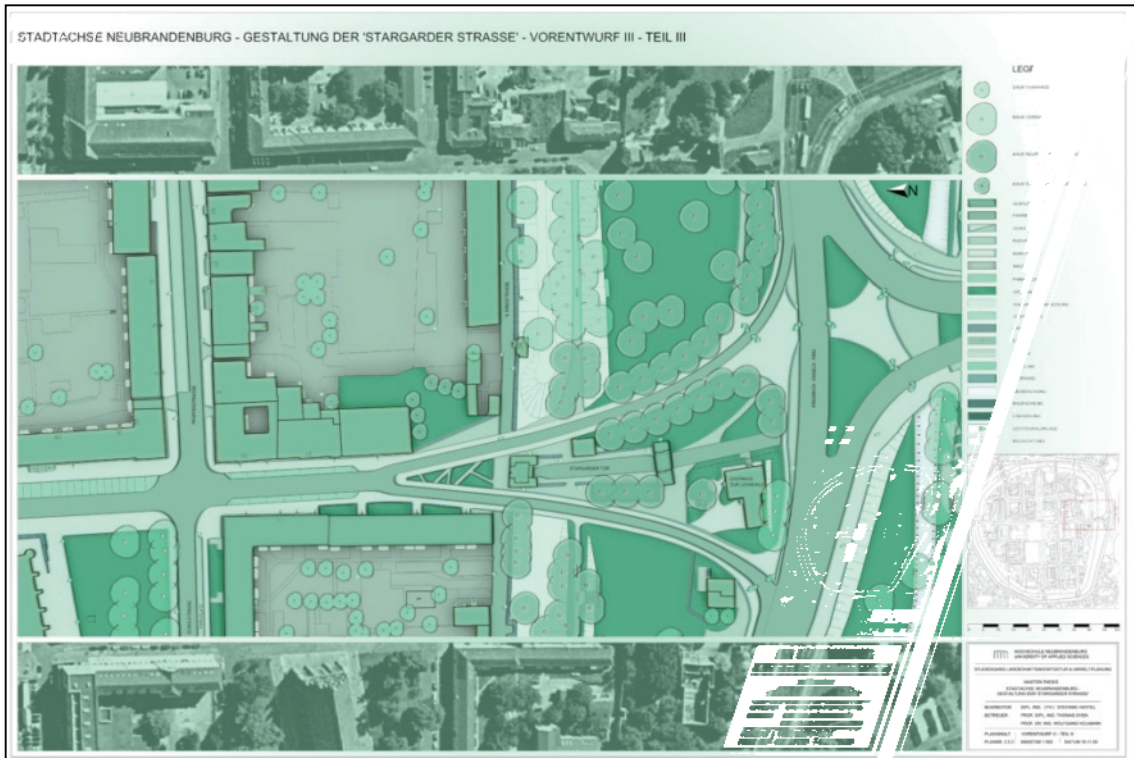


Abb.17 Vorentwurf III - Teil III - Stargarder Tor

Die Parkplatzsituation im Bereich der Volksbank und Marienkirche wurde im Prinzip beibehalten, jedoch wurde in diesem Fall auf bessere Sichtverhältnisse der einmündenden Fahrbahnen geachtet.

Der Abschnitt des Stargarder Tors, gewöhnlich als Stichstraße endend, ist in dieser Variante gänzlich anders überplant worden. Die Stadtmauer wurde zugunsten einer neuen Verkehrslösung um ca. 13,50 m auf der östlichen Seite und 10,50 m auf der westlichen Seite des Stargarder Tors gekürzt. Die Anbindung der Stargarder Straße an den Friedrich-Engels-Ring hat zur Folge, dass räumlich gesehen eine Inselwirkung für den Stargarder Tor- und Lohmühlenkomplex entsteht. Diese Konstellation ist als Chance für den touristisch eher schwach frequentierten Bereich und gleichzeitig als Pedant zum Entree der Stargarder Straße zu sehen. Anfang und Ende der Nord-Süd-Magistrale weisen nun hohe Aufenthaltsqualitäten auf und geben dieser Stadtachse ihre entsprechende Bedeutsamkeit zurück. Verkehrstechnisch stark frequentiert bieten sich optimale Möglichkeiten zur Repräsentation und gleichzeitig auch als optimale Anbindung an das Umland. Mit einer

entsprechenden Freiflächengestaltung wird auch der Übergang zum Kulturpark deutlich hervorgehoben und so mit der Stadtachse verknüpft.

Die Öffnung der historischen Mauer sollte ernsthaft als Chance in Betracht gezogen werden, um die Nord-Süd-Magistrale zu ihrer ursprünglichen Bedeutsamkeit zurückzuführen, als verbindendes Element und Hauptschlagader der Stadt Neubrandenburg.

## *4.2 ERLÄUTERUNG DER ENTWURFSVARIANTEN*

Im Folgenden werden nun die beiden aus den vorgestellten Vorentwürfen resultierenden Entwurfsvarianten vorgestellt. Beide stellen eine Kombination aus den Ideen des zweiten und dritten Vorentwurfs dar. Grundsätzlich wurden die verkehrstechnischen Neuerungen übernommen und verfeinert. Das Gestaltungskonzept der übrigen Freiflächen wurde im Entwurfsprozess entschieden weiterentwickelt. Inhaltlich setzen sich beide Neuplanungen aus der Umnutzung des Alten Postamtes und der daraus resultierenden Verlegungen der Poststraße und der entsprechenden Freiflächengestaltung zusammen. Im Entreebereich wurde die überecklaufende Freitreppe zum Fritz-Reuter-Denkmal übernommen. Von einer zentrierten, gerade durchlaufenden Fahrbahn wurde abgesehen, um im sensiblen Stadtkern nicht unnötig schnelles Verkehrsaufkommen zu provozieren. Die Fahrbahn der Stargarder Straße wurde demnach verschwenkt ausgebildet und weist einen harmonischen Wechsel von Senkrecht- und Längsparkplätzen auf. Die großzügige Freitreppe aus dem Vorentwurf III wurde für die Entwurfsvarianten favorisiert und leicht abgeändert ins jeweilige Konzept integriert. Ebenfalls übernommen wurde die Planung der seitlichen Treppenanlage der Stadtbibliothek zur Stargarder Straße.

Im Bereich der Stadtmitte wurde nur die Organisation der Stellplätze aus dem Vorentwurf III im Abschnitt des Kaufhofs übernommen. Der Marktplatz hingegen wurde gemäß der Planung von den Noack Landschaftsarchitekten und

der daraus resultierten Ausführung im Jahre 2009 in den Entwürfen übernommen und fungiert als Bindeglied zwischen der Treptower Straße und der Turmstraße. Sie stellen die zweite wichtige Achse der Innenstadt dar, begrenzt durch das Treptower Tor im Westen und das Rathaus im Osten.

Im dritten Abschnitt des Planungsgebietes hat sich die Anbindung der Stargarder Straße an den Friedrich-Engels-Ring durchgesetzt. In Vorentwurf III noch unbeholfen als ideelle Skizze dargestellt, weisen die Entwurfsvarianten nun zwei verschiedene verkehrstechnische Lösungen auf. Die hervorgehobene Inselstellung des Stargarder Tors und dem Lohmühlenkomplex wurde gestalterisch optimal herausgearbeitet.

#### *4.2.1 ENTWURFSVARIANTE I*



*Abb.18 Entwurfsvariante I zur Gestaltung der Stargarder Straße*

Die erste Entwurfsidee beruht vorrangig auf einer sehr materialintensiven Freiraumgestaltung sowie einer aufwendigen Kreisverkehrslösung als Anbindungsvariante der Stargarder Straße an den Friedrich-Engels-Ring. Wie im Kapitel 4.1.3 bereits ausführlich beschrieben, ist diese Verkehrslösung mit Unterstützung von Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Heilmann konkretisiert worden. Die Berechnung der Verkehrsbelastungszahlen ermöglichte die im Folgenden angeführten Verkehrsanbindungen. Variante I stellt einen in sich geschlossen zweistreifigen Kreisverkehr dar. Diese Lösung beruht auf die Überlegung, die Innenspur des Friedrich-Engels-Ring eventuell zukünftig in Gegenfahrtrichtung zu führen, um so das Rostocker Viertel zu erschließen. Diese Variante hat zur Folge, dass auf den ersten Blick ein umständlicher Kreisverkehr mit einer entsprechenden Vielzahl von Lichtsignalreglementierungen entstanden ist. Dieser

Umstand war unter anderem der Anstoß weiterer Überlegungen, die in Kapitel 4.2.2 in optimierter Form konkretisiert werden. Ein anderer Kritikpunkt war die aufwendige Ausgestaltung der Freiflächen im Straßenraum. Das Konzept beruht auf einer klaren Zonierung des Gehweges in Abgrenzung der streifig gerasterten Aufenthaltsflächen. Sie stellen eine Kombination aus verschiedenen breiten Kleinstein- und Granitplattenbänder dar. Der Gehweg selbst wird als Schnelllaufzone durch Betonplatten festgesetzt. Aufgrund der geschwungenen Formen der Aufenthaltszonen im Bereich der zahlreichen gastronomischen, kommerziellen und kulturellen Einrichtungen fallen in dieser Variante enorm hohe Schnittmengen bei der Pflasterung an, Grund genug, auch diesen ökonomischen Aspekt zu überdenken und in einer zweiten Variante zu verbessern. Gleichwohl ist diese Entwurfsidee als mögliche Gestaltungsoption anzuführen, da sie funktionell keine Mängel vorzuweisen hat.

Durch die wechselnde Anordnung von Längs- und Senkrechtparkständen wurde die Fahrbahn, wie in Kapitel 4.1.3 bereits erläutert, verschwenkt geführt und regt somit das bedächtige und vorausschauende Fahren der Fahrzeugführer an. Durch die gezielte Ausweisung von Stellplätzen für Menschen mit einer Behinderung sowie das gestaffelte Setzen der Straßenbäume konnten insgesamt 125 Stellplätze ausgewiesen werden. Davon sind 14 behindertengerecht ausgebildet, was das Angebot um 9 weitere Plätze im Vergleich zum Bestand aufstockt. Aufgrund der Verkehrsanbindung an den Friedrich-Engels-Ring entfallen hingegen im Bereich des Stargarder Tors die Anwohnerstellflächen, welche nun in die Innenhöfe zu verlegen sind.

Die Zonierung des Straßenraums setzt sich aus folgenden Maßen (gemäß RASt 06) zusammen: Gebäude – Traufkante (0,40 m) – Aufenthaltsbereiche der Erdgeschossnutzung/ Hausvorplatz ( $\leq 5,00$  m) – Gehweg ( $\geq 2,00$  m) – Sicherheitstrennstreifen (0,70 m) bzw. Überhangstreifen (0,70 m) – Längsparkbucht (2,00 m) bzw. Senkrechtparkbucht (5,00 m) – Fahrbahn (6,50 m).



Abb.19 Entwurfsvariante I - Teil I - Entrée der Stargarder Straße

Die Ausgestaltung der Entwurfsvarianten wird der Prämisse der verbindenden Einheitlichkeit des gesamten Straßenzuges erstmalig vollständig gerecht. Das Konzept zur flächenhaften Definition von Aufenthaltsbereichen zieht sich ausnahmslos durch die Nord-Süd-Magistrale. Der identitätsstiftende Pflasterstreifenwechsel aus dunkelgrauen Granitplatten á 0,40x0,40 m bzw. 0,40x0,60 m und graugelbem Granitkleinpflaster definiert in besonders ausgeprägtem Sinne das Entrée zur Stargarder Straße. Der Behelfsparkplatz wurde als offener Platz gestaltet und bietet nun weitere Aufenthaltsqualitäten im Empfangsbereich der Stadt. Die Grünflächengestaltung dieser und ähnlicher Flächen im Planungsgebiet spiegelt das Pflasterkonzept wieder und wird durch Einzelbäume und deren umgebende Sitzgelegenheit ergänzt.

Neben der geplanten Umnutzung des Alten Postamtes als Low-Budget-Hotel ist auch eine neue Nutzung des alten Polizeigebäudes auf der Westseite der Stargarder Straße geplant. Aktuell befindet sich auch dieses Gebäude noch in einem unsanierten Nachkriegszustand. Um auch den Entreébereich wieder durch vermehrte Anziehungspunkte des touristischen, kommerziellen und kulturellen

Sektors zu stärken, ist eine weitere Einkaufspassage denkbar. Die Nutzung und Ausgestaltung des Erdgeschosses orientiert sich an der bereits vorhandenen Hotelpassage Richtung Süden der Stargarder Straße. Der Innenhof wird nach bekanntem Muster ausgepflastert und lädt auf seinen „Sitzinseln“ und schattigen Einzelbäumen zum Verweilen außerhalb der Hektik der Geschäftsstraße ein. Auch der Empfangsbereich der St. Johanniskirche ist dem erwähnten „Streifenmuster“ angepasst worden. Dieses hebt die abgeschottete Sonderstellung des historischen Gebäudes auf und integriert den gesamten Bereich in das Entréekonzept der Stargarder Straße. Sinn und Zweck des linearen Musters ist es, auch für Ortsfremde schnell und klar zu verdeutlichen, dass in der Umgebung der gestalteten Flächen besondere kulturelle und kommerzielle Ziele zu erwarten sind bzw. Aufenthaltsflächen im Straßenraum geschaffen wurden. So werden im nördlichen Teil der Magistrale die Bereiche der Kirche, des Hotels, der Einkaufspassage, des Biomarktes, des Restaurants (Ecke Friedländer Straße) und der großen Freitreppe zur Stadtbibliothek hervorgehoben. Diese wie auch die kleinere Variante vor dem Fritz-Reuter-Denkmal wurden vom Vorentwurf III unverändert übernommen. Der Innenhof vom Haus der Kultur und Bildung wurde nach bekannten linearen Mustern ausgepflastert und mit hölzernen „Sitzinseln“ und Einzelbäumen versehen.



Abb.20 Entwurfsvariante I - Teil II - Stadtmitte

Im Bereich der Stadtmitte ist der Marktplatz wie im Bestand übernommen worden. Das Konzept von den Noack Landschaftsarchitekten sollte durch entsprechende Maßnahmen konsequent durchgesetzt werden, so dass die verbindende Wirkung der Nord-Süd- und Ost-West- Magistralen seine volle Wirkung vor allen Dingen beim fußläufigen Verkehr entfaltet. Dieser sollte verstärkt in den Mittelpunkt des alltäglichen Geschehens gerückt und vor die Belange des motorisierten Verkehrs gestellt werden. Aktuell wurde wieder die Markierung eines Fußgängerüberweges durchgesetzt, was allerdings von der Idee des Entwurfes abweicht. Zu beobachten ist, dass Kraftfahrer oft wenig Rücksicht auf die Belange der Fußgänger und Radfahrer nehmen. Eine Überquerung in der gesamten Breite des Marktplatzes ist demnach nicht ungehindert möglich. Ziel sollte es langfristig sein, die gesteuerte Führung des fußläufigen Verkehrs in diesem Areal aufzuheben und den Entwurf seinen angedachten Sinn verwirklichen zu lassen.

Die Gestaltung hält sich ansonsten in diesem Abschnitt dezent im Hintergrund. Einzig die Eingänge der Stadtbibliothek, der Sparkasse und der Ladenzeile im Osten sind durch das lineare Pflaster betont worden. Die Anordnung der



Stellplätze richtet sich hier nach geschätztem Bedarf und wurde im Bereich der Raiffeisenbank und der Hotelpassage durch Senkrechtparkplätze aufgestockt.

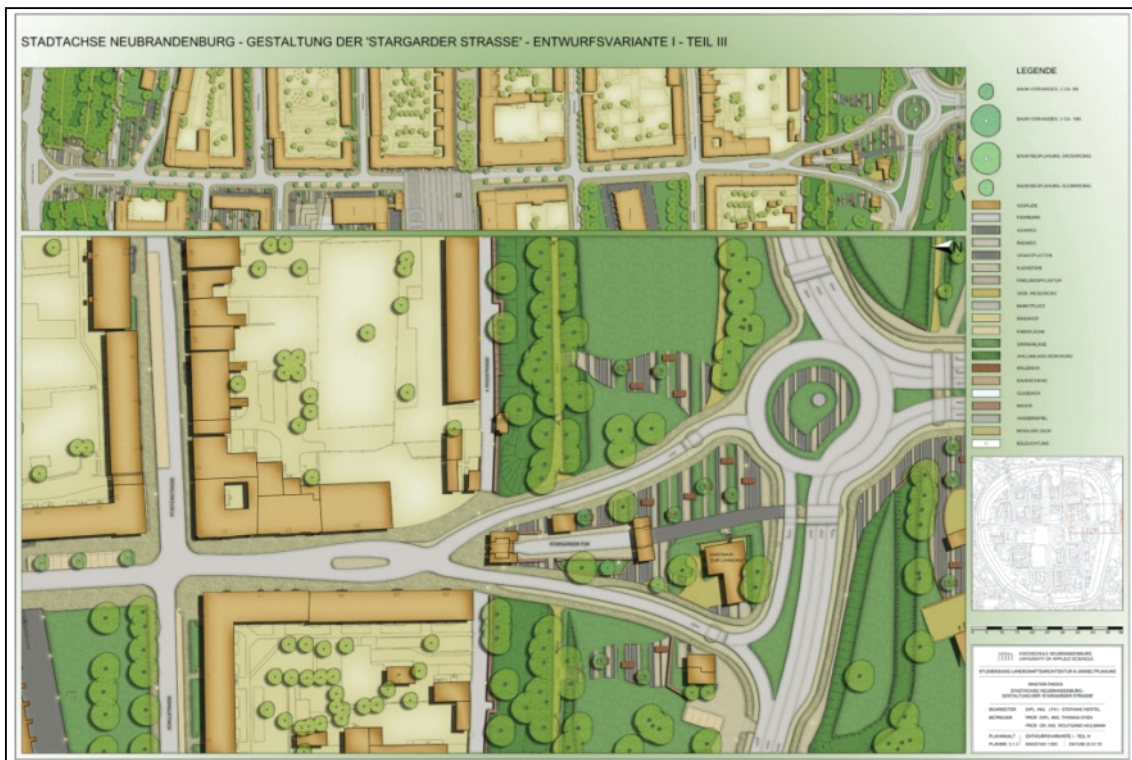


Abb.21 Entwurfsvariante I - Teil III - Stargarder Tor

Im dritten Abschnitt ist die Anbindung der Stargarder Straße an den Friedrich-Engels-Ring entscheidend. Wie bereits erwähnt, wurde hier die Variante des vollständigen Kreisverkehrs gewählt, mit der Option, die Innenspur für den Gegenverkehr freizugeben. Aus dieser Prämisse ergab sich der nun vorliegende Verkehrs- und ablauf. Ein großes Manko in dieser Idee besteht nicht nur in der unnötig komplizierten Verkehrsführung sondern auch in der Tatsache, dass die Fahrspuren sich im Bereich vor dem Stargarder Tor einerseits überschneiden, andererseits aufgrund dessen per Lichtsignalanlage geregelt werden müssen.

Die Inselstellung des Stargarder Tor-Komplexes sowie der anliegenden Lohmühle wird zum Teil durch den optischen Anschluss an die identitätsstiftende lineare Pflasterung der Stargarder Straße aufgehoben. Das Streifenmuster aus sich abwechselnden Granitplatten-, Kleinstein- und Grünstreifen zieht sich über das gesamte Areal. Einzig die Rad- und Gehweg

sind gesondert ausgepflastert, getreu dem Gesamtkonzept. So zieht sich vom Entree im Norden bis zum Anschluss an den Kulturpark im Süden ein einheitliches Gestaltungskonzept mit Wiedererkennungswert. Die Nord-Süd-Magistrale wird in ihrer Gesamtheit aufgewertet und verbindet punktuelle innerstädtische Highlights miteinander. Die Umgestaltung zieht sich bis zum Eingang des Kulturparks und verknüpft letztendlich die Kernbereiche Tourismus, Kultur und Natur miteinander und schafft Synergieeffekte zwischen Stadt und Naherholung.

#### 4.2.2 ENTWURFSVARIANTE II – DIE FAVORISIERTE NEUPLANUNG



Abb.22 Entwurfsvariante II zur Gestaltung der Stargarder Straße

Die zweite Entwurfsvariante hat sich zum Ziel genommen, die Problemstellungen der ersten Konzeption aufzuheben und somit als die favorisierte, ideale Gestaltungsversion aufzutreten. Unter der Prämisse, die Stargarder Straße als einheitliches Ganzes zu betrachten, speist sich das Gestaltungskonzept ebenfalls aus einem identitätsstiftenden Freiraumarrangement aus abiotischen und biotischen Materialien. Der ökonomische Faktor der Pflastervariante aus Entwurf I wurde in dem Punkt angepasst, dass die Pflasterungen im Planungsgebiet nur noch unvermeidbare Schnittflächen aufweisen, diese aber nicht durch eine geschwungene Ausführung zusätzlich provoziert werden. Die Streifen aus gelbgrauem Kleinsteinpflaster enden in unregelmäßigen Abständen entgegengesetzt der Laufrichtung der dunkelgrauen Granitplatten á 0,40x0,40 m bzw. 0,40x0,60 m. Diese definieren zum einen die Zwischenstreifen zwischen den Kleinstein- und Rasenstreifen, zum anderen aber auch den Bereich des Gehwegs und Radwegs. Um einen hohen Komfort auf den Gehwegen zu gewährleisten, wurden die

Kleinsteinunterbrechungen nur im Bereich der Aufenthaltsflächen gesetzt. Auf 2,50 m Breite ab dem Sicherheits- bzw. Überhangstreifen wurden nur gestockte Granitplatten mit 0,003 m Fase verwendet. Dies ist besonders angenehm für Reisende, die mit dem Rollkoffer unterwegs sind, für Rollstuhlfahrer, für Mütter und Väter die mit dem Kinderwagen unterwegs sind sowie für ältere Mitbürger mit Gehhilfen, die den unterbrechungsarmen Untergrund schätzen werden.

Das zweite verbesserungswürdige Kriterium war der Ablauf der Verkehrsanbindung der Stargarder Straße an den Friedrich-Engels-Ring. In dieser Variante wurde die Verbindung mittels eines unkomplizierten „halben“ Kreisverkehrs zwischen der Neustrelitzer Straße, dem Friedrich-Engels-Ring und der Nord-Süd-Magistrale hergestellt. Das oberste Ziel keine Lichtsignalanlage innerhalb der Kernzone der Innenstadt zu installieren, wurde hier erfüllt und die Sicht auf das Stargarder Tor bleibt ungestört. Auch die Anwohner werden nicht durch unnötig lärmende Regelung des Verkehrs beeinträchtigt, da die Fahrtrichtungen nun ohne Wechsel beibehalten werden konnten.

Die Stellflächenanzahl ist in diesem Entwurf auf 119 zu beziffern, da aufgrund einer zusätzlich ausgewiesenen Be- und Entladezone in der Stargarder Straße / Ecke Friedländer Straße in einer Länge von 18 m sechs Parkplätze im Bereich des Biomarktes weichen mussten. Ansonsten besitzt auch diese Variante 14 behindertengerechte Stellplätze und die Anwohnerstellflächen im Bereich des Tors sind in die Innenhöfe zu verlegen.

Die Zonierung des Straßenraums setzt sich aus folgenden Maßen (gemäß RAST 06) zusammen: Gebäude – Traufkante (0,40 m) – Gehweg einschließlich seiner Funktion als Hausvorplatz ( $\geq 2,50$  m) – Sicherheitstrennstreifen (0,70 m) bzw. Überhangstreifen (0,70 m) – Längsparkbucht (2,00 m) bzw. Senkrechtparkbucht (5,00 m) – Fahrbahn (6,50 m).



Abb.23 Entwurfsvariante II - Teil I - Entrée der Stargarder Straße

Das Grundkonzept der Straßenfreiraumgestaltung ist in der zweiten Entwurfsvariante prinzipiell beibehalten worden. Aufgrund des ökonomischen Anspruches ergab sich eine neue Pflastervariation. So entfällt hier die explizite Zonierung des Gehweges, welcher nun in das Streifenmuster mit „hineinfließt“. Die Granitplatten werden in ihrem Werksformat verlegt und nur zur Fahrbahnseite geschnitten. Die Kleinstestreifen hingegen münden in die ausgepflasterten Traufkanten bzw. Hausvorplätze. Somit ist die Schnittmenge in dieser Gestaltungsvariante auf ein Mindestmaß reduziert worden.

In besonderem Maße wurde in dieser Variante auf die Leitung des Radfahrverkehrs geachtet. Die ausgewiesenen Flächen und Überfahrten wurden zum Teil ergänzt und nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) ausgestaltet. Zu erkennen ist in dem Entréebereich der sichere Übergang des gekennzeichneten Radweges in einen 10 m langen Radfahrstreifen, welcher den Kraftfahrer rechtzeitig auf den weiteren Verkehrsteilnehmer aufmerksam macht.

Das Gestaltungskonzept der Straßenfreiräume wiederholt sich auch in den Innenhöfen der umgenutzten Gebäude. Das Low-Budget-Hotel erhält im Blockinneren einen gemütlichen Aufenthaltsbereich, ebenso die neue Einkaufspassage im Polizeigebäude gegenüber der St. Johanniskirche. Typisch ist hier der durchgehende Wechsel von Granitplatten- und Kleinsteinstreifen in unterschiedlichen Längen und Breiten. Die „Holzsitzinseln“ mit ihren integrierten Einzelbäumen haben auch in die halböffentlichen Bereichen des Plangebiets Einzug gehalten.

Die Freitreppen zum Fritz-Reuter-Denkmal sowie zum Eingang der Stadtbibliothek bzw. dem Innenhof des HKB wurden in ihrer Ausgestaltung nur geringfügig verändert und bilden weiterhin eine räumlich-plastische Dominante in diesem Entwurf. Die 0,31 m tiefen und 0,16 m hohen Auftrittsflächen der dreistufigen Treppen sind aus gelbgrauen Kleinstein gepflastert und vollverfugt. Die Stellstufe wird durch einen Granitbordstein ohne Anlauf gebildet und weist ein Gefälle von  $\geq 2,5$  % auf. Die 1,70 m tiefen Zwischenpodeste bestehen wiederum aus den bereits für die Gehwege verwendeten Granitplatten. Es sind bequem drei Schritte auf dem Podest zu gehen. Die Fundamentierung der Treppenanlage gründet sich auf eine Stahlbetonplatte auf frostfreiem Streifenfundament unter der Antritts- und Austrittsstufe in einem Steigungsverhältnis von 16/31. Die Planung der Anlage erfolgte nach den Baugrundsätzen von M. Mahabadi. (vgl. MAHABADI, M. 2006) Vor jeder Stellstufe befindet sich eine LED-Orientierungsleuchte, zum Beispiel von der Firma BEGA das Modell 8302. Die Entwässerung der Aufenthaltsflächen und Innenhöfe wird durch unscheinbare Schlitzrinnen der Firma ACO DRAIN® Modell V 100 S Multiline ermöglicht.

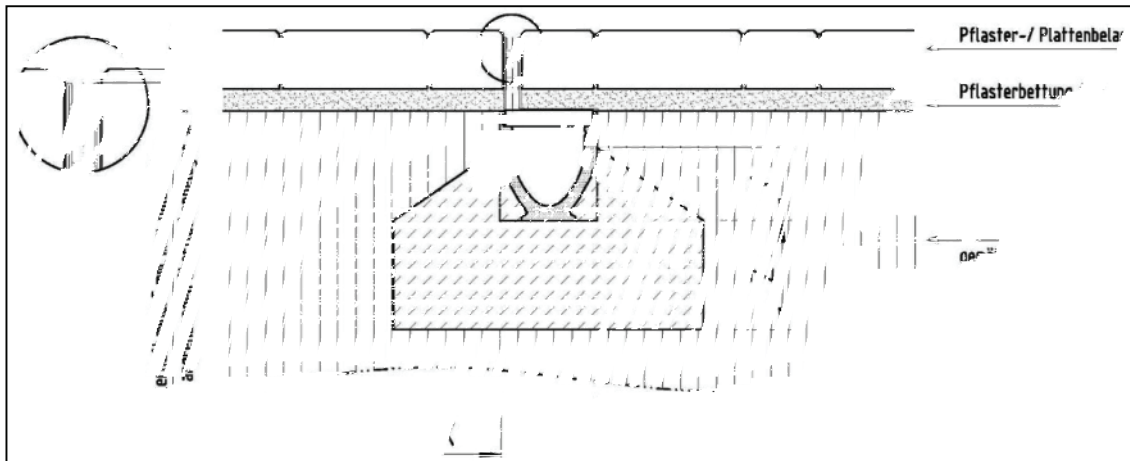


Abb. 24 ACO DRAIN® Schlitzrinne V 100 S Multiline

Internetquelle: [5]

Die Parkplätze sind in diesem Areal nach der zu erwartenden Nutzungsintensität ausgerichtet. Somit befinden sich bequeme Parkbuchten mit Schrägaufstellung im Empfangsbereich des Low-Budget-Hotels zur reibungslosen Abwicklung der Be- und Entladevorgänge. Senkrechtparkplätze mit einer hohen Aufnahmekapazität sind im Bereich der kommerziellen Erdgeschossladenzone Ecke Friedländer Straße angeordnet sowie vor der Stadtbibliothek und dem Haus der Kultur und Bildung. Aufgrund der häufigen Warenlieferungen für die Geschäfte der Stargarder Straße/ Friedländer Straße wurde eine gesonderte Be- und Entladezone ausgewiesen. Hier ist es nun möglich auch große LKW ohne Behinderung des allgemeinen Verkehrsflusses zu parken und zu entladen.



Abb.25 Entwurfsvariante II - Teil II - Stadtmitte

Im Bereich der Stadtmitte ist der Marktplatz - wie auch im ersten Entwurf schon erläutert - vom Bestand übernommen worden. Das Konzept von den Noack Landschaftsarchitekten einer verbindenden Wirkung der Nord-Süd- und Ost-West-Magistralen und der Fokussierung des fußläufigen Verkehrs sollte verstärkt in den Mittelpunkt des alltäglichen Geschehens gerückt und vor die Belange des motorisierten Verkehrs gestellt werden. Die Erläuterungen der Kommunalen Entwicklungsgesellschaft (KEG) zum neuen Marktplatz bestätigen, dass die fußläufige Erlebbarkeit oberste Priorität hat. Die Idee der Ausweisung des Platzes als verkehrsberuhigte Zone (Zeichen 325 zu § 42 StVO) oder auch als weiteres Beispielprojekt nach dem Shared Space Prinzip steht hier als Möglichkeit im Raum. Weitere Ausführungen dazu folgen im Kapitel 5.1.4. Die Gestaltung hält sich in diesem Abschnitt dezent im Hintergrund. Einzig die Eingänge der Stadtbibliothek, der Sparkasse und der Erdgeschosszeile im Osten sind durch die verschieden breiten und langen Kleinsteinpflasterstreifen betont worden. Die Anordnung der Stellplätze richtet sich hier nach dem vermuteten und beobachteten Bedarf und wurde im Bereich der Raiffeisenbank und der Hotelpassage durch Senkrechtparkplätze aufgestockt.

Der Marktplatz selbst wird „[...] durch die städtebaulich wirksamen Bebauungskanten Marktplatz-Center, HKB-Quartier, Wohnbebauung Stargarder Straße und das „Radisson Blu Hotel“ räumlich und flächig begrenzt, d.h. der Platz zieht sich bis an die Gebäudekanten heran, so dass die Gebäude am Platz stehen und ihn nunmehr direkt begrenzen.“ (INTERNETQUELLE [6], STAND 05.05.2010) Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m wie im gesamten Entwurf auch. Die Begrenzung im Bereich des Marktes erfolgt durch einen 0,03 m hohen Bordanschlag. Die Fontänensequenzen des ebenerdigen Wasserspiels finden sich im dritten Teil des Entwurfs vor dem Stargarder Vortor wieder. Die Ausstattung präsentiert sich in seiner Gesamtheit modern, zurückhaltend und angepasst. Ein Highlight bilden die vier Leuchtstelen, die durch ihr moderates Erscheinungsbild mit den integrierten Planflächenstrahlern für eine räumliche Gliederung sorgen.

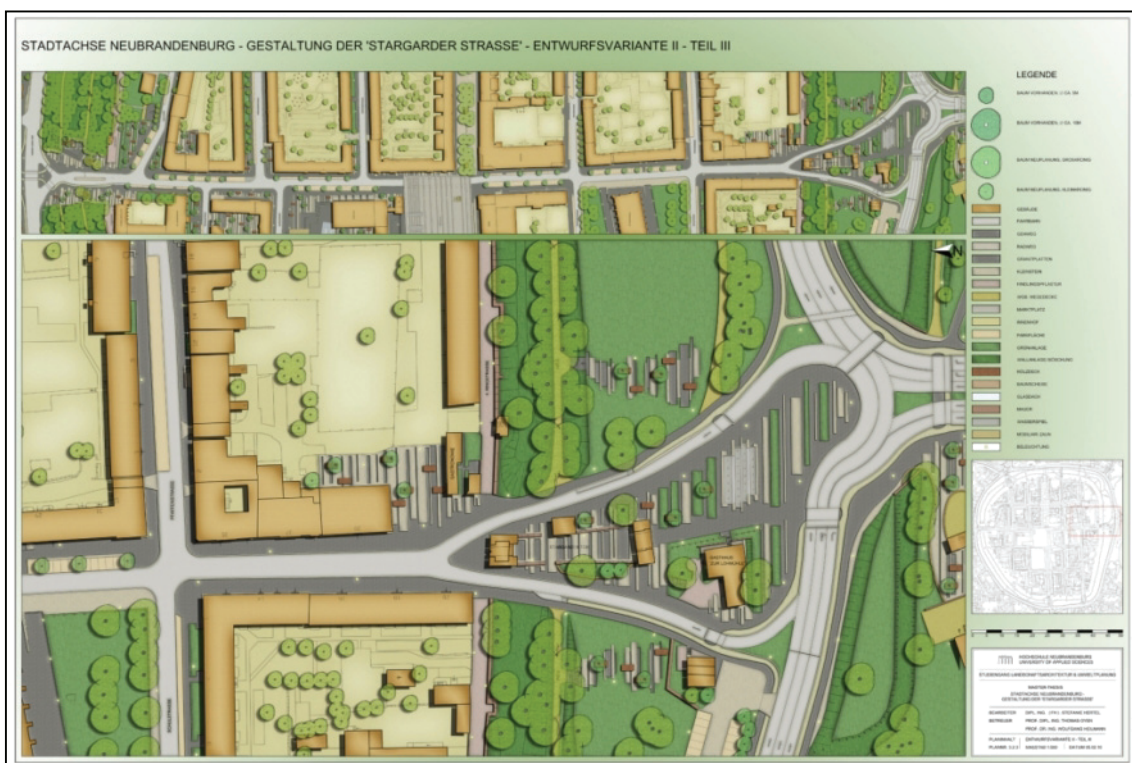


Abb.26 Entwurfsvariante II - Teil III - Stargarder Tor

Der dritte Teil des favorisierten Entwurfs zeigt deutlich die optimierte Verkehrsanbindung der Stargarder Straße an den Friedrich-Engels-Ring. Dabei kommt diese Lösung im Bereich vor dem Stargarder Tor völlig ohne Verschneidung der Fahrbahnen und der Reglementierung durch eine



Lichtsignalanlage aus. Die 13,50 m bzw. 10,50 m breiten Öffnungen leiten den Verkehr zügig aus dem Kernbereich der Innenstadt heraus. Erst 75 m hinter dem Stargarder Tor befinden sich zwei Lichtsignalanlagen die den Fußgängern und Radfahrern die zeitlich gesicherte Überquerung der Fahrbahn ermöglichen. Die jeweilige Zufahrt und Abfahrt hält indes wieder den gesicherten Übergang des Radweges zur Fahrbahn per 10 m langem Radfahrstreifen nach ERA 95 vor. Die genauen Maße der Verkehrslösung sowie die Anordnung der Überquerungen und Lichtsignalanlagen sind dem Detailplan 6.1.0 zu entnehmen und werden an dieser Stelle nicht gesondert aufgeführt. Die sich aus der Verkehrslösung ergebene Inselstellung des Stargarder Tors wird durch das beibehaltene Pflaster- und Freiraumkonzept optisch der Nord-Süd-Magistrale eindeutig zugeordnet. Wie auch beim Übergang zum Kulturpark wird hier die ganzheitliche Lösung für die Hauptachse der Stadt Neubrandenburg ersichtlich. Im Bereich der Wallanlage und der angrenzenden Stadtmauer befinden sich gestaltungsgleiche Aufenthaltsflächen, um den gesamten Südbereich neu zu beleben. Nach dem der ehemals vorhandene Filmpalast abgebrannt und die Ruine beseitigt wurde, finden sich nur noch wenig Anlässe, diesen Bereich tatsächlich zu nutzen. Aktuell dient der Platz nur der Querungsmöglichkeit zwischen dem Kulturpark und der Innenstadt. Einzig die gastronomische Einrichtung „Zur Lohmühle“ bietet Gelegenheit zum Verweilen. Ein ebenerdiges Wasserspiel soll nun neben der linearen Freiraumgestaltung und den hölzernen Sitzmöbeln neue Aufenthaltsmöglichkeiten bieten.

#### *4.2.3 FAZIT ZU DEN ENTWURFSVARIANTEN I UND II*

Das Ziel beider Entwürfe war es, dem Leitgedanken der Städtebaulichen Rahmenplanung gerecht zu werden und unter der Prämisse der demonstrativen Geschlossenheit eine ganzheitliche Neuplanung für die Hauptverkehrsachse der Innenstadt zu erstellen. Denn „*Laut der 2. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplans besteht gravierender Sanierungsbedarf in der Stargarder Straße.*“ (STADT NEUBRANDENBURG 2009, S. 15) und dies war Anlass genug mithilfe

dieser Arbeit neue Ideen für die Stadt zu entwickeln und zu dokumentieren. Ein weiteres wichtiges Kriterium war die Stärkung der Verbindung der Altstadt mit dem Tollensesee durch den Kulturpark. Diese Anschlussmöglichkeit wurde nun in besonderem Maße hervorgehoben und durch die verkehrstechnische Anbindung der Stargarder Straße an den Friedrich-Engels-Ring enorm akzentuiert. Dennoch bietet diese Möglichkeit, neben dem negativen Faktum der Zerschneidung der Wallanlage, auch positive Aspekte der Belebung des gesamten Freiraums um den Stargarder Tor-Komplex. Zudem weist sich die derzeitige Anbindung über die Große Wollweberstraße im Westen als suboptimal für den Verkehrsfluss in der Innenstadt aus. So wird hier ein eigentlich als Wohnstraße ausgelegter Straßenraum zu einem Hauptverkehrsknotenpunkt. Es erscheint daher besser den Verkehr geradewegs durch die Geschäftsstraße zuleiten. Die verkürzte Anbindung der Neustrelitzer Straße an die Innenstadt dürfte auch zu einem positiven Effekt beim Einzelhandel führen. Die 2. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplans pflichtet laut folgender Aussage insofern auch der oben genannten Einschätzung bei, „[...] so wurde auch das überlieferte Straßengitternetz durch Überbauung gestört mit der Folge unlogischer Verkehrsflüsse und Einschränkung möglicher Entwicklungen.“ (STADT NEUBRANDENBURG 1998, S. 16) Eine weitere Prämisse verlautete auch die Notwendigkeit, dass „[...] besondere Anstrengungen bei der Gestaltung im Umfeld der Tore unternommen und Planungen für die Stadteinfahrt im Bereich der Stargarder Straße, vis-a-vis vom Bahnhof, als eines der wichtigsten Entrees zur Innenstadt aufgenommen werden (müssen).“ (STADT NEUBRANDENBURG 2009, S. 10)

Somit reagieren beide Entwürfe durch konkrete Vorschläge der Pflasterung, Nutzung und Verkehrsregelung auf die vorhandene Problematik und erfüllen die wichtigsten Zielvorstellungen der Stadt.

Zum Für und Wider der letztlich favorisierten Öffnung der Stadtmauer zugunsten einer neuen Verkehrsanbindung ist zu sagen, dass manchmal neue Wege gegangen werden müssen, um der Stadt neue Impulse zur Vitalisierung zu bieten.

Das folgende Zitat von D. Ipsen zeigt, welche Faktoren politische und

„STADTACHSE NEUBRANDENBURG – GESTALTUNG DER STARGARDER STRASSE“

städtebauliche Entscheidungen beeinflussen können. *„Alles Gewohnte, alles Feste löst sich immer wieder in Luft auf. Die moderne Stadt ist ständige Ungewißheit, voller Moden und struktureller Neuerungen; sie ist eng mit der jeweiligen Logik der Kapitalverwertung verbunden und folgt in ihrer inneren Form und äußeren Bedeutung den Transformationen des Marktes.“* (IPSEN, D. IN: BECKER, HEIDEDE, JESSEN, SANDER 1998, S. 42) Soll heißen es ist nicht grundsätzlich absehbar, dass derartige Visionen chancenlos sind und Denkmalschutz dauerhaft über innovative Konzepte zur Innenstadtvitalisierung gestellt wird.

In der gesamten Geschichte der Stadt Neubrandenburg hat die Stadtmauer bislang 11 Durchbrüche in der Zeit von 1864 bis 1928 erfahren. Alle resultierten aus dem Verlangen einer besseren und kürzeren Anbindung an die Regionen außerhalb des Stadtkerns wie auch in dieser Variante. (vgl. NORDKURIER 2010) Es muss natürlich sichergestellt werden können, dass das Stargarder Tor nicht durch die Verkehrsbelastungen in Mitleidenschaft gezogen wird. Neben dem Schutz der Stadtmauer ist auch das Interesse am Erhalt der Wallanlage durch die Stadt von umfassender Bedeutung. So ist im „Wettbewerb – Attraktive Geschäftsstraßen – Ideen für den Erlebnisraum Innenstadt“ jeder Gedanke an Umplanungen im Bereich des „grünen Gürtels“ zerstreut worden. *„Die Wallanlagen sind Bodendenkmale im Sinne der Denkmalpflege und müssen als Erd-Bauwerke geschützt und akzeptiert werden. Sie stellen auch keine Erweiterungsmöglichkeit für den Städtebau dar. Jede Nutzung der Wälle hat sich diesem Gedanke unterzuordnen.“* (STADT NEUBRANDENBURG 1998, S. 17) Hier zeigt sich kurz und knapp das zu erwartende Contra gegen die vorliegenden Entwurfsvarianten. Es liegt an der Zeit, zu entscheiden, wie sich die Stadt in den folgenden Jahren entwickelt.

## 5.0 ERGÄNZENDE ÜBERLEGUNGEN ZUR AUSFÜHRUNG DER ENTWURFSIDEE

Im letzten Kapitel wird auf die einzelnen, entwurfsrelevanten Aspekte näher eingegangen, um die vorige Entwurfsbeschreibung nicht mit fachlichen Bemerkungen zu überladen. Die nachstehenden Ausführungen sind im Entwurf nicht explizit zu erkennen, haben aber doch in der Planung eine wichtige Rolle gespielt. Zu Beginn erfolgt eine Erläuterung zu den beiden geplanten Möglichkeiten der Verkehrsanbindung. Deren Konzeption beruht auf die Berechnung der Verkehrsbelastungszahlen zu den Abendspitzenstunden. Darauf folgen die Überlegungen zum Beleuchtungskonzept des Plangebiets, die Darstellung des Shared-Space-Prinzips für den Marktplatzbereich sowie einige Hinweise für die geplanten Straßenbäume und deren Baumscheiben. Abschließend folgt eine kurze Abhandlung des aktuellen Themas der behinderten- und mobilitätsgerechten Gestaltung des Straßenraums.

### *5.1.1 GEOMETRIEBESCHREIBUNG DER VERKEHRSANBINDUNGEN IN DEN ENTWURFSVARIANTEN I UND II*

Im Zuge der Neugestaltung der Stargarder Straße wurden drei Varianten der Neuorganisation und Aufwertung des vorhandenen Bestandes vorgenommen. Unterdessen ergab sich in Vorentwurf III die Idee einer neuen Verkehrsanbindung an den Friedrich-Engels-Ring. Hierbei wird der Innenstadtverkehr am Stargarder Tor vorbeigeleitet und führt auf einen „geschlossenen“, teils zweistreifigen Kreisverkehr in Entwurf I und einen „halben“, erneut teils zweistreifigen Kreisverkehrsplatz in Entwurf II. Beide Varianten werden mit Lichtsignalanlagen betrieben. Grundsätzlich ist die Verkehrslösung der ersten Variante darauf ausgelegt in den folgenden Jahren auch Gegenverkehr aus der Neustrelitzer Straße kommend in Richtung Rostocker Viertel zu ermöglichen. Diese Möglichkeit fällt in der Entwurfsvariante II zu Gunsten einer einfacheren Verkehrsregelung und sparsameren Signalisierung

weg. Die Fuß- und Radwege im Bereich der neuen Kreisverkehrsplätze führen über die Zu- und Ausfahrten der einzelnen Knotenpunktarme. Für das gesicherte Überqueren der Anlage durch Fußgänger und Radfahrer werden alle Überwege unter vollem Signalschutz durchgeführt, was wiederum für die Ausfahrten bedeutet, dass auch für sie eigene Signalgruppen notwendig sind.

Um die Verkehrsbelastung im Kreis optimal auf die vorhandenen Spuren aufzuteilen, ist eine Fahrstreifenmarkierung vonnöten, die den Verkehr zwingend in die möglichen Ein- und Ausfahrten lenkt. Des Weiteren sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit die Fahrbahnmarkierung so gewählt werden, dass Spurwechsel an ungeeigneten Stellen nicht möglich sind. An den zweistreifig geführten Kreisverkehrsplätzen liegen jeweils zwei rechtsabbiegende Bypässe, die den Verkehr in Richtung Neustrelitz bzw. auf den Friedrich-Engels-Ring am eigentlichen Kreis vorbeiführen. Aufgrund der Verteilung der Verkehrsbelastungszahlen in den Spitzenstunden ist diese Lösung unabdingbar. Rechtzeitige Kennzeichnung der Richtungen sind daher notwendig, um Fehlleitungen und unüberlegtem Spurwechseln vorzubeugen.

Die Ausgestaltungen der beiden Anbindungsvarianten der Stargarder Straße an den Friedrich-Engels-Ring begründen sich auf die Berechnungen der Verkehrsbelastungszahlen der Abendspitzenstunden. Diese ergaben sich aus den Erhebungen der Ingenieurgesellschaft mbH BDC Dorsch Consult.

In Variante I münden 563 Kfz von der Stargarder Straße kommend in den neuen Kreisverkehr ein. Zudem weist die Variante einen Zulauf zum Kreisverkehr von 2241 Kfz auf. Diese verteilen sich auf eine geradeaus führende Spur, eine geradeaus und rechtsabbiegende Spur sowie einen rechtsabbiegenden Bypass mit jeweils 747 Kfz pro Spur.

Von der Neustrelitzer Straße kommend, gibt es eine geradeaus führende Spur am Stargarder Tor vorbei in die Innenstadt, sowie zwei rechtsabbiegende Fahrbahnen, der äußere ist als Bypass ausgelegt. 160 Kfz pro Stunde nutzen die geradeaus führende Spur um in die Stadtmitte zu gelangen und jeweils 578 Kfz

pro Spur nutzen den Rechtsabbieger. Die Summe der Belastungen von 578 und 747 Kfz ergibt 1325 Kfz und liegt somit unter dem Grenzwert von 1400. Somit ist diese Verkehrsvariante den zugrundeliegenden Verkehrsbelastungen vollständig gewachsen.

In Variante II ist ebenfalls mit einer Verkehrsbelastung von 563 Kfz von der Innenstadt kommend zu rechnen. Diese münden zusammen mit den 2241 Kfz in den „halben“ zweistreifigen Kreisverkehr. Die Spuren verteilen sich auch hier auf eine geradeaus Führende, eine geradeaus und rechtsabbiegende Spur und einen rechtsabbiegenden Bypass. Auf diesen drei Spuren verteilen sich die ankommenden 2809 Kfz auf jeweils 935 Kfz pro Fahrbahn.

Von der Neustrelitzer Straße kommend fahren circa 160 Kfz direkt über den Kreisverkehr in die Stargarder Straße. 578 Kfz befinden sich auf der rechtsabbiegenden Spur und abermals 578 Kfz dürften den rechtsabbiegenden Bypass passieren.

Die Summe der Belastungen in der Abendspitze ergibt 1513 Kfz im Kreisverkehr und übersteigt damit knapp den Grenzwert von 1400 Kfz. Mit einem 2-Phasen-System können jedoch problemlos 1500 Kfz pro Stunde abgewickelt werden.

Auf Basis dieser Verteilung der Verkehrsbelastungen der einzelnen Spuren wäre auch die Ermittlung der notwendigen Grünzeiten für den reibungslosen Verkehrsfluss möglich. Da diese Erhebung über den Kompetenz- und den Bearbeitungsrahmen der Arbeit hinaus geht, werden die zutreffenden Grünzeiten nicht angegeben. Dennoch lässt sich für den fußläufigen Verkehr laut der Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) eine Konstante festsetzen, die besagt, dass es dem Fußgänger möglich sein muss, während der Grünzeit mehr als die halbe Fahrbahnbreite zurückzulegen. Ein konkreter Signalzeitenplan mit den Freigabezeiten für den fußläufigen Verkehr entfällt an dieser Stelle.

Die Fahrstreifenverbreiterung im Kreisbogen wurde hier mit Pauschalwerten angenommen. Diese Werte werden aus der maximalen Fahrstreifenverbreiterung, dem Radius des Kreisbogens sowie dem Radstand und vorderem Fahrzeugüberstand berechnet. (vgl. WIETHOFF, F. 2000) Für die Verbreiterung

der äußeren Kreisspur wird eine Breite von 5,25 m und für die Verbreiterung der inneren Kreisspur wird eine Breite von 6,00 m angesetzt. Die Einfassung der Mittelinsel erfolgt durch Flachbordsteine.

### 5.1.2 DER ZWEISTREIFIG BEFAHRBARE KREISVERKEHRSPLATZ

Die Planung der Kreisverkehrsplätze in Variante I und II wurde mit Hilfe des Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006) sowie der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen – RASSt 06 – durchgeführt.

Die Gestaltungselemente eines Kreisverkehrs setzen sich zusammen aus der Kreisinsel, der Kreisfahrbahn, der Breite des Kreisrings, dem Außendurchmesser, dem Innendurchmesser, dem Fahrbahnteiler, der Fahrstreifenbreite der Kreiszufahrt sowie der Kreisausfahrt und den Eckausrundungsradius der Kreiszu- und ausfahrten. Unterschieden werden nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der Kleine Kreisverkehr, der Minikreisverkehr, der Zweistreifig befahrbare Kreisverkehr und der Große Kreisverkehr.

Der Kreisverkehr bietet sich als ideale Verkehrsanbindung an, da er weitaus weniger Konfliktpunkte vorweist als eine „gewöhnliche“ Kreuzung. *„Ein Kreisverkehr hat weniger Konfliktpunkte, an denen sich die Wege verschiedener Verkehrsteilnehmer überschneiden. Es entfallen insbesondere Mehrfachkonflikte und die unfallträchtigen Kreuzungs- sowie Linksabbiege- und Linkseinbiegekonflikte. Die Ein- und Ausfahrtvorgänge sind gleichgerichtet zum bevorrechtigten Kraftfahrzeugverkehr auf der Kreisfahrbahn.“* (FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN 2006 [1], S. 7) Aufgrund der stark hervorstechenden Kreisinsel ist der Kreisverkehr in der Regel sehr gut als Knotenpunkt wahrnehmbar. Die Vorrangregelungen sind allen Verkehrsteilnehmer bewusst und klar begreifbar. Auch die Sichtbeziehungen sind als günstig einzustufen. Aufgrund des geringen Geschwindigkeitsniveaus kommt es weniger zu schweren Unfällen und die geschwindigkeitsdämpfende

Wirkung hält noch lange in den davor- bzw. dahinterliegenden Abschnitten an. Die Kapazität bei zweistreifig befahrbaren Kreisverkehrsplätzen ist ausgelegt für Verkehrsstärken von bis zu ca. 32.000 Kfz/24h. (HALLER, W. O.J., S. 1) Eine Vorsortierung des Verkehrs ist in der Regel nicht von Nöten. Da in diesen beiden Varianten jedoch jeweils zwei Bypässe am Kreisverkehr vorbei führen und der Verkehr größtenteils zweistreifig geführt wird, ist es unabdingbar für den Kraftfahrer rechtzeitig und eindeutig die jeweiligen Richtungen zu markieren.

Auch in puncto Umweltverträglichkeit ist der Kreisverkehr einer Kreuzung vorzuziehen, da bis zu 30% weniger Fläche versiegelt werden muss. (vgl. FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN 2006 [1], S. 8) Aufgrund der Anordnung von Bypässen im vorliegenden Plangebiet sind derartige Einsparungen jedoch im Knotenpunktbereich vermutlich nicht erreichbar.

Bedacht angeordnet bietet der Kreisverkehrsplatz die Möglichkeit zur Betonung und Aufwertung des Erscheinungsbildes des Knotenpunktbereichs sowie seiner Umgebung. Daher sollte er nur dort angelegt werden, wo eine städtebauliche Hervorhebung gerechtfertigt ist. Die Sonderstellung des Stargarder Tors samt der Lohmühle profitieren in diesem Falle von der künstlich geschaffenen Inselstellung. Der Kreisverkehr betont den neu definierten Platz, „[...] indem er alle einmündenden Straßen städtebaulich nachordnet.“ (FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN 2006 [1], S. 9)

Die Entwurfselemente der beiden Varianten setzen sich folgendermaßen zusammen. Der Außendurchmesser der beiden teilweise zweistreifig befahrbaren Kreisverkehrsplätze beträgt in beiden Varianten 50 m. Auch wenn in keiner Verkehrslösung ein vollständiger zweistreifiger Kreis vorhanden ist, wurde dieses Maß der Planung zu Grunde gelegt. Die Breite des Kreisrings beträgt im zweistreifigen Bereich 10 m. Ein Innenring ist bei diesem Modell nicht vorzusehen. Die Entwässerung der Kreisfahrbahnen wird gewährleistet in dem sie mit einer Querneigung von 2,5% nach außen hergestellt werden. Die Fahrstreifenbreite der Zufahrt beträgt 5,00 m bzw. 5,25 m. Die Ausfahrten sind



jeweils wird 4,00 m definiert. Die Radien der Eckausrundungen der Zufahrten und Ausfahrten haben sich an den Richtwerten des Merkblattes orientiert. Durch die abgewandelte Form verlaufen sie allerdings nicht so genormt wie im idealtypischen Beispiel angegeben. Grundlage waren dennoch Radien von 14,00 – 16,00 m für die Zufahrten und 16,00 – 18,00 m für die Ausfahrten.

Zur Erhöhung der Kapazitäten weisen beide Varianten die Anlage von zwei Bypässen auf, zum einen für die Rechtsabbieger des Friedrich-Engels-Rings und zum anderen für die der Neustrelitzer Straße. Ein zügiges Abfahren wird ermöglicht, da direkt in Zielrichtung abgebogen werden kann, ohne den Kreisverkehr zu passieren. Baulich sollten die Bypässe mit Fahrstreifenbegrenzungen nach Z. 295 StVO (z.B. Doppellinie) von der Kreisfahrbahn getrennt werden. Warteflächen für eine Überquerungsmöglichkeit der Bypässe gibt es in diesen Varianten nicht. Die Fußgänger und Radfahrer werden auf kurzen Wegen über den Kreisverkehr geführt. Die Warteflächen weisen eine Breite von 4,00 m (Fußgänger) + 2,00 m (Radfahrer plus Aufstellfläche für Fußgänger) + 0,50 m (Sicherheitsabstand der Haltelinie) auf. Die Fahrbahnbreite des Bypasses ist laut Merkblatt aus den Erfordernissen der Schleppkurve anzufertigen. *„Auch die Zusammenführung von Bypass und Knotenpunktausfahrt ist sorgfältig zu entwerfen. Bewährt haben sich kurze Einfädelungstreifen mit 30 bis 50 m Länge oder die Addition des Bypasses als zusätzlicher Fahrstreifen.“* (FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN 2006 [1], S. 17) Letztgenannte Option bot sich für die Entwurfsvarianten an, da der Friedrich-Engels-Ring über genügend Fahrbahnen verfügt.

Die Kreisinsel ist das funktionale und optische wesentliche Merkmal des Kreisverkehrsplatzes. Um die optimale Erkennbarkeit dessen zu gewährleisten, ist die ungehinderte Sicht von Knotenpunktzufahrt zu Knotenpunktausfahrt zu unterbinden. In der Regel wird dies durch eine leicht ansteigende Hügelfläche oder entsprechende Bepflanzung gesichert. Die Begrenzung der Kreisinsel erfolgt durch Schrägborde (z.B. MEUDT Flachbordstein F 30 x25, INTERNETQUELLE [7]).

Die Aufstellung der erforderlichen Lichtsignalanlagen der Variante II ist dem Detailplan 6.1.0 zu entnehmen und wird nicht gesondert erläutert.

### 5.1.3 BELEUCHTUNGSKONZEPT FÜR DIE ENTWURFSVARIANTE II



Abb.27 Beleuchtungskonzept für die Entwurfsvariante II der Stargarder Straße

Das Beleuchtungskonzept basiert im Wesentlichen auf Erfahrungswerte des Landschaftsarchitekten Dipl. Ing. Stefan Pulkenat BDLA, die im Modul Landschaftsarchitektur vermittelt wurden. Praktisch stützen sich die Werte der Lichtpunkthöhen, der Lichtstärkeverteilung sowie bautechnische Details auf den Leuchtenkatalog 2009 der Firma BEGA.

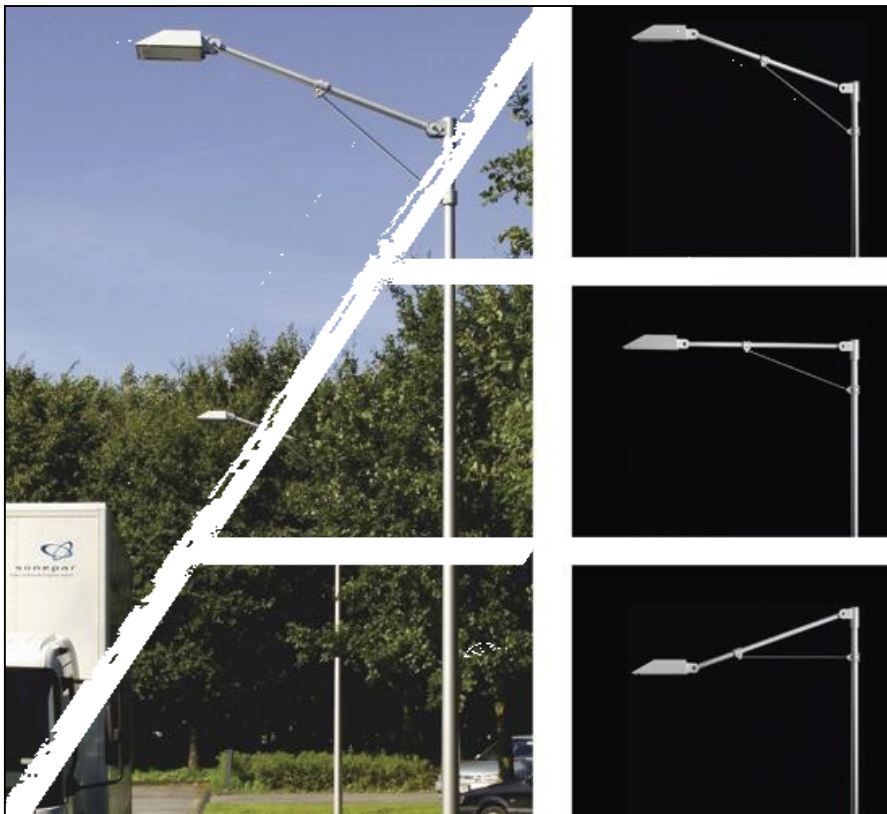


Abb.28 Beispielfoto der BEGA Auslegerleuchte 8152 Internetquelle: [9]

Die Fahrbahnbeleuchtung setzt sich aus drei verschiedenen Mastleuchten zusammen. Im Bereich des Friedrich-Engels-Rings muss eine konstant hohe Ausleuchtung gewährleistet werden. Hier sind Auslegerleuchten vom Typ 8152 vorgesehen. Die Lichtpunkthöhe liegt bei 9,00 m. Die Ausleuchtung wurde in diesem Bereich mittels Natriumdampflampen in einer Stärke von 250 Watt und dementsprechenden 33200 Lumen gewählt. Der Lichtkegel wurde mit 15,00 m im Radius angenommen.

Für die Ausleuchtung der Stargarder Straße sorgen Aufsatzleuchten mit asymmetrischer, bandförmiger Lichtstärkeverteilung. Der Leuchtentyp 8293 wird ebenfalls mit Natriumdampflampen betrieben, in diesem Falle in der Wattstärke 150 und entsprechenden 14500 Lumen. Die Lichtpunkthöhe liegt bei 7,00 m und der Lichtkegel wird mit einem Radius von 10,00 m Ausleuchtung angenommen.

Um die optimale Ausleuchtung der Fahrbahn, die ungehinderte Aufstellung der Masten in Einklang mit den Bedürfnissen und Anforderungen der Anwohner und dem fußläufigen Verkehr zu bringen, wurde die Beleuchtung der Stargarder Straße nicht konsequent im Wechsel geführt, sondern streckenweise durch den gedämpfteren Leuchtentyp 8285 ergänzt. Der Typus 8293 mit seinem angenommenen Lichtkegel von 10,00 m im Radius wurde z.B. im Bereich der Marienkirche in Reihe aufgestellt, ohne den gegenüberliegenden Wechsel zu vollziehen. Aufgrund der Tiefe der Senkrechtparkplätze im Areal der Volksbank wäre eine zu starke Bestrahlung der Hauswände die Folge. Somit wurde westlich der Fahrbahn eine dichte Aufeinanderreihung der BEGA Leuchte 8293 geplant. Diese sichert die vollständige Ausleuchtung der Fahrbahn, und östlich der Fahrbahn im Bereich der Stellplätze und Geschosshäuser wurde der Typ 8285 verwandt mit einem angenommenen Lichtkegelradius von 3,50 Metern und einer Masthöhe von 5,00 m. Bestückt wird diese Variante mit 70 Watt starken Natriumdampflampen und entsprechenden 7000 lumigen Lichtstrom. Somit werden die Anwohner und der fußläufige Verkehr in der Nacht nicht zu stark geblendet.

Die Arten von Blendwirkungen nach J.M. Fox (adaptiert nach Kriegelstein et.al. 1999) werden im Anhang 1 der FLL „Licht im Freiraum“ Ausgabe 2007 angeführt und sollten nach Möglichkeit vermieden werden.



Abb.29 Beispielfoto BEGA Aufsatzleuchten 8293 (li.) und 8285 (re.) *Internetquelle: [9]*

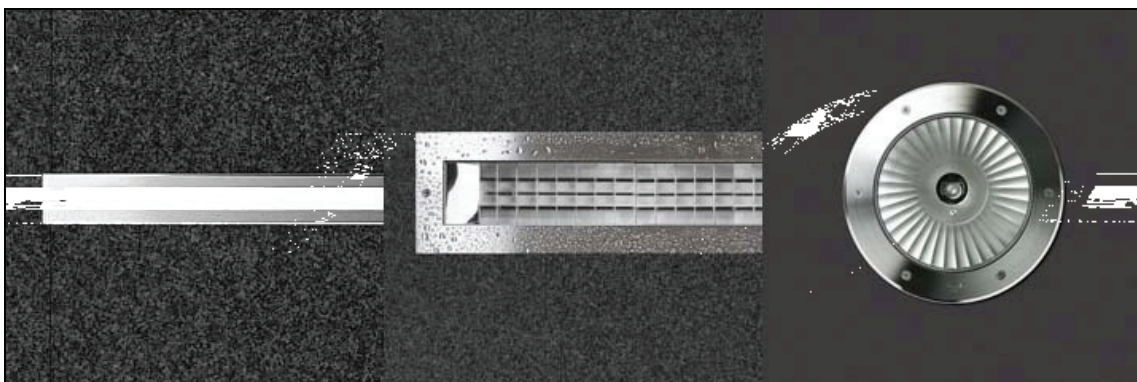
Vorteil der gewählten Leuchtentypen ist das geschlossene Gehäuse, wodurch eine exakte Lichtführung gewährleistet wird und nicht „überschüssiges“ Licht an die Umgebung abgestrahlt wird.

Die hohen Lumenzahlen der verwendeten Leuchtmittel werden durch den Einsatz von Natriumdampflampen erzielt. Diese lösen zurzeit die bislang in der Straßenbeleuchtung verwendeten Quecksilberdampflampen ab. Unter anderem spricht sich die Deutsche Lichttechnische Gesellschaft e.V. für diese neuen Leuchten aus, da ihr gelbes Licht mit ihrem minimalen UV-Licht eine geringere anziehende Wirkung auf Insekten hat und einen niedrigeren Energieverbrauch aufweist. Gerade aus umweltschutztechnischen Gründen ist diese Entwicklung zu unterstützen und von hoher Bedeutung. Die FLL „Licht im Freiraum“ Ausgabe 2007 beruft sich in der Bewertung der Lampentypen bezüglich des Artenschutzes auf die Ergebnisse von D. Jansen. Demnach liegt die Belastung von Natriumdampflampen bei 10 – 20 %. Die Quecksilberdampflampen stehen dem mit 100 % Belastung des Artenschutzes gegenüber. Das Auswahlverfahren für die richtige Beleuchtung wird nun durch die im November 2005 eingeführte DIN EN 13201 „Road Lighting“ bestimmt. Die DIN Norm befasst sich in vier Teilen

„STADTACHSE NEUBRANDENBURG – GESTALTUNG DER STARGARDER STRASSE“

mit der Auswahl der Beleuchtungsklassen, den Güte Merkmalen, den Berechnungen der Güte Merkmale sowie der Bemessung der Güte Merkmale. Die Auswahl der Beleuchtungsklassen richtet sich nun nach dem vorliegenden zu beleuchtenden Verkehrsraum. Die Grundparameter bestehen u.a. aus den Nutzertypen und ihren jeweiligen Geschwindigkeiten, Verkehrsbelastungszahlen sowie geometrischen Eigenschaften und dem Hauptwettertyp. Im zweiten Teil werden dann die Beleuchtungsklassen definiert. Der dritte Teil zeigt die Berechnung aus vorhergenannten Parametern auf und geht weit über die bloßen Nennwerte der veralteten DIN 5044 hinaus. Der letzte Abschnitt befasst sich mit den Messmethoden der Güte Merkmale. (vgl. INTERNETQUELLE [8])

Zuständig für die Akzentuierung und Orientierungsbeleuchtung im Plangebiet waren Punktstrahler und Bodeneinbauleuchten der Firma BEGA. Demzufolge sind im Bereich der Treppenbeleuchtung LED Bodeneinbauleuchten zum Einsatz gekommen, die eine lange Lebensdauer, einen geringen Energieverbrauch, eine niedrige Oberflächentemperatur und Wartungsfreiheit aufweisen. Die Bodeneinbauleuchte Typ 8302 besitzt 42 LED Orientierungsleuchten ist 3,5 Watt (63 Lumen) stark und 40 cm lang. Das Sicherheitsglas ist weiß gewählt worden, um nicht in den Augen der Fußgänger zu blenden. Bei einer Einbautiefe von 0,07 bis 0,10 m harmonisiert die Leuchte perfekt mit dem anstehenden Material. Sie hält Druckbelastung bis zu 1000 kg aus.



*Abb.30 Bodeneinbauleuchten der Firma BEGA 8302 (li.), 8626 (mi.), 8806 (re.)  
Internetquelle: [9]*

Im Bereich der Wasserspiel- und Baumscheibenbeleuchtung sind als lineare Leuchtmittel die Bodeneinbauleuchte BEGA Typ 8626 und als punktuelle Fontänenstrahler die Leuchte vom Typ 8806 verwendet worden. Die 24 Watt starke Einbauleuchte 8626 eignet sich aufgrund ihrer wasserbeständigen Anschlussleitung und dem eingebauten Wasserstopper hervorragend für den Einsatz im Wasserspiel. Da die gesamte Fläche jedoch potentiell begehbar sein soll, muss an dieser Stelle rutschhemmendes Glas nach DIN 51130 appliziert werden. Dieses trifft auch auf die Punktstrahler des Typs 8806 zu. Ihr symmetrisches Scheinwerferlicht, welches ebenfalls durch Natriumdampf lampen erzeugt wird, ist mit 20 Watt und 1700 Lumen angesetzt.

Detaillierte Beschreibungen der einzelnen verwendeten Leuchten sind der Homepage der Firma BEGA und dem aktuellen Print- bzw. auch Online-Katalog zu entnehmen. (Internetquelle [10], Stand: 09.05.2010)

#### *5.1.4 ZUM SHARED-SPACE-PRINZIP FÜR DEN BEREICH DES MARKTPLATZES*

Wie bereits in den Entwurfserläuterungen kurz erwähnt, ist der derzeitige Nutzungszustand des neuen Marktplatzes als unbefriedigend einzustufen. Das Konzept, den Fußgänger im gesamten Bereich des Marktplatzes dem motorisierten Verkehr gegenüber zu bevorzugen, ist bislang nicht aufgegangen. Die Idee, den Marktplatz bis an die Gebäudekanten heranzuziehen und optisch den Eindruck zu erwecken, dass das Fahrzeug in diesem Areal nur Gast ist, konnte bislang nur baulich festgelegt werden. Ursächlich dafür dürfte die in erster Linie die sehr eindeutig wahrnehmbare Ausweisung des Zebrastreifens sein, welcher wiederum den Beteiligten im Straßenraum die allgemeingültigen Hierarchien aufzeigt. So konnte beobachtet werden, dass sich Fußgänger und Radfahrer nur dann sicher beim Überqueren der Fahrbahn fühlen, wenn sie ausschließlich den markierten Bereich passieren, nicht aber, andere Kreuzungspunkte.

Dieser unbefriedigenden Situation könnte mit folgenden Lösungen entgegengewirkt werden. Zum einen besteht die Möglichkeit, den Marktplatz als Verkehrsberuhigte Zone nach Zeichen 325 zu §42 StVO auszuweisen. Auf einer Strecke von min. 65 m jedoch nur Schrittgeschwindigkeit (4-7 km/h) fahren zu dürfen, wird vermutlich auf wenig Gegenliebe der Fahrzeughalter stoßen. Vorteil ist aber, dass Fußgänger in jedem Fall bevorrechtigt sind. Laut Gesetz wäre aber auch das Kinderspiel in diesem Bereich erlaubt, womit eine Ausweisung als verkehrsberuhigte Zone endgültig ausscheiden dürfte.

Zum anderen besteht die interessante Option für die Stadt Neubrandenburg, den Marktplatz einschließlich der kreuzenden Fahrbahn nach dem Konzept des Shared Space (geteilter Raum) auszuweisen und als weiteres Pilotprojekt in Deutschland anzumelden.

Dieser neue Ansatz für die Gestaltung öffentlicher Räume entstammt dem niederländischen Verkehrsingenieur Hans Monderman und dem Keuning Institut. Aktuell beschäftigt sich auch die EU mit diesem Konzept und führt derzeit ein Kooperationsprojekt durch, an welchem sich bislang sieben Städte aus fünf Ländern beteiligen. Sie erproben nun neue Gestaltungsoptionen für Hauptverkehrsstraßen. *„Shared Space setzt – im Gegensatz zur verkehrsberuhigten Zone – nicht auf restriktive Verkehrsregeln, sondern auf eine freiwillige Verhaltensänderung aller Nutzer des öffentlichen Raumes. Der Verbleib (Aufenthalt), der Verkehr und andere räumliche Funktionen sollen in ein Gleichgewicht gebracht werden. Alle Nutzer sollen von Verkehrsregeln zu sozialen Umgangsformen wechseln; Vorfahrtsregeln werden durch zwischenmenschliche Verständigung ersetzt.“* (HEILMANN, W. 2009, S. 1)

Ziel ist es also, ein von allen im Verkehrsraum beteiligten Personen gleichberechtigtes Miteinander zu ermöglichen und durch den weitgehenden Verzicht optisch wahrnehmbarer Reglementierungen (Verkehrsschilder, Lichtsignalanlagen, Fahrbahnmarkierungen) zu ergänzen. *„Somit zielt Shared Space bewusst auf eine gewisse Verunsicherung, womit die tatsächliche Sicherheit erhöht werden soll.“* (HEILMANN, W. 2009, S. 1)

Wie auch in der vorangegangenen Option bemerkt wurde, ist die Akzeptanz gedrosselter Geschwindigkeiten nur auf kürzeren Strecken gegeben. Somit sollte die Ausweisungen von Bereichen nach dem Shared Space Prinzip vorzugsweise an Plätzen oder Knotenpunkten gewählt werden. Problematisch bei der Umsetzung ist bislang der gesetzliche Rahmen. Denn solange keine Beschilderungen vorgenommen werden, gilt die StVO auf deutschen Straßen. Das bedeutet konkret, dass dieser reglementierungsfreie Bereich von Fahrzeughaltern mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h passiert werden darf, das Parken ebenso erlaubt ist und die Rechts-vor-Links Regelung gilt. Damit eine nonverbale Kommunikation zwischen den Beteiligten möglich ist, sind jedoch ungehinderte Sichtbeziehungen absolute Voraussetzung. Dies hat zur Folge, dass im gesamten Areal keine parkenden Autos erlaubt sind und dafür Nebenflächen, entfernt vom eigentlichen Zielort, zu nutzen sind. Längere Fußwege sind die Folge und Protest ist sowohl vom Einzelhandel als auch vom Nutzer zu erwarten. Dies sollte in kürzeren Abschnitten jedoch ohne größere Probleme in Kauf genommen werden. Der positive Effekt der gleichberechtigten Nutzung sollte für den zusätzlichen Weg entschädigen.

Auch wenn es dem Prinzip der völligen Regellosigkeit des Shared Space widerspricht, sollte in Deutschland ein entsprechendes Verkehrsschild eingeführt werden, welches den Kraftfahrer daraufhin weißt, dass in diesem Bereich ein Geschwindigkeitsniveau von 20 km/h gilt und Parken verboten ist.

Bei der Ausweisung eines Platzes nach dem Shared Space Prinzip sollten einige Randbedingungen zwingend beachtet werden. Zum einen sollte neben der entschleunigten Variante auch eine „normal schnelle“ Alternative für die Fahrzeughalter zur Verfügung stehen, sprich eine Ortsumgehung oder zweite Hauptstraße. Ein weiterer Punkt ist die Gewährleistung eines störungsfreien Betriebes. Der konventionelle Leistungsfähigkeitsnachweis ist nach wie vor selbstverständlicher Bestandteil der jeweiligen Planung. Bevor ein öffentlicher Raum nach benanntem Prinzip umgestaltet wird, muss eine entsprechend hohe Frequentierung von Fußgängern und Radfahrern sicher vorhanden sein. Nicht zu



vergessen ist die Präsenz sehbehinderter Menschen, auch für sie muss der Platz eindeutig lesbar sein. Da meist in diesem Bereich auf eine klare morphologische Zonierung verzichtet wird, ist ein an die Gestaltung zwar angepasstes, dennoch aber eindeutig interpretierbares Leitsystem unabdingbar. (vgl. HEILMANN, W. 2009, S. 1-3)

Weiter Beiträge zum Thema Shared Space sind u.a. der Zeitschrift „Straßenverkehrstechnik“ Ausgabe Feb. 08/ Jg. 52, März 08/ Jg. 52 und Jan. 10/ Jg. 54 zu entnehmen.

### *5.1.5 STRASSENBÄUME IM PLANUNGSGEBIET*

Bäume sind die ältesten Lebewesen der Erde und haben sich seit nun mehr 300 Millionen Jahren an klimatische und geografische Gegebenheiten angepasst. Nun haben sich die meisten Straßenbäume ursprünglich dem Waldterritorium angeglichen und sind unter Umständen den hiesigen Gegebenheiten nicht immer ausreichend gewachsen. Mit der zunehmenden Motorisierung stiegen auch die Ansprüche an den Untergrund, welcher über Jahrhunderte den Anforderungen der Straßenbäume gewachsen war. Die Lagerungsdichte war damals relativ gering, es gab genügend Hohlräume im Untergrund und auch die Erdfeuchte war konstant gegeben. Nun ist in den Regelwerken eine Unterkonstruktion vorgeschrieben, der sich gänzlich zu Ungunsten der Ansprüche der Bäume entwickelt hat. Gebrochenes Gestein, nach geforderter Sieblinie aufgearbeitet, als hohlraumarmes, mit Walzen verdichtetes, tragfähiges Material, ist nun anstelle des anstehenden Bodens mit groben Steinen in Setzpacklage vorzufinden. Der Baum hat keine Möglichkeit, sich im Untergrund zu verwurzeln, geschweige denn eine ausreichende Erdfeuchte anzutreffen. Die nahezu wasserdichte Straßendecke schafft ein straßenbaumungünstiges Klima. (vgl. SCHRÖDER, K. 2009)

Somit gibt es eine Reihe von Punkten zu bedenken, um dem erwünschten Straßenbaum ein langes Leben zu bescheren. Ein wichtiger Aspekt ist seit den 80er Jahren die Wahl des richtigen Pflanzsubstrates. Von einer ausschließlichen Verwendung von Oberboden ist abzusehen. Anhaltspunkte bieten hier die Empfehlungen für Baumpflanzungen Teil 2 (2004) der FLL. Des Weiteren von Belang ist die Anlage von Belüftungsgräben sowie Tiefenbohrungen zur Erweiterung des Wurzelraumes. Der Einbau von freitragenden Wurzelraumabdeckungen ist anzustreben, sowie die Möglichkeit der Niederschlagsversickerung. Neben der Entwicklung wurzelwachstumfördernder Substrate ist auch die Schaffung von großvolumigen Wurzelräumen von ebenso tiefgreifender Bedeutung. *„Die Lösung des Problems kann folgerichtig nur darin bestehen, durchwurzelbare Bereiche unter befestigten Flächen wie Parkstreifen, Geh- und Radwegen usw. zu schaffen. Im Rahmen eines Forschungsauftrages des Bundesministeriums für Verkehr wurden von Professor Liesecke und seinen Mitarbeitern verschiedene Möglichkeiten der Realisierung untersucht. Hieraus wurden die heute geläufigen Wurzelgräben, die Pflanzgruben miteinander verbinden um den durchwurzelbaren Raum flächig zu erweitern, sowie die so genannten Tiefenbohrungen, zur Erweiterung des Wurzelraumes in die Tiefe, abgeleitet. Auch die in den 1980er Jahren durchgeführten Untersuchungen von Prof. Krieter und seinen Mitarbeiter/Innen durchgeführten Grundlagenforschung und den daraus abgeleiteten Kriterien für Baumsubstrate sind bis heute bedeutsam.“* (SCHRÖDER, K. 2009, S.8)

Das erforderliche Volumen für den Wurzelraum der geplanten Bäume in der Stargarder Straße sollte über die Faustformel von Kopinga und Bakker ermittelt werden. Diese setzt sich wie folgt zusammen – je Quadratmeter kronenprojektionsfläche = (0,5) – 0,75 Kubikmeter durchwurzelbarer Raum. Überdies sind die Pflanzlöcher mit einem 1,00 m breiten und 1,50 m tiefen Wurzelgraben miteinander zu verbinden. Als Füllmaterial wird ein Groblava-FeinBoden-Gemisch vorgeschlagen. Durch den Einbau vertikaler Belüftungselemente wird die Möglichkeit des Gasaustausches im Wurzelbereich der zu pflanzenden Bäume weiter optimiert.

Aus einem Bericht der Hochschule Rapperswil in der Schweiz im Jahre 2003 geht hervor, wie bedeutend auch die richtige Wahl der Baumscheibensysteme für den Erhalt des Baumes ist. Neben großen Belastungen im oberirdischen Bereich durch Abgasmengen und mechanische Schäden in Folge parkierenden Verkehrs sieht sich der Baum auch im unterirdischen Areal großen Belastungen ausgesetzt. Wie bereits angesprochen, macht ihm die starke Verdichtung und die dadurch eingeschränkten Wasser- und Sauerstoffaufnahmekapazitäten zu schaffen.

Die Baumscheibe im Bereich der Straßenraumgestaltung sollte daher begebar und/ oder befahrbar sein, einen mechanischen Schutz des Wurzelraumes ermöglichen, die Versorgung mit ausreichend Luft und Wasser garantieren sowie Stabilität und genügend Wurzelwachstum gewährleisten. Die richtige Bestimmung der Pflanzgrubengröße ist also noch nicht alles und bedarf weiterer Überlegungen zum Fundament, zur Unterkonstruktion, zur Abdeckung sowie zur Belüftung und Bewässerung der Baumscheibe.

Als sichtbares Baumscheiben-System kommt zum Beispiel die Variante Arconda in Frage. (Lieferant: Arconda Baumschutzsystem /A.Tschümperlin AG 4574 Lüsslingen SO) Dieses System ist für Radlasten von 1 bis 8,5 Tonnen geeignet. Dank seines universellen Rasteraufbaus ist dieses System besonders an örtliche Gegebenheiten anpassbar. Das Baukastenprinzip ermöglicht zudem verschiedene Kombinationen. Die Rasterelemente weisen eine einheitliche Größe von 0,35 m x 0,70 m auf. Eine Gussabdeckung vom Typ „Universal“ mit den Maßen 4,20 m x 2,10 m kommt für die rechteckigen Baumscheiben im Planungsgebiet in Frage. Die Abdeckung wird auf die vorhandene Unterkonstruktion geschraubt. Restflächen werden mit Kleinstein ausgepflastert. Vor Ort eingebaute Pflanzgrubenelemente begrenzen den durchwurzelbaren Raum, um Schäden an Gas-, Telefon-, Ver- und Entsorgungsleitungen zu vermeiden. (vgl. SCHLÄPFER, D. / GÄMPERLI, M. 2003) Des Weiteren sind in die Baumgruben Rohrsysteme (Drainrohre) zur leichteren Bewässerung, Düngung und gleichzeitig zur ständigen Belüftung der Wurzelräume einzubauen und an der Oberfläche mit Straßenkappen am Gusseisen zu verschließen.



*Abb.31 Platanus acerifolia (li.) Internetquelle [13], Gleditsia triacanthos 'Skyline' (mi.) Internetquelle [14], Tilia cordata 'Greenspire' (re.) Internetquelle [15]*

Um lange Freude am Grün im Straßenraum zu haben, kommt es auch auf die richtige Auswahl des Baumes an. Es empfiehlt sich, die Straßenbaumliste der GALK (Deutsche Gartenamtsleiterkonferenz) zu beherzigen. Im September des Jahres 1975 wurde auf einer Sitzung der Gartenamtsleiter der Arbeitskreis „Stadtbäume“ ins Leben gerufen. Ziel war es, eine Liste mit geeigneten Straßenbäumen für ganz Deutschland zu erstellen. Im darauffolgenden Jahr wurde das erste Register beschlossen und in den Folgejahren in Zusammenarbeit mit dem Bund deutscher Baumschulen e.V. stetig fortgeschrieben. Die letzte aktuelle Fassung wurde 2006 veröffentlicht und für die Wahl der geeigneten Bäume im Planungsgebiet verwendet.

Die Bewertungskriterien dieser Liste setzen sich aus folgenden Punkten zusammen:

- „1. morphologische und physiologische Eigenschaften (Wuchskraft, Kronen-, Stamm- und Wurzelbildung, Habitus, Lichtdurchlässigkeit u. a.),*
- 2. Standortansprüche (Klima, Boden, Wasser, Lichtbedarf),*
- 3. gärtnerischer Aufwand (Verbesserung der Wachstumsbedingungen, Pflegeaufwand)*
- 4. Erfahrungen über Lebenserwartung, Widerstandsfähigkeit gegen Umweltbelastungen aller Art, extreme Wachstumsverhältnisse,*

5. *Verkehrssicherheit (Stand- und Bruchsicherheit),*
6. *Regionale Besonderheiten und Erfahrungen (auch regionale Einschränkung des Verwendungsbereiches),*
7. *Verwendungsmöglichkeiten für besondere Fälle.*“ (INTERNETQUELLE [12], STAND 10.05.2010)

Die Bepflanzung des Straßenraumes kann mit nur einer Sorte erfolgen oder aber auch kombiniert werden, wie zum Beispiel in der Turmstraße. Hier sind die Rosskastanie, die Platane und die Robinie vorzufinden. Eine Durchmischung der Sorten wie im genannten Beispiel ist für diesen axialen Straßenverlauf nicht erwünscht. Vorzuschlagen wäre ein abschnittweiser Wechsel der Bepflanzung wie er im Folgenden erläutert wird.

Das Entreé definiert sich über die Anpflanzung von Platanen (*Platanus acerifolia*). Dieser Baum ist mit seiner ausladenden Krone besonders gut geeignet, da der Straßenraum hier seine größte Tiefe vorzuweisen hat. Zudem ist der Baum sehr gut schnittverträglich und somit auch für Form-, Kasten- und starke Verjüngungsschnitte geeignet. Die Platane ist nach wie vor ein unübertroffener Promenadenbaum von herausragender Schönheit. Die ideale Besetzung für den repräsentativen Charakter des Empfangsbereichs der Innenstadt. Neben seinen optischen Vorzügen erweist sich dieser Baum als äußerst widerstandsfähig gegen trockene Luft und mechanische Beschädigungen. Die Platane ist sehr anpassungsfähig an den Boden und ausgesprochen stadtklimafest. (vgl. BAUMSCHULEN LAPPEN 2007, S. 258)

In der Stadtmitte ist eine Bepflanzung mit der äußerst zierenden Gleditschie (*Gleditsia triacanthos* ‚Skyline‘) vorgesehen. Ihre wechselständigen, doppelt gefiederten Blätter sind eine Abwechslung im bisherigen Bestand der Neubrandenburger Innenstadtbäume. Sie charakterisieren nun den Bereich des Marktplatzes, dem Herzen der Stadt. Die Säulen-Gleditschie besitzt weder Dornen noch Früchte und ist besonders gut für den Straßenraum geeignet. Es entstehen weder Gefahren für den Verkehrsteilnehmer durch herabfallende

Früchte noch zusätzlicher „Biomasse-Abfall“ für die Stadtreinigung. Die außerordentlich stark leuchtend gelbe Herbstfärbung zeichnet diesen Baum aus und erweist sich als optisches Highlight der Stadtmitte. Diese sehr harte Sorte ist zudem äußerst trockenheitsresistent und industriefest sowie anpassungsfähig an den Boden und zudem salztolerant - alles in allem ein sehr anspruchsloser, schnittverträglicher, sehr schöner und krankheitsfreier Stadtbaum. (vgl. BAUMSCHULEN LAPPEN 2007, S. 176)

Im dritten Abschnitt des Plangebietes, vor dem Stargarder Tor, ist eine Bepflanzung mit Stadt-Linden (*Tilia cordata* ‚Greenspire‘) beabsichtigt. Auch wenn diese Sorte wenig honigtauanfällig ist, steht sie in einem Bereich, in dem parkende Autos nicht vorgesehen sind und somit keinen negativer Einfluss auf die Kfz-Besitzer zu erwarten ist. Zudem ist der Übergang zum vorhandenen Grüngürtel der Wallanlage fließend, da hier vorzugsweise ebenfalls Linden anzutreffen sind. Dieser frischgrüne Baum weist im Herbst eine goldgelbe Blattfärbung auf und passt sich damit dem Farbverlauf der vorigen Straßenbaumarten an. Auch dieser Baum zeichnet sich durch seine extreme Stadtklimafestigkeit aus und ist allen Bodenformationen gegenüber sehr anpassungsfähig. Die hohe Resistenz gegen Hitze, Trockenheit und Schädlinge weist ihn, wie seine Vorgänger, als optimale Besetzung für die Stargarder Straßenbepflanzung aus. (vgl. BAUMSCHULEN LAPPEN 2007, S. 426)

### *5.1.6 BARRIEREFREIHEIT UND MOBILITÄTSGERECHTES BAUEN*

Um technisch präzise ausgeführte Baumaßnahmen für alle Beteiligten im Straßenraum zu einem nutzbaren Erfolg zu machen, gilt es mehr und mehr auf die Belange behinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen einzugehen. Oberste Priorität hat das Ziel, den Mobilitätsbehinderten weitestgehende Selbstständigkeit im Straßenraum zu ermöglichen. Neben den Richtlinien der RAS 06 und den gültigen DIN-Normen gibt es eine Reihe unterstützender Fachliteratur, wie dem Planungshandbuch „Behindertengerechte

Verkehrsanlagen“ von K. Ackermann oder auch dem Bericht der Projektgruppe „Behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums“ unter der Leitung von W. Echterhoff und der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Zu den Bedürfnissen aller Nutzer des Straßenraums gehören: das autonome Bewältigen von Wegen, das Auffinden und Verstehen von Informationen, das selbstständige Nutzen von Transportmitteln, insbesondere des ÖPNVs, das gefahrlose und angstfreie Aufhalten im Straßenraum sowie das Vorfinden von Möglichkeiten der Erholung und des Verweilens.

Je nach Behinderung kommen auf den Planer verschiedenste, zu beachtende Kriterien für die Neuplanung zu. Aus oben genanntem Bericht gehen z.B. die Hindernisse der einzelnen Behinderungen vor. Gehbehinderte Menschen sind umweegeempfindlich, blinde Menschen benötigen ein taktil wahrnehmbares Leitsystem, Sehbehinderte sind nicht ausreichend in der Lage, niedrige Hindernisse schnell genug zu erkennen und Hörbehinderte können keine akustischen Warnsignale aufnehmen. Auch ältere Menschen und Kinder bergen ein hohes Risikopotential in sich, abrupte Verhaltensänderungen im Straßengeschehen können die Folge sein.

Konkret ist auch der Platzbedarf zu bedenken - Rollstuhlfahrer, Blinde mit Langstock und Personen mit Kinderwagen benötigen erweiterte Bewegungsbreiten und -längen. Für die Planung bedeutet dies, Gehwege mit einer Mindestnutzbreite von 2,00 m vorzusehen. Grünstreifen sollen mit einer 0,03 m hohen Kante taktil erfassbar sein. Zudem sollten die Gehwege auf beiden Seiten mit dem Langstock und den Füßen wahrnehmbare Begrenzungstreifen vorweisen. Liegen Rad- und Gehweg direkt nebeneinander, so sind sie durch einen 0,50 m bis 0,60 m breiten Begrenzungstreifen zu trennen. Bei der Auswahl des Oberflächenmaterials ist auf einen empfohlenen Rauigkeitswert zu achten – bei Betonplatten liegt der SRT<sup>4</sup>-Wert bei 40 Einheiten und bei

---

<sup>4</sup> SRT bedeutet „skid resistance tester“

Natursteinplatten bei 50 SRT-Einheiten. (vgl. ECHTERHOFF, W. 1992, S. 30) Bordsteinabsenkungen sind in etwa alle 20,00 m vorzusehen bzw. grundsätzlich an Überquerungsstellen und Grundstückszufahrten. Diese Absenkungen sind auch im Bereich der Behindertenparkplätze einzusetzen, um die Mobilität von Rollstuhlfahrern auf ein Maximum zu steigern. Auf eine ertastbare Kante von 0,03 m für Sehbehinderte mit Langstock darf trotz Flachbord nicht verzichtet werden. Die Parkplätze sind mit einer Breite von 3,50 m zu gestalten und werden vorzugsweise an den Rand des Parkplatzes gelegt bzw. mit der geringstmöglichen Entfernung vom Ziel. Insgesamt sind 3% der Parkstände bzw. 1 Parkplatz bei max. 10 Vorhandenen für Behinderte zu reservieren.

Das größte Hindernis im Straßenraum bilden die Treppen. Sind durch Rampen oder Aufzüge zu ergänzen. Bei kurzen Treppen oder Einzelstufen sollte nach Möglichkeit auf den Bau einer Rampe verzichtet werden und der Höhenunterschied durch Geländemodellierung ausgeglichen werden. Für die Gestaltung von Treppen *„[...] hat es sich als vorteilhaft für die Benutzung von Treppen durch Sehbehinderte erwiesen, wenn die Trittstufen in einem dunklen Farbton ausgeführt worden sind und die Trittstufen der ersten und letzten Stufe eines jeden Treppenlaufes an ihrer Vorderkante einen 5 cm breiten dauerhaften weißen Streifen erhalten. Setzstufen können heller ausgeführt werden. Bei Treppen mit weniger als vier Stufen ist jede einzelne Stufe entsprechend zu kennzeichnen.“* (ECHTERHOFF, W. 1992, S. 65)

Ein Leitsystem für sehbehinderte und erblindete Menschen ist im gesamten Straßenraum anzustreben, da fehlende Leitlinien ein zügiges Vorankommen unmöglich machen. Der Langstock bewegt innerhalb des Bereichs der „äußeren Leitlinie“, dem Bordstein, und der „inneren Leitlinie“, der Gebäudekante. Dazwischen ergeben sich Hindernisse aus Stadtmobiliar, parkenden Autos, Mauervorsprüngen und Geschäftsauslagen. *„Ein systematisch durchlaufender Materialunterschied im Gehwegbelag ermöglicht Blinden und Sehbehinderten, sich durch Pendel- und Aufsetzbewegungen des Langstocks eine seitliche Orientierung zu verschaffen.“* (ECHTERHOFF, W. 1992, S. 92) Die Leitlinien sind

---

„STADTACHSE NEUBRANDENBURG – GESTALTUNG DER STARGARDER STRASSE“



in einer Breite von 0,50 m bis 0,60 m auszuführen. Anfang und Ende eines Leitstreifensystems sind durch quer zur Gehrichtung verlaufenden Hinweisstreifen in einer Breite von mindestens 0,90 m zu kennzeichnen. Ratsam ist es auch, Aufmerksamkeitsfelder in einer Größe von 0,90 m x 1,80 m in Bereichen mit erhöhtem Informationsgehalt (Stadtinformation, öffentliche Toilette, Telefonzelle, Bushaltestelle etc.) auszuführen.

Die Anzahl Mobilitätsbehinderter ist schwer zu beziffern. Amtlich anerkannte Schwerbehinderte in Deutschland gab es im Jahre 1989 5,31 Millionen. Die Gesamtzahl von zusätzlichen 9,955 Millionen mobilitätseingeschränkten Personen setzt sich zusammen aus Kleinkindern unter 6 Jahren (3,62 Millionen), Jugendlichen von 6 – 18 Jahren (0,045 Millionen), Erwachsenen über 18 Jahren (5,29 Millionen) und vorübergehend Mobilitätsbehinderten (1,00 Millionen). Dies geht aus einer Umfrage der Socialdata GmbH München aus dem Jahre 1982/83 hervor und wurde von der Bundesarbeitsgemeinschaft Hilfe für Behinderte e.V. (BAGH) in „direkt: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden – Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums“ zitiert.

Schlussendlich geben diese im Kapitel 5.0 angeführten Planungskriterien nur einen kleinen Ausblick auf die umfassende und bestmöglich durchdachte Gedankenwelt des Planers. Es sind verschiedenste Belange biotischer und abiotischer Natur in Einklang zu bringen. Ziel war es dennoch, den mannigfaltigen Faktoren weitgehend gerecht zu werden und neben der obersten Prämisse eines ganzheitlichen Straßenfreiraumkonzeptes nicht nur auf eine stimmige Gestaltung sondern auch eine nutzergerechte Anwendung zu achten.

## LITERATURVERZEICHNIS

**ACKERMANN, K. / BARTZ, C. / FELLER, G. 1997:** BEHINDERTENGERECHTE VERKEHRSANLAGEN: PLANUNGSHANDBUCH FÜR ARCHITEKTEN UND INGENIEURE. WERNER VERLAG. DÜSSELDORF

**AHLERS, W.K.G. (1876) 1995:** HISTORISCH – TOPOGRAFISCHE SKIZZEN AUS DER VORZEIT DER VORDERSTADT NEUBRANDENBURG. REPRINT VON 1876 IM FEDERCHEN VERLAG. NEUBRANDENBURG

**ARGE STADTBAUATELIER 2000:** NEUBRANDENBURG STADTBILDPLANUNG. HRSG. BIG-STÄDTEBAU MECKLENBURG-VORPOMMERN GMBH. NEUSTRELITZ

**BAUMSCHULEN LAPPEN 2007:** HAUPTKATALOG 2007. NETTETAL

**BECKER / HEIDEDE / JESSEN, J. / SANDER, R. 1998:** OHNE LEITBILD. STÄDTEBAU IN DEUTSCHLAND UND EUROPA. HRSG. BECKER, HEIDEDE, JESSEN, J., SANDER, R. STUTTGART / ZÜRICH

**BEYERMANN, H. / MILSTER, J. 2003:** NEUBRANDENBURG. STADT DER VIER TORE. 1945 – 1990. VERLAG DRUCKEREI STEFFEN. NEUBRANDENBURG

**BEYERMANN, H. / MILSTER, J. 2004:** NEUBRANDENBURG. UNS HÜSUNG. VERLAG STEFFEN. NEUBRANDENBURG

**BORCHERT, J. 1998:** EINE STADT VOR 100 JAHREN. NEUBRANDENBURG. BILDER UND BERICHTE. WEILAND VERLAG. LÜBECK

**BRAUN, L. / SAWATZKI, A. 2007:** STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN „VOR DEM TREPTOWER TOR“. HRSG. STADT NEUBRANDENBURG. NEUBRANDENBURG

**BRILON, W. 1993:** KLEINE KREISVERKEHRE. EMPFEHLUNGEN ZUM EINSATZ UND ZUR GESTALTUNG. HRSG. MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN- WESTFALEN (MSV). DUISBURG

**DEUTSCHES SEMINAR FÜR STÄDTEBAU UND WIRTSCHAFT 1997:** DIE RENAISSANCE DER BAHNHOFSTRASSE. DIE STARGARDER STRASSE IN NEUBRANDENBURG. DOKUMENTATION DES STUDENTISCHEN WETTBEWERBS. HRSG. DSSW- VERLAG. BONN

**ECHTERHOFF, W. 1992:** BÜRGERFREUNDLICHE UND BEHINDERTENGERECHTE GESTALTUNG DES STRASSENRAUMS. HRSG. BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, VERKEHRSPOLITISCHE GRUNDSATZABTEILUNG IN: DIREKT. VERBESSERUNG DER VERKEHRSVERHÄLTNISSE IN DEN GEMEINDEN. 47/1992. BONN-BAD GODESBERG

**EDITION TOPOS 2005:** EUROPÄISCHE LANDSCHAFTSARCHITEKTUR. EUROPEAN LANDSCAPE ARCHITECTURE. AUSGEWÄHLTE PROJEKTE VON 2000 BIS HEUTE. SQUARES, PARKS AND PROMENADES: RECENT PROJECTS. HRSG. CALLWEY VERLAG. MÜNCHEN

**FACHHOCHSCHULE NEUBRANDENBURG 2002:** WETTBEWERBSBEITRAG EINGANG KULTURPARK. PROF. DIPL. ING. THOMAS OYEN UND MITARBEITER. NEUBRANDENBURG

**FORSCHUNGSGESELLSCHAFT LANDSCHAFTSENTWICKLUNG LANDSCHAFTSBAU E.V. (FLL) 2007:** FACHBERICHT „LICHT IM FREIRAUM“. HRSG. FORSCHUNGSGESELLSCHAFT LANDSCHAFTSENTWICKLUNG LANDSCHAFTSBAU E.V. (FLL). BONN

**FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN 1996:** EMPFEHLUNGEN ZUR STRASSENRAUMGESTALTUNG INNERHALB BEBAUTER GEBIETE ESG 96. HRSG. FGSV- VERLAG. KÖLN

**FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN 2000:**  
EINSATZKRITERIEN FÜR GROSSE KREISVERKEHRSPLÄTZE MIT UND OHNE  
LICHTSIGNALANLAGE AN KLASSIFIZIERTEN STRASSEN. HEFT 788. FGSV-  
VERLAG. BONN

**FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN 2000:**  
FUSSGÄNGER- UND RADVERKEHRSFÜHRUNG AN KREISVERKEHRSPLÄTZEN. HEFT  
793. FGSV- VERLAG. BONN

**FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN 2006 [1]:**  
MERKBLATT FÜR DIE ANLAGE VON KREISVERKEHREN. HRSG. FGSV- VERLAG.  
KÖLN

**FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN 2006 [2]:**  
RICHTLINIEN FÜR DIE ANLAGE VON STADTSTRASSEN RAST 06. HRSG. FGSV-  
VERLAG. KÖLN

**GEHRIG VERLAG 1996:** NEUBRANDENBURG IM BLICKPUNKT VON  
DENKMALSCHUTZ, ARCHITEKTUR UND STADTENTWICKLUNG. HRSG. GEHRIG  
VERLAG. MERSEBURG

**HAHN, G. / MAUBACH, P. 1993:** NEUBRANDENBURG WIE ES FRÜHER WAR. HRSG.  
WARTBERG VERLAG. GUDENSBERG-GLEICHEN

**HALLER, W. O.J.:** AKTUELLE ENTWICKLUNGEN BEIM KREISVERKEHR. HRSG.  
INGENIEURGEMEINSCHAFT SCHNÜLL HALLER UND PARTNER. HANNOVER

**HARLOF, S. 2005:** BEURTEILUNG VON KREISVERKEHRSPLÄTZEN. DIPLOMARBEIT  
AN DER FACHHOCHSCHULE NEUBRANDENBURG. FACHBEREICH BAUINGENIEUR-  
UND VERKEHRSWESEN. NEUBRANDENBURG

**HEILMANN, W. 2009:** SHARED SPACE – EIN NEUER ANSATZ FÜR DIE GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RÄUME? IN: VEREINIGUNG DER STRAßENBAU- UND VERKEHRSINGENIEURE IN MECKLENBURG-VORPOMMERN E.V. INFO II/09. HRSG. VSVI MECKLENBURG-VORPOMMERN. SCHWERIN

**HOWCROFT, H. 1994:** PFLASTER FÜR GARTEN, HOF UND PLÄTZE. PLANEN, VERLEGEN, KONSERVIEREN. HRSG. CALLWEY VERLAG. MÜNCHEN

**KNIRSCH, J. 2004:** STADTPLÄTZE. ARCHITEKTUR UND FREIRAUMPLANUNG. VERLAGSANSTALT ALEXANDER KOCH GMBH. LEINFELDEN-ECHTERDINGEN

**KOPINGA, J. 1997:** GRUNDLAGEN FÜR DIE BEMESSUNG UND ANLAGE VON WURZELRÄUMEN - WURZELRAUMGRÖßEN, NÄHRSTOFFVERSORGUNG, BODENMECHANISCHE ASPEKTE -, TAGUNGSBAND 15. OSNABRÜCKER BAUMPFLEGETAGE. OSNABRÜCK

**KOPINGA, J. 1989:** DER WASSERVERBRAUCH VON STADTBÄUMEN UND GRÖßE DES BAUMUMFELDES, TAGUNGSBAND: 7. OSNABRÜCKER BAUMPFLEGETAGE. OSNABRÜCK

**KORDA, M. 2005:** STÄDTEBAU. TECHNISCHE GRUNDLAGEN. HRSG. PROF. DIPL.-ING. MARTIN KORDA. MÜNSTER

**KOSTOF, S. 1993:** DIE ANATOMIE DER STADT. CAMPUS VERLAG GMBH. FRANKFURT A.M.

**KUDER, T. 2004:** NICHT OHNE: LEITBILDER IN STÄDTEBAU UND PLANUNG. HRSG. LEUE VERLAG. BERLIN

**LIESECKE, H.-J. / HEIDGER, C. 1991:** VEGETATIONSTECHNISCHE UND BAUTECHNISCHE MAßNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DES STAND- UND

WURZELRAUMES BEI STRAßENBÄUMEN. TAGUNGSBAND: 9. OSNABRÜCKER  
BAUMPFLEGETAGE. OSNABRÜCK

**MADER, G. 2004:** FREIRAUMPLANUNG. HAUSGÄRTEN, GRÜNANLAGEN,  
STADTLANDSCHAFTEN. DEUTSCHE VERLAGS-ANSTALT GMBH. MÜNCHEN

**MADER, G. / ZIMMERMANN, E. 2009:** BODENBELÄGE IM FREIRAUM. DEUTSCHE  
VERLAGS-ANSTALT GMBH. MÜNCHEN

**MAHABADI, M. / MEYER, A. 2006:** TREPPEN IM FREIRAUM. PLANUNGS- UND  
BAUGRUNDSÄTZE. HRSG. EUGEN ULMER KG. STUTTGART

**MAUBACH, P. 1997:** NEUBRANDENBURG – SO WIE ES WAR. DROSTE VERLAG.  
DÜSSELDORF

**MILSTER, J. 2000:** NEUBRANDENBURGER HISTORIE 1945 – 1990 BAND 1. GEROS  
VERLAG. NEUBRANDENBURG

**MILSTER, J. / BEYERMANN, H. 2003:** NEUBRANDENBURGER HISTORIE 1945 –  
1990 BAND 2. VERLAG DRUCKEREI STEFFEN GMBH. FRIEDLAND/ MECKL.

**NORDKURIER IM FRÜHJAHR 2010:** BÜRGER DRÄNGEN AUF MEHR WEGE DURCH  
DIE STADTMAUER. S. 7 HRSG. KURIERVERLAGS GMBH & CO. KG.  
NEUBRANDENBURG

**NORDKURIER 10./11. APRIL 2010:** TEURE TRÄUME AM TOLLENSESEE. S.5 HRSG.  
KURIERVERLAGS GMBH & CO. KG. NEUBRANDENBURG

**RASCHKE, B. 2005:** DER WIEDERAUFBAU UND DIE STÄDTEBAULICHE  
ERWEITERUNG VON NEUBRANDENBURG IN DER ZEIT ZWISCHEN 1945 UND 1989.  
SCANEG VERLAG. MÜNCHEN

**SCHLÄPFER, D. / GÄMPERLI, M. 2003:** BERICHT MATERIALKUNDE  
WINTERSEMESTER 03. HRSG. HOCHSCHULE RAPPERSWIL. RAPPERSWIL

**SCHMIDT, V. 1997:** NEUBRANDENBURG – EIN HISTORISCHER FÜHRER.  
HINSTROFF VERLAG. ROSTOCK

**SCHRÖDER, K. / MAAG, T. / STROHM, M. O. J.:** STRAßENBÄUME – BÄUME  
OHNE ZUKUNFT? LA LANDSCHAFTSARCHITEKTUR. VERLAG BERNHARD  
THALACKER. BRAUNSCHWEIG

**SCHRÖDER, K. 2009:** STRAßENBÄUME – BÄUME OHNE ZUKUNFT? VORTRAG  
BEIM ÖSTERREICHISCHEN BAUMFORUM IN WIEN. INTERNETQUELLE [11]

**SPANGENBERG, M. 2010:** FREIRAUMKONZEPT TIEFGARAGE MARKTPLATZ  
NEUBRANDENBURG. MASTERTHESIS AN DER HOCHSCHULE NEUBRANDENBURG.  
NEUBRANDENBURG

**STADT NEUBRANDENBURG 1998:** WETTBEWERB ATTRAKTIVE  
GESCHÄFTSSTRAßEN – IDEEN FÜR DEN ERLEBNISRAUM INNENSTADT. HRSG. BIG-  
STÄDTEBAU MECKLENBURG-VORPOMMERN GMBH. NEUBRANDENBURG

**STADT NEUBRANDENBURG 2009:** STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN  
INNENSTADT NEUBRANDENBURG. 2. FORTSCHREIBUNG. HRSG. STADT  
NEUBRANDENBURG. NEUBRANDENBURG

**VOGEL, S. 1996:** DIE KUNST DES PFLASTERNS MIT NATURSTEINEN. HRSG.  
TUSA- NATURSTEINE GMBH. FREUDENSTADT

**WIETHOFF, F. 2000:** UNTERSUCHUNG ZUR UMGESTALTUNG DES  
EUROPAPLATZES IN GREIFSWALD ZUM KREISVERKEHRSPLATZ. DIPLOMARBEIT  
AN DER FACHHOCHSCHULE NEUBRANDENBURG. FACHBEREICH BAUINGENIEUR-  
UND VERKEHRSWESEN. NEUBRANDENBURG

„STADTACHSE NEUBRANDENBURG – GESTALTUNG DER STARGARDER STRASSE“

---

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

ABB. 01: STARGARDER TOR, VORTOR

INTERNETQUELLE: [1]

SEITE 14

ABB. 02: BESTANDSPAN DES PLANGEBIETES „STARGARDER STRASSE“

BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL

SEITE 21

ABB. 03: LUFTAUFNAHME DER EINFAHRT IN DIE STARGARDER STRASSE

QUELLE: LUFTBILDKALENDER 1995 - NOVEMBER

SEITE 22

Abb. 04: LUFTAUFNAHME DES STARGARDER TORS

QUELLE: LUFTBILDKALENDER 1995 – FEBRUAR

SEITE 23

ABB. 05: VORENTWURF I ZUR GESTALTUNG DER STARGARDER STRASSE

BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL

SEITE 27

ABB. 06: VORENTWURF I – TEIL I – ENTRÉE

BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL

SEITE 29

ABB. 07: VORENTWURF I – TEIL II – STADTMITTE

BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL

SEITE 30

ABB. 08: VORENTWURF I – TEIL III – STARGARDER TOR

BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL

SEITE 31



ABB. 09: VORENTWURF II ZUR GESTALTUNG DER STARGARDER STRASSE	
BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL	
	SEITE 32
ABB. 10: VORENTWURF II – TEIL I – ENTRÉE DER STARGARDER STRASSE	
BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL	
	SEITE 33
ABB. 11: VORENTWURF II – TEIL II – STADTMITTE	
BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL	
	SEITE 35
ABB. 12: VORENTWURF II – TEIL III – STARGARDER TOR	
BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL	
	SEITE 36
ABB. 13: VORENTWURF III ZUR GESTALTUNG DER STARGARDER STRASSE	
BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL	
	SEITE 36
ABB. 14: NEUE STADTPLANUNG NACH TIMM UND ADAM MIT DURCHGANGSSTRASSEN	
QUELLE: STADTARCHIV	
	SEITE 37
ABB. 15: VORENTWURF III – TEIL I – ENTRÉE DER STARGARDER STRASSE	
BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL	
	SEITE 39
ABB. 16: VORENTWURF III – TEIL II – STADTMITTE	
BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL	
	SEITE 41
ABB. 17: VORENTWURF III – TEIL III – STARGARDER TOR	
BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL	
	SEITE 42

ABB. 18: ENTWURFSVARIANTE I ZUR GESTALTUNG DER STARGARDER STRASSE

BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL

SEITE 44

ABB. 19: ENTWURFSVARIANTE I – TEIL I – ENTRÉE DER STARGARDER STRASSE

BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL

SEITE 46

ABB. 20: ENTWURFSVARIANTE I – TEIL II - STADTMITTE

BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL

SEITE 48

ABB. 21: ENTWURFSVARIANTE I – TEIL III – STARGARDER TOR

BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL

SEITE 49

ABB. 22: ENTWURFSVARIANTE II ZUR GESTALTUNG DER STARGARDER STRASSE

BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL

SEITE 50

ABB. 23: ENTWURFSVARIANTE II – TEIL I – ENTRÉE DER STARGARDER STRASSE

BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL

SEITE 52

ABB. 24: ACO DRAIN® SCHLITZRINNE V100S MULTILINE

INTERNETQUELLE: [5]

SEITE 54

ABB. 25: ENTWURFSVARIANTE II – TEIL II - STADTMITTE

BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL

SEITE 55

ABB. 26: ENTWURFSVARIANTE II – TEIL III – STARGARDER TOR

BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL

SEITE 56

ABB. 27: BELEUCHTUNGSKONZEPT FÜR DIE ENTWURFSVARIANTE II

BEARBEITER: DIPL. ING.(FH) STEFANIE HERTEL

SEITE 66

ABB. 28: BEISPIELFOTO DER BEGA AUSLEGERLEUCHTE 8152

INTERNETQUELLE: [9]

SEITE 66

ABB. 29: BEISPIELFOTO DER BEGA AUFSATZLEUCHTEN 8293 (LI.) & 8285 (RE.)

INTERNETQUELLE: [9]

SEITE 68

ABB. 30: BODENEINBAULEUCHTEN DER FIRMA BEGA 8302 (LI.), 8626 (MI.),  
8806 (RE.)

INTERNETQUELLE: [9]

SEITE 69

ABB. 31: PLATANUS ACERIFOLIA (LI.) GLEDITSIA TRIACANTHOS'SKYLINE' (MI.)  
TILIA CORDATA 'GREENSPIRE' (RE.)

INTERNETQUELLEN: [13], [14], [15]

SEITE 76

## INTERNETQUELLEN

- [1] <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:NB-Stargarder-Tor-11-IV-2007-116.jpg&filetimestamp=20070612075340>  
Stand: 28.04.2010
- [2] [http://www.aco-tiefbau.de/entwaesserungsrinnen-ablaufrippen/schlitzrinne/schlitzrinne\\_1827.html](http://www.aco-tiefbau.de/entwaesserungsrinnen-ablaufrippen/schlitzrinne/schlitzrinne_1827.html)  
Stand: 18.03.2010
- [3] [http://www.keg-nb.de/index.php?option=com\\_content&view=article&id=220:eroeffnung-marktplatz&catid=15:aktuelles&Itemid=113](http://www.keg-nb.de/index.php?option=com_content&view=article&id=220:eroeffnung-marktplatz&catid=15:aktuelles&Itemid=113)  
Stand: 24.04.2010
- [4] <http://technikseiten.hsr.ch/fileadmin/technikseiten/Bibliotheken/Materialberichte/pflanzen/Baumscheibe.pdf>  
Stand: 20.04.2010
- [5] [http://www.aco-tiefbau.de/entwaesserungsrinnen-ablaufrippen/schlitzrinne/schlitzrinne\\_1827.html](http://www.aco-tiefbau.de/entwaesserungsrinnen-ablaufrippen/schlitzrinne/schlitzrinne_1827.html)  
Stand: 24.04.2010
- [6] [http://www.keg-nb.de/index.php?option=com\\_content&view=article&id=218:eroeffnung-marktplatz&catid=6:altstadt&Itemid=95](http://www.keg-nb.de/index.php?option=com_content&view=article&id=218:eroeffnung-marktplatz&catid=6:altstadt&Itemid=95)  
Stand: 05.05.2010
- [7] [http://www.meudt-betonsteinwerk.de/meudt/html/04\\_flachbordsteine\\_30\\_25.php](http://www.meudt-betonsteinwerk.de/meudt/html/04_flachbordsteine_30_25.php)  
Stand: 05.05.2010
- [8] [http://www.strassenlicht.de/index.php?option=com\\_content&view=article&id=89:din-en-13201&catid=35:normen-din-en&Itemid=53](http://www.strassenlicht.de/index.php?option=com_content&view=article&id=89:din-en-13201&catid=35:normen-din-en&Itemid=53)  
Stand: 09.05.2010
- [9] [http://www.bega.de/inhalte/produkt\\_anwendungsbilder.php](http://www.bega.de/inhalte/produkt_anwendungsbilder.php)  
Stand: 09.05.2010
- [10] [http://www.bega.de/inhalte/de/informationen\\_printmedien.php](http://www.bega.de/inhalte/de/informationen_printmedien.php)  
Stand: 09.05.2010

[11] [http://www.agb.at/pictures/file\\_1238501172-f7893ec00e4427ffe2a194027218150d.pdf](http://www.agb.at/pictures/file_1238501172-f7893ec00e4427ffe2a194027218150d.pdf)

Stand: 09.05.2010

[12] [http://www.galk.de/galk\\_frame.htm](http://www.galk.de/galk_frame.htm)

Stand: 10.05.2010

[13] <http://www.arboret.com.au/images/Collins%20street%20extension%20Platanus%20x%20acerifolia.JPG>

Stand: 10.05.2010

[14] <http://www.mandynursery.com/art/honeylocustskylinefall.jpg>

Stand: 10.05.2010

[15] <http://www.gardendirect.ie/images/tilia%20cordata.jpg>

Stand: 10.05.2010

## PLANVERZEICHNIS

BLATT 1.1.1:	BESTANDSPLAN – TEIL I	MAßSTAB 1:500
BLATT 1.1.2:	BESTANDSPLAN – TEIL II	MAßSTAB 1:500
BLATT 1.1.3:	BESTANDSPLAN – TEIL III	MAßSTAB 1:500
BLATT 2.1.1:	VORENTWURF I – TEIL I	MAßSTAB 1:500
BLATT 2.1.2:	VORENTWURF I – TEIL II	MAßSTAB 1:500
BLATT 2.1.3:	VORENTWURF I – TEIL III	MAßSTAB 1:500
BLATT 2.2.1:	VORENTWURF II – TEIL I	MAßSTAB 1:500
BLATT 2.2.2:	VORENTWURF II – TEIL II	MAßSTAB 1:500
BLATT 2.2.3:	VORENTWURF II – TEIL III	MAßSTAB 1:500
BLATT 2.3.1:	VORENTWURF III – TEIL I	MAßSTAB 1:500
BLATT 2.3.2:	VORENTWURF III – TEIL II	MAßSTAB 1:500
BLATT 2.3.3:	VORENTWURF III – TEIL III	MAßSTAB 1:500
BLATT 3.1.1:	ENTWURFSVARIANTE I – TEIL I	MAßSTAB 1:500
BLATT 3.1.2:	ENTWURFSVARIANTE I – TEIL II	MAßSTAB 1:500
BLATT 3.1.3:	ENTWURFSVARIANTE I – TEIL III	MAßSTAB 1:500
BLATT 3.2.1:	ENTWURFSVARIANTE II – TEIL I	MAßSTAB 1:500
BLATT 3.2.2:	ENTWURFSVARIANTE II – TEIL II	MAßSTAB 1:500
BLATT 3.2.3:	ENTWURFSVARIANTE II – TEIL III	MAßSTAB 1:500
BLATT 4.1.1:	BELEUCHTUNGSKONZEPT DER ENTWURFSVARIANTE II – TEIL I	MAßSTAB 1:500
BLATT 4.1.2:	BELEUCHTUNGSKONZEPT DER ENTWURFSVARIANTE II – TEIL II	MAßSTAB 1:500
BLATT 4.1.3:	BELEUCHTUNGSKONZEPT DER ENTWURFSVARIANTE II – TEIL III	MAßSTAB 1:500

BLATT 5.1.1:	ANSICHTEN DER ENTWURFS- VARIANTE II – TEIL I	UNMAßSTÄBLICH
BLATT 5.1.2:	ANSICHTEN DER ENTWURFS- VARIANTE II – TEIL II	UNMAßSTÄBLICH
BLATT 6.1.0:	DETAILS DER ENTWURFSVARIANTE II	MAßSTAB VARIERT

## EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich, Stefanie Hertel, erkläre hiermit an Eides Statt, dass ich die vorliegende Master-Thesis mit dem Thema Freiraumkonzept “Stadtachse Neubrandenburg – Gestaltung der Stargarder Straße“ selbständig und ohne Benutzung anderer als die 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.

Ort, Datum

Unterschrift