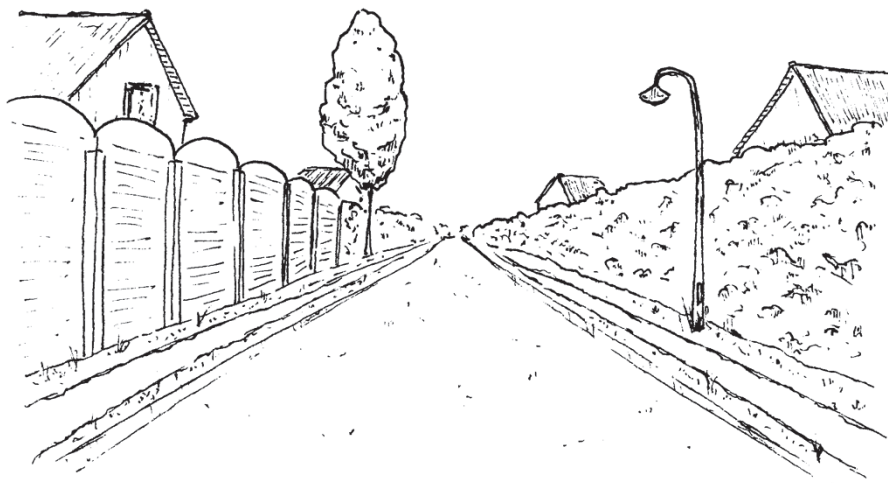


Bachelorarbeit im Studiengang Naturschutz und Landnutzungsplanung  
Fachbereich Landschaftswissenschaften und Geomatik  
an der Hochschule Neubrandenburg

## Notizen vom Rand



Die Straße als Frei- oder sozialer Leerraum,  
dargelegt anhand von Beispielen Neubrandenburgs

Bearbeitet von: Emily Ann Mc Cracken

Vorgelegt am: 19.10.2023

Erstprüfer: Prof. Dr. Helmut Lührs

Zweitprüferin: Dipl.-Ing. (FH) Jeanette Höfner M.Sc.

urn:nbn:de:gbv:519-thesis2023-0287-2

*"Dabei bedarf das Verständnis des Gegenstandes der Gelassenheit, denn die Geduld zur Sache ist die Tugend des Denkens, der sich der Gegenstand eröffnet. Alles wissen zu wollen und den Erkenntnissen hinterher zu jagen, ist eher Ausdruck der Gier, die immer Angst hat, daß ihr etwas entgeht, und ihr Impetus ist der des (Be-)Herrschens, nicht des Verstehens." (LORBERG, F. 1995: 15)*

## Danksagung

Lieber Helmut, liebe Jeanette, ich danke euch dafür, dass ihr diese Arbeit mit Gelassenheit begleitet habt. Ich blicke auf viele bereichernde Stunden des gemeinsamen Nachdenkens zurück, die nicht selbstverständlich zu haben sind. Danke für die Zeit, die ihr mir geschenkt habt, eure Ideen und Erfahrung, die maßgeblich zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen haben. Auch möchte ich mich für die guten Literaturempfehlungen und die Nutzung des Kartenarchivs bedanken, die mir halfen, den Gegenstand für mich greifbarer zu machen.

Hannes Volz sei gedankt, der mich ebenfalls mit wertvollen Hinweisen zu passender Literatur versorgte. David Vollmuth danke ich für das Borgen seiner guten Messtechnik und die stets interessierten Fragen und angenehmen Gespräche.

Dank des Rückhalts meiner Freunde und Freundinnen, ist es mir leichter gefallen, diese Arbeit zu schreiben. Ein großer Dank geht an Florian Leder, der mir dieses ideale Titelbild zeichnete – ich schätze deine Kunst und Freundschaft sehr. Auch Janine Manten sei gedankt, die mir als Frohnatur in der arbeitsintensivsten Phase Mut machte. Blindes Vertrauen durfte ich wie immer zu meiner lieben Freundin Vanessa Radtke haben, die mich zwischenzeitig beherbergte und mit ihrem Arbeitsethos motivierte. Auch habe ich ihr die gewissenhafte Korrektur dieser Arbeit zu verdanken. In besonderer Weise dankbar bin ich meinem Freund Hauke für seine Unterstützung bei der Aufnahme der Vegetation und dem gemeinsamen Nachdenken über das Gesehene, seiner unendlichen Geduld und Fürsorge zu jeder Zeit.

Ohne meine Familie wäre alles nichts. Ihnen verdanke ich, dass ich unbeschwert die vergangene Zeit in meine Bildung investieren durfte. Ich danke euch, für das Vertrauen, das ihr in mich habt und die offenen Arme, mit denen ich jederzeit von euch empfangen werde. Liebe Oma, zu dir habe ich schon mein ganzes Leben lang aufgeschaut, denn du bist die klügste und stärkste Frau, die mir je begegnet ist. Was ich dir zu verdanken habe, ist nicht in Worte zu fassen.

## Inhalt

1. Anlass und Gegenstand der Arbeit .....	3
2. Die Straße als Freiraum .....	4
a. Straßenbestandteile .....	6
b. Der vielgestaltige Rand .....	11
3. Die ausgewählten Straßen.....	15
a. Von den Anfängen.....	15
b. Straßenbeschreibungen.....	24
i) Kleine Wollweberstraße .....	25
ii) Voßstraße.....	30
iii) Neuenkirchener Straße .....	35
iv) Wieselweg.....	39
v) Zanderstraße .....	43
c. Die Vegetation als Indiz.....	46
i) Skizzen .....	46
ii) Tabellenbeschreibung .....	48
iii) Interpretation der Indizien .....	50
d. Die Abkehr von bewährten Regeln .....	52
e. Vom Verständnis der Ränder.....	56
i) Der Rand als Markt .....	56
ii) Der (Square)vorgarten-Rand.....	58
iii) Der Kontroll-Rand .....	59
iv) Der Rand als Parkplatz.....	60
v) Der Rand als Wand.....	60
Schlusswort.....	62
Literatur.....	63
Abbildungen.....	67
Tabellen.....	69
Anhang .....	71

## 1. Anlass und Gegenstand der Arbeit

Was es heißt, eigene Erfahrungen mit den Dingen zu machen, sie zunächst einmal wahrzunehmen, um sie dann verstehen und prüfen zu können, ist die Grundidee dieser Arbeit. Es ist ein Schritt zum Verständnis der Wirklichkeit, die nicht mit dem Erfahrungersatz, der in der Schule kultiviert wird, verglichen werden kann (Marquard, O. 1984). Dabei geht es um einen Gegenstand, der für manch einen nicht der Rede wert ist, weil alles völlig klar zu sein scheint. Doch dieser Schein trügt. Der folgende Hinweis Hülbuschs hat mich auf dem Weg, mich der klugen Erweiterung desselben zur Straße verstehend zu nähern, begleitet:

„Der explizite und verständige Nachvollzug des Vorhandenen in den Status des Bekannten bzw. Verstandenen setzt „Nähe und Distanz“, Annäherung und Reflexion voraus“ (HÜLBUSCH, K. H. 1995: 91).

Die Bedeutungen der Straße als Freiraum zu fassen ist nicht leicht. „Von der Organisation ist [sie zwar] regelhaft, einfach und simpel“, ihre Bedeutungen sind allerdings “[...] weder direkt zu beobachten noch zu erfragen [...]“ (ebd.). Wenn wir durch eine uns unbekannte Straße laufen, interpretieren wir ihre Regeln meist ganz intuitiv: als SpaziergängerIn bewege ich mich auf dem Gehweg fort, auf dessen Ränder ich ausweichen kann, sollte beispielsweise eine Familie mit Kinderwagen entgegenkommen. Problematisch wird es dann, wenn die Ausstattung der Straße und die Motive der PlanerInnen nicht mehr mit Erfahrungen verknüpft werden können und ein Nachvollzug eine vielschichtige und damit alltagsunpraktische Interpretation bedarf. Eine solche Straße verfehlt ihr Ziel, einen sozialen, den Alltag der Menschen unterstützenden Freiraum zu ermöglichen. (LÜHRS, H. 1994; PANOFSKY, E. 1994; HÜLBUSCH, K.H. 2015; BÖSE, H, HÜLBUSCH K.H. 1980) Hülbusch bringt es auf den Punkt:

„[...] niemand wünscht die Verwirrungen und Verwicklungen [eines Theaters] im praktischen Verlauf des Alltags, den wir gerne unkompliziert haben, was die materielle Ausstattung und Organisation angeht“ (ders. 2015: 111 f.).

In dieser Arbeit wird dem Rand der Straße eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Erst durch ihn erlangt die Straße ihren Sinn, wird legitimiert. Wir nähern uns den Rändern ausgewählter Straßen Neubrandenburgs verstehend, indem wir sie im Zusammenhang ihrer jeweiligen Bestandteile kennenlernen. Dies setzt voraus, dass für die Idee der Straße als Freiraum ein Zugang geschaffen wird. Auch Ränder sollen in einem eigenen Kapitel differenziert betrachtet werden. Auf Beschreibungen und Straßenschnitten basierend, werden die Straßen danach miteinander verglichen, um Gemeinsamkeiten und Unterschiede in Form von Typen zu formulieren. Diese sollen im Ergebnis dazu beitragen, Rückschlüsse auf das ziehen zu können, was die jeweilige Straße zu einem Frei- oder sozialen Leerraum für Bewohner- und NutzerInnen macht.

## 2. Die Straße als Freiraum

In den "harten Disziplinen" wie den Naturwissenschaften ist es üblich Regeln zu lehren, die bereits abertausende Male zuvor gelehrt wurden. Wer die Regeln kennt, hat die Fähigkeit, sie auf andere Fälle übertragend anzuwenden. Nur durch das immer wiederkehrende Bewusstmachen und Weitergeben von Grundlagen und Theorien, können überlegte Debatten geführt werden, die ein gemeinsames Nach- und Weiterdenken der Dinge zulassen. So selbstverständlich diese Arbeitsweise hier Programm ist, so vehement muss sie in der Freiraumplanung als "weiche Disziplin" immer wieder aufs Neue eingefordert werden. Und so muss jede Debatte um eine Straße auch jedes Mal neu geführt werden, damit sie verstanden werden kann. Denn wenn wir das nicht tun, verlieren wir das Verständnis der Straße.

„Die Aneignung von Wissen, die wissentlich und mit Bewußtsein erfolgen muß, ist nicht umstandslos und sicher zu haben. Auch die Vorstellung, daß die Aneignung 'harter Disziplinen' mehr Anstrengung und Voraussetzung erfordert, ist so simplifiziert falsch. Der 'Anmarschweg' ist eher beschwerlicher, und die Sicherheit in 'weichen Disziplinen' ist anspruchsvoller zu erwerben. Ja, selbst die Vorstellung, daß in 'weichen Disziplinen' leichter und alltagsweltlich kompetent zu werden sei, frönt einer billigen und eiligen Ästhetik. Kompetent bin ich in einer 'weichen Disziplin' erst, wenn ich das Alltagsverhalten verstehen kann, ohne es denunzieren zu müssen. Wenn ich also das Verständnis der Motive und die Kritik daran auseinanderhalten kann. Und wenn ich dazu neben der ideologischen Kritik auch die Kritik der ideologischen Kontraproduktivität nicht nur behaupten, sondern auch konkret nachweisen kann.“ (HÜLBUSCH, K.H. 1994: I)

Um diesem Wissensverlust Einhalt zu gebieten und im Fortgang der Arbeit eine Verständigung über die als Freiraum begriffene Straße zu gewährleisten, ist im Wesentlichen auf Beiträge der Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation aus Kassel und ihrer Theorie (Kasseler Schule) als "vorgeleistete Arbeit" zurückzugreifen (TÜXEN, R. 1955; LÜHRS, H. 1994). Ihrem Beispiel folgend sollen Begrifflichkeiten, auf die man sich durch jahrelange Arbeit und Diskussion verständigt hat, erklärt werden (BÖSE-VETTER, H., HÜLBUSCH, K.H. 1989: IV). Nur wenn wir diesen Zugang zur Straße und ihren Rändern schaffen, kann eine weiterführende Verhandlung produktiv sein.

Der Theorie der Kasseler Schule folgend, ist die Straße eine "Aneinanderreihung von Plätzen". Dabei sind die Plätze "in sich vollständige Lebensorte" der BewohnerInnen, oder anders ausgedrückt: "In der Orientierung wird ein Punkt der Straße da, wo ich zu Hause bin, zum Platz und Ort" (HÜLBUSCH, K.H. 1995: 93). Es gibt sowohl häuslich-private Zuständigkeitsbereiche als auch öffentliche Nutzungen. Letztere können sich aus einer "Vielzahl von Tätigkeiten im Türbereich, vor der Eingangstreppe, auf dem Gehweg, am Rande der Straße, an der Ecke ..." zusammensetzen (BÖSE, H., SCHÜRMEYER, B. 1984: 143). Die daraus resultierende "Straßenöffentlichkeit" sollte immer in einem ausgewogenen Verhältnis von privaten und öffentlichen Anteilen an der Straße begründet sein (ebd.; HÜLBUSCH, K.H. 1995: 92 f.). Des Weiteren

unterstützt eine gute Straße Bewohner- und BesucherInnen gleichermaßen in ihrem Alltag (BÖSE, H., SCHÜRMEYER, B. 1984: 142). Dies setzt eine intuitive und gefahrlose Nutzbarkeit voraus. Die materielle Ausstattung der Straße dient dabei niemals dem Selbstzweck, sondern lädt zur freien Aneignung ein und ist dem Gebrauch als "aktive fortwährende Anpassung" verpflichtet (HEINEMANN, G., POMMERENING, K. 1989: 6).

„Der fortwährende Gebrauch produziert immer neue sichtbare Veränderungen oder Spuren, die wiederum Signal dafür sind, daß der jeweilige Gegenstand 'benutzt' werden darf, bzw. den 'Gebrauchs'-Wert anzeigt - oder anders ausgedrückt: Nutzungsspuren bilden den Aufforderungscharakter für die Aneignung einer Sache.“ (ebd.)

Eine kluge Freiraumplanung erkennt also den "Gebrauchswert" einer Straße an und gibt lediglich die Rahmenbedingungen vor, die flexibel an veränderte Lebensverhältnisse der Menschen und die "Wechselfälle des Lebens" angepasst werden dürfen (ebd.; STEINHÄUSER, U. 1990: 55; WIDELAK, H. 2015:11). Doch wie ist dieser Rahmen zu verstehen?

## **a. Straßenbestandteile**

Folgt man Leberecht Migges Auffassung eines klugen Gartens, so hängt dessen Qualität im Wesentlichen von seiner Organisation ab, die um den Wert der einzelnen Bestandteile weiß (MIGGE, L 1913:64; BÖSE-VETTER, H. 1999: 17). Bei der Straße ist es nicht anders; es gibt einen tradierten regelhaften Aufbau, der wie folgt beschrieben wird:

„Die Straße [...] ist bis zum Pfad vom Rand her definiert. Die Nachbarschaft oder der Rand ist die Ökonomie, die Legitimation des Weges. Während der Weg linear auf die Richtung hin organisiert ist und ein paralleles Nebeneinander der Zonierung aufweist, ist der Rand durch Parzellen entgegengesetzt zur Richtung in die Tiefe organisiert. Dies festzuhalten, ist wichtig, weil der Städtebau diese einfache Regel der Erschließung, des Wechsels von Ort und Weg ausgeräumt hat.“ (HÜLBUSCH, K.H. 1995: 95)

Hülbusch verdeutlicht, welche tragende Rolle dem Rand einer Straße zuteilwird. Dieser sowie die anderen Komponenten der Straße sollen nun in ihrer Gestalt und Bedeutung näher vorgestellt werden.

### **Der Rand**

Im Regelfall besteht er aus der Bebauung. Je nach Bauweise, Architektur und Lage auf dem Grundstück wird die Herstellung und Teilnahme an einer Straßenöffentlichkeit begünstigt oder erschwert. Auch die Eigentumsverhältnisse dürfen dabei nicht außer Acht gelassen werden. Während ein Eigenheim nach Belieben des Eigentümers verändert werden kann, ist dies für BewohnerInnen einer Mietwohnung, wenn überhaupt, nur stark eingeschränkt möglich. So wird auch der Grad des Gebrauchs der Straße durch die direkte Anwesenheit der BewohnerInnen oder ihrer Spuren unterschiedlich stark sein (HEINEMANN, G., POMMERENING, K. 1989: 6). Die Bebauung ist damit „Begrenzung des öffentlichen Freiraums (beginnend mit dem Vorgartenzaun)“ und „bietet Gelegenheiten, Anlässe und Sicherheit“, den Platz in der Straße zu betreten (BÄUERLE, H., THEILING, C. 1997: 23).

Im Blickfeld dieser Arbeit stehen Ein- und Mehrfamilienhäuser, die der Idee nach Zugriff auf ihre Straßen haben. Der Zeilengeschosswohnungsbau hingegen wird größtenteils außer Acht gelassen, da hier das Prinzip der Veröffentlichung so dominant ist, dass es eine eigene soziale Umwelt erzeugt, die hier nicht in ihrer Fülle bearbeitet werden kann.

### **Vorgärten**

„Die Treppe mit breitem Absatz und Geländer ist das erste Element, das den Straßenraum mit einem häuslichen Gebrauchsgegenstand besetzt. Seitlich ausgedehnt wird der Hauszugang zum Vorgarten, der als Verlängerung des Hausflurs oder der „Diele“ nach draußen, Raum für Zwischendurch- und Gelegenheitsnutzungen bietet.“ (BÖSE, H. 1981: 34)



Der Vorgarten steht also in direkter Verbindung zum Eingang und ist somit Teil des von I. M. Hülbuschs beschriebenen Außenhauses (dies. 1978). Er ist Ort und Weg zugleich. Die von Böse erwähnten Zwischendurch- und Gelegenheitsnutzungen sind häufig Arbeiten des Alltags, wie z.B. das Fegen oder die Gartenarbeit. Nebenbei bietet der Vorgarten den Erwachsenen dann Spielraum für einen zwanglosen Austausch mit Nachbarn oder Passanten mit der Option, sich jederzeit wieder in einen privateren Bereich (z.B. Vorgartenzone näher zum Eingang oder Innenhaus) zurückziehen zu können. BesucherInnen können ihre Fahrräder hier abstellen, vielleicht sogar am Vorgartenzaun anschließen. Kindern und Jugendlichen bietet der Vorgarten ebenfalls Platz für das Abstellen jeglicher Räder und Spielsachen oder für das Kinderspiel selbst (BÖSE, H. 1981: 34). Der Zaun dient als vertikale Grenze, die sowohl die Nutzbarkeit des Vorgartens als auch des Gehwegs in seiner gesamten Breite erhöht (NAGEL, S. 2001:17, 43 ff.). Dabei kommt es v.a. auf die Höhe, Konstruktion (Sockel) und das Material unter dem Aspekt der Stabilität und Transparenz an (ebd.).

„Optimale Gebrauchsvoraussetzungen bietet ein Holz- oder Metallzaun mit einem Sockel. Durch den Sockel ist es möglich, das Niveau des Vorgartens höher zu halten als das des Gehsteigs, wodurch morphologisch die Position desjenigen, der sich innerhalb des Vorgartens aufhält, gestärkt wird.“ (ebd.)

„Beobachtungen zeigen, daß bei niedriger oder fehlender Einfriedigung die Vorbeigehenden zum Vorgarten einen größeren "Sicherheitsabstand" halten; man ist sich nicht sicher, 'wie weit man gehen darf'“(BÖSE, H., SCHÜRMEYER, B. 1984: 143)

Das Vorgartentor fungiert als vorgelagerte zweite Haustür und stellt damit eine zusätzliche Schwelle zum öffentlichen Teil der Straße her. An einer ausgewählten Stelle wird die "Wand" dann durchlässig, was sie von einer dichten Hecke, die ebenfalls vertikale Grenze sein kann, qualitativ unterscheidet.

### **Abstandgrün**

Im Gegensatz zum Vorgarten, bietet das Abstandsgrün keine Anlässe. Es ist ein sozialer Leerraum in der Straße, der fehlende morphologische Grenzen zwischen dem Privaten und dem Öffentlichen anzeigt und Distanz über Fläche zu erzeugen versucht. Meist sind es mit kostenintensiven Pflanzungen besetzte Bereiche, die dadurch unzugänglich gemacht werden und den BewohnerInnen Platz und Möglichkeiten in ihrer Straße rauben. Der Zugang zur Öffentlichkeit der Straße ist nicht mehr mit Gelassenheit über die reine Anwesenheit wie im Vorgarten gegeben, sondern ist i.d.R. gestört oder wie es Dix so treffend formuliert:

„Wenn die Flächen auf dem eigenen Grundstück kein ‚Ort‘ sind, wenn sie keinen Namen haben, keine Bedeutung, dann ist es kein Territorium. [...] Ohne den Besitz, das Territorium sprichwörtlich im Rücken zu haben, wird die gesamte soziale Umwelt zur Bedrohung.“ (DIX, M. 2006: 83 f.)

## **Weg(e)**

„Einmal trafen sie eine Krähe. "Vögel sind nicht dumm", sagte der kleine Bär und er fragte die Krähe nach dem Weg. "Welchen Weg?", fragte die Krähe. "Es gibt hundert und tausend Wege." (JANOSCH 1978: 30)

Was der Autor der Kindergeschichte vermutlich damit sagen möchte, ist, dass das Leben mehr als nur einen Weg für einen bereithält und auch die beiden Freunde Tiger und Bär mit Gewissheit an ihr Ziel kommen werden, egal für welchen sie sich entscheiden. In der Straße haben wir es zwar nicht mit hundert und tausend Wegen zu tun, doch mehr als einen gibt es allemal. Zuvor wurde bereits erwähnt, dass der Vorgarten sowohl Ort und Weg sein kann; gleiches gilt für den Gehweg, der eine große Bedeutung für das Leben und die Sicherheit in einer Straße hat.

## **Gehweg**

Als FußgängerIn finde ich mich auf dem Gehweg wieder. Dieser ist so angelegt, dass ich mich sicher fortbewegen kann, lässt gleichzeitig aber auch das Verweilen, Beobachten oder Gespräche mit der Nachbarschaft zu, ohne damit eine Bedrohung für Andere darzustellen. Er fungiert ebenfalls als wichtiger Spiel- und Streifraum für Kinder und Jugendliche, vor allem dann, wenn die Ränder der Straße Anlässe wie z.B. "Beobachtungsebenen" bieten (MUCHOW, M., MUCHOW, H. H. 1935: 24). Jacobs beschreibt Gehwege als unverzichtbares Gut für die "Sicherheit der Stadt, für das öffentliche Leben und für das Aufwachsen der Kinder" (dies. 1961: 65). Um diesen verschiedenen Anforderungen gerecht zu werden, muss der Gehweg eine entsprechende Breite sowie begehbare Ränder zum Ausweichen haben. Die intensiv genutzte Mitte des Gehwegs ist hart befestigt, während weiche Oberflächen aufgrund der abnehmenden Nutzungsintensität für seine Ränder geeigneter sind (BÖSE, H., SCHÜRMEYER, B. 1984: 145).

„Die Gehwegbreite sollte sich nicht daraus berechnen, daß man für einen Fußgänger 75 cm Breite veranschlagt, denn der Gehweg ist mehr ein Transportband, es müssen auch mal zwei Kinderwagen aneinander vorbei, Passanten bleiben stehen viel [sic] sie sich zufällig begegnen, Kinder spielen, üben Rollschuhlaufen, Dreirad- und Fahrradfahren, ..." (ebd.: 78)

## **Fahrradweg**

Erfahrungsgemäß kommen Fahrradwege häufiger in Hauptstraßen vor. Dort eignet sich die Zone zwischen Geh- und Fahrweg besonders gut, um das Ankommen und Weggehen der BewohnerInnen nicht zu gefährden. In Straßen ohne Fahrradweg werden stattdessen Fahr- oder Gehwege mitgenutzt, deren materielle Ausstattung und Breite den Anforderungen eines sicheren Fahrradfahrens entsprechen sollten.

## **Fahrweg/-bahn**

Wenn heutzutage von der Straße gesprochen wird, sind meistens der Fahrweg bzw. die Fahrbahn gemeint. Im Kontext der "Straße als sozialer Ort", wird dem Fahrweg eine eher untergeordnete Bedeutung zugeschrieben. Er dient i.d.R. zur motorisierten Fortbewegung und ist mit einem Bordstein vom (Fahrrad- und) Gehweg morphologisch getrennt. Seine Breite sollte das Befahren zweier Fahrzeuge nebeneinander sowie das ein- oder beidseitige Parken ermöglichen. Hierdurch wird dem Fahren mit erhöhter Geschwindigkeit entgegenwirkt, da die parkenden Fahrzeuge den Fahrweg schmälern und größere Vorsicht beim Umfahren geboten ist. In dem Fall steigt die Verkehrssicherheit und Aneignbarkeit des Straßenraumes durch Fußgänger und Radfahrer, wodurch sich die Qualität des Lebens in der Straße insgesamt erhöht (BÖSE, H., SCHÜRMEYER, B. 1984: 147; MARKS, A. 2006: 46).

Die Fahrbahn hingegen orientiert sich nicht an den Rändern der Straße.

„Wir können uns wohl darauf einigen, daß Wegen, die nicht auch Ort und Platz sind, die Qualität einer Straße fehlt, weil sie dem eindimensionalen Prinzip der Eisenbahn (Schnellbahn) mit Endpunkten oder Haltestellen, Aus- und Abfahrten à la Autobahn verbunden sind.“ (HÜLBUSCH, K.H. 1995: 95)

Hier steht der „fließende“ Verkehr im Vordergrund planerischer Interessen. Fahrbahn und Parkflächen nehmen häufig den meisten Raum in der Straße ein und Gehweg (und Fahrradweg) sowie Vorgärten werden auf ein Minimum reduziert oder müssen komplett weichen.

„Mit den Verkehrsberuhigungen der letzten 10 Jahre wird die lesbare und sinnvolle Wegezonierung des Nebeneinanders aufgehoben (vgl. Hülbusch, K.H. 1996). FußgängerIn, RadfahrerIn, parkende wie fahrende Autos, die zuvor noch alle nebeneinander Platz hatten, werden nun zusammen mit Blumenkübeln und irgendwelchen Möblierungen dem fließenden Verkehr (Auto, Rad, FußgängerInnen) in den Weg gestellt. Damit ist dann die Verwirrung für alle Beteiligten groß.“ (BÄUERLE, H., THEILING, C. 1997: 6)

## **Mistweg**

Der sog. Mistweg dient der rückwärtigen Erschließung von Hof und Garten. Dabei wird in Wohnsiedlungen meist "Hinten [...] mit Hinten angestrickt und erleichtert über die Distanz (nicht den Abstand) das Ankommen und Kennenlernen von Neubürgern und Altbürgern (s. SCHWARZE, B. 1994)" (NAGL, A. 2006: 35). Er ist kein direkter Bestandteil der Straße, weil er nicht im "Abstand von Haus zu Haus" (HÜLBUSCH, K.H. 1995: 95) liegt, kann aber an dieser Stelle zur Nachvollziehbarkeit in späteren Ausführungen mit aufgeführt werden.

## **Baumstreifen**

“Wenn es dann üppiger, das heißt statushöher wird, findet eine Baumreihe in der Straße noch Platz und das Profil nimmt um 2-4 m zu.” (HÜLBUSCH, K.H. 1995: 97)

Bäume in Straßen können sehr vorteilhaft sein, wenn sie z.B. ein Dach erzeugen, unter dem es sich vor Wind und Wetter geschützt ein- und aussteigen lässt. Sie sind jedoch nie ihrer selbst willen, sondern als dienende Bestandteile einer Straße zu verstehen, die den souveränen Gebrauch und die Aneignung der Straße durch Leute unterstützen (MACHATSCHKEK, M. 1992:54). Idealerweise ist der Baumstreifen durchgängig und kann betreten werden, da er z.B. aus einer wassergebundenen Decke oder anderen vegetationsfähigen Materialien hergestellt wurde. Er ist als Rand und damit Ergänzung des Gehwegs, wenn vorhanden auch des Radweges, zu betrachten, da auf ihn ausgewichen werden kann. Durch ihn wird der Gebrauch der Straße in den Spuren des täglichen Wechsels der Straßenseite oder des Trampelpfads zum parkenden Auto lesbar (MOES, G. 1992:22).

“Aber wo Sparsamkeit nottut, verzichte man auf Straßenalleen. Die Verbindung von privaten Vorgärten und öffentlichem Grün scheint mir dann nicht zweckmäßig. Die Unterhaltungskosten werden dann zu hoch, (...). Man beschränke sich hier auf den Vorgarten. Die hier möglichen großen Baumpflanzungen geben dem Straßenbild genügend Grün; die Pflanzung von Alleen oder sonstigen Grünstreifen ist eine unnötige Belastung der Steuerzahler.” (KOCH, H. 1914:39 in: MOES, G. 1997:125)

## **Parkstreifen**

“Die vom Baumdach überstellte Übergangszone zur Fahrbahn enthält das Parken - die Wandlung des Autofahrers zum Fußgänger und umgekehrt.” (BÖSE, H., SCHÜRMEYER, B. 1984: 145)

Grundsätzlich gilt es, das Längsparken von Fahrzeugen am Rand des Fahrwegs anderen Formen des Parkens zu bevorzugen, da hierdurch mehr Platz für die anderen Zonen vorhanden ist und das Queren des Fahrwegs übersichtlicher und damit gefahrloser ist. In einigen Straßen finden sich aber auch Parktaschen, die den Baumstreifen unterbrechen und damit die Breite des Fahrweges nicht durch parkende Autos geschmälert wird. Eine intuitive Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit kann in solchen Fällen nicht hervorgerufen werden; stattdessen wird das Rasen eher begünstigt.

## b. Der vielgestaltige Rand

Wie im vorangegangenen Kapitel beschrieben, ist der Rand der Straße im Regelfall die Bebauung. Doch ähnlich wie bei den Wegen, gibt es auch hier mehr als nur einen Rand. Verstehen wir die Organisation der Straße als Zusammenschluss von Wegen, leuchtet ein, dass es in ihrem parallelen Nebeneinander der Zonen auch Wegränder bzw. Übergänge geben muss (HÜLBUSCH, K.H. 1995: 95; ders. 2015: 110 ff.). Die Wegränder unterteilen sich in äußere und innere. Äußere Wegränder zeigen einen Wechsel von der Weg- zur angrenzenden Nutzung an, wohingegen innere Wegränder zwischen parallelen Wegen der gleichen Nutzung vermitteln (LORBERG, F. 2015: 58). LORBERG ordnet den Wegrändern ferner Wegekanten zu, die entweder offen oder geschlossen sein können und dadurch die Querungsmöglichkeiten in einer Straße beeinflussen (ebd.). Bei der Betrachtung unserer Beispielstraßen ist es in jedem Fall sinnvoll, auf die bauliche Beschaffenheit der Wegekanten zu achten (z.B. niveaugleicher oder erhöhter Rasenbord). Erfahrungen in der alltäglichen Fortbewegung durch die Stadt zeigen jedoch, dass der Einsatz solcher Mittel häufig nicht mehr verstanden und damit zur Demarkationslinie und Stolperfalle wird (Abb. 1).



*Abbildung 1: Kürzlich sanierter Gehweg in der Ziegelbergstraße mit 30x30 cm Betonplatten. Der äußere Rand des Gehwegs wurde mit Mosaikpflaster befestigt, aber morphologisch durch einen Rasenbord vom Gehweg getrennt und verschleißt sich dadurch einer Nutzung. Quelle: Eigene Aufnahme aus Oktober 2023.*

Ebenso wichtig erscheint uns die Unterscheidung in weiche und harte Wegränder, die entweder die Lesbarkeit des Gebrauchs unterstützen oder behindern. Die Gebrauchstüchtigkeit der Straße

wird erhöht, wenn die Ränder zwischen den jeweiligen Zonen nicht übermäßig viel Fläche einnehmen und nutzungs offen sind. Es werden „dysfunktionale Anteile des Weges“ begünstigt und die aneinandergrenzenden Zonen gestärkt (LÜHRS, H., STREDA, S. 2009). Das folgende Zitat HÜLBUSCHS sowie die Skizze von HILLJE & REISENAUER (Abb. 2) empfinde ich als sehr zuträglich, für das Verständnis von dysfunktionalen Anteilen in der Wegenutzung.

„Der Weg, damit es nicht eine funktionalistische Bahn wird, hat mehr Distanz zu den realen Eigentums Grenzen wie für den puren Weg nötig ist. Dieses ‚Überher‘ macht den Freiraum oder die ‚Dysfunktionalität‘ des Freiraums mit nachlassender Nutzung zu den Rändern aus, die periodisch oder zufällig mehr Gebrauch aufnehmen können.“ (HÜLBUSCH, K.H. 2015: 113)

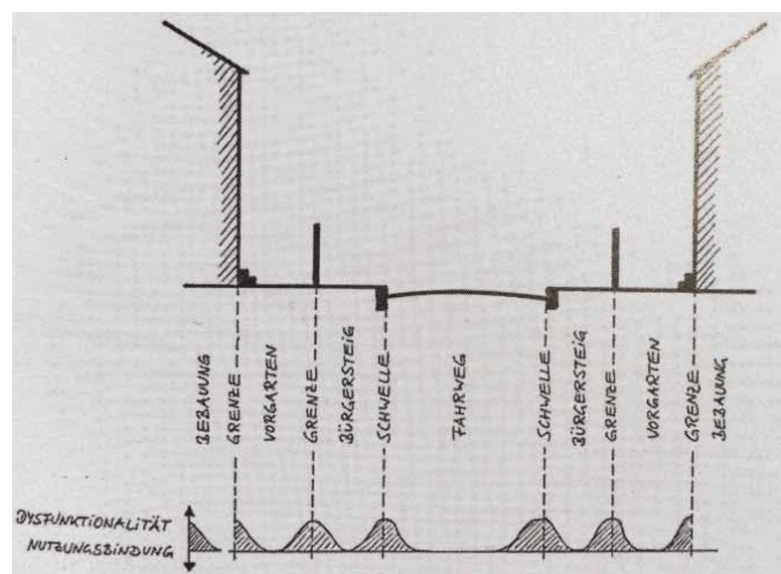


Abbildung 2: Skizze zur Nutzungsbindung und dysfunktionalen Anteilen in der Wegenutzung.  
Quelle: HILLJE & REISENAUER 1996 In: LORBERG, F. 2015: 57.

In der Beschreibung der Beispielstraßen wird beim äußeren Gehwegrand zwischen dem „Hausrand“ und dem „Distanzierungsrand“ unterschieden. Der Begriff Hausrand beinhaltet bereits die Idee, dass dieser Rand an eine Bebauung grenzt, deren BewohnerInnen einen Anteil an der Öffentlichkeit der Straße ausüben. Mit ihm geht häufig eine soziale Botschaft einher, die sich in Form von gärtnerischer Pflege äußern kann. In vielen Fällen ist es aber auch vollkommen ausreichend, dass er einfach da ist und Informationen über die Straßenfreiräume preisgibt. Im Distanzierungsrand äußert sich die gegenteilige Auffassung. Er ist auf (soziale) Distanz aus und demnach i.d.R. nicht begehbar und auch insgesamt nicht nutzungs offen. Beide Fälle setzen die Straßenorientierung der Bebauung voraus. Fehlt diese, liegen also Bauwuch oder Rückseite zur Straße, verstehen wir den äußeren Gehwegrand ebenfalls als Distanzierungsrand, unabhängig von seiner Beschaffenheit.

„Wenn z.B. aus dem zonierten Weg eine ‚beinselte‘ Fläche, die keine Zonierung mehr enthält, gemacht wird, ist das Ritual der Übergänge, das die Zonierung ermöglicht, aufgehoben, sodass nur noch eine markierte Grenzlinie durchschritten wird. Auch die bebaute Fläche neben der beinselten Durchgangsfläche – sinnig Erschließung genannt – ist beinselt und zur Nachbarschaft vereinödet.“ (HÜLBUSCH, K.H. 2015: 111)

Der innere Rand des Gehwegs ist abhängig von der Ausstattung der Straßen. Liegt beispielsweise ein Baumstreifen zwischen Geh- und Fahrweg/-bahn, bezeichnen wir den inneren Gehwegrand als „Baumrand“. Er besteht aus vegetationsfähigem Material und ermöglicht ein Ausweichen, Stehenbleiben oder Queren, das Spuren in Form von Trampelpfaden hinterlässt. Grenzen Geh- und Fahrweg/-bahn unmittelbar aneinander, sprechen wir vom sog. „Bordrand“ des Gehwegs, der entweder hart oder weich befestigt sein kann. Nach LORBERG unterliegt er einer geringeren Nutzungsbindung und ermöglicht in erster Linie das Queren einer Straße aber auch ggf. das „Abstellen von Dingen“ (ders. 2015: 58). Die von HÜLBUSCH genannte „beinselte Durchgangsfläche“ taucht m.E. dort auf, wo uns Baumscheiben im Gehweg an der Nutzung seiner gesamten Breite hindern. Sie verlaufen nicht linear zum Weg und enthalten dadurch keine Zonierung. Somit tragen sie lediglich zur Distanzierung und Schmälerung des Gehwegs bei. Sie können kein Rand sein.

Die begriffliche Unterscheidung der Ränder wird uns bei der Orientierung und dem Verständnis der Ideen unserer Beispielstraßen dienlich sein.

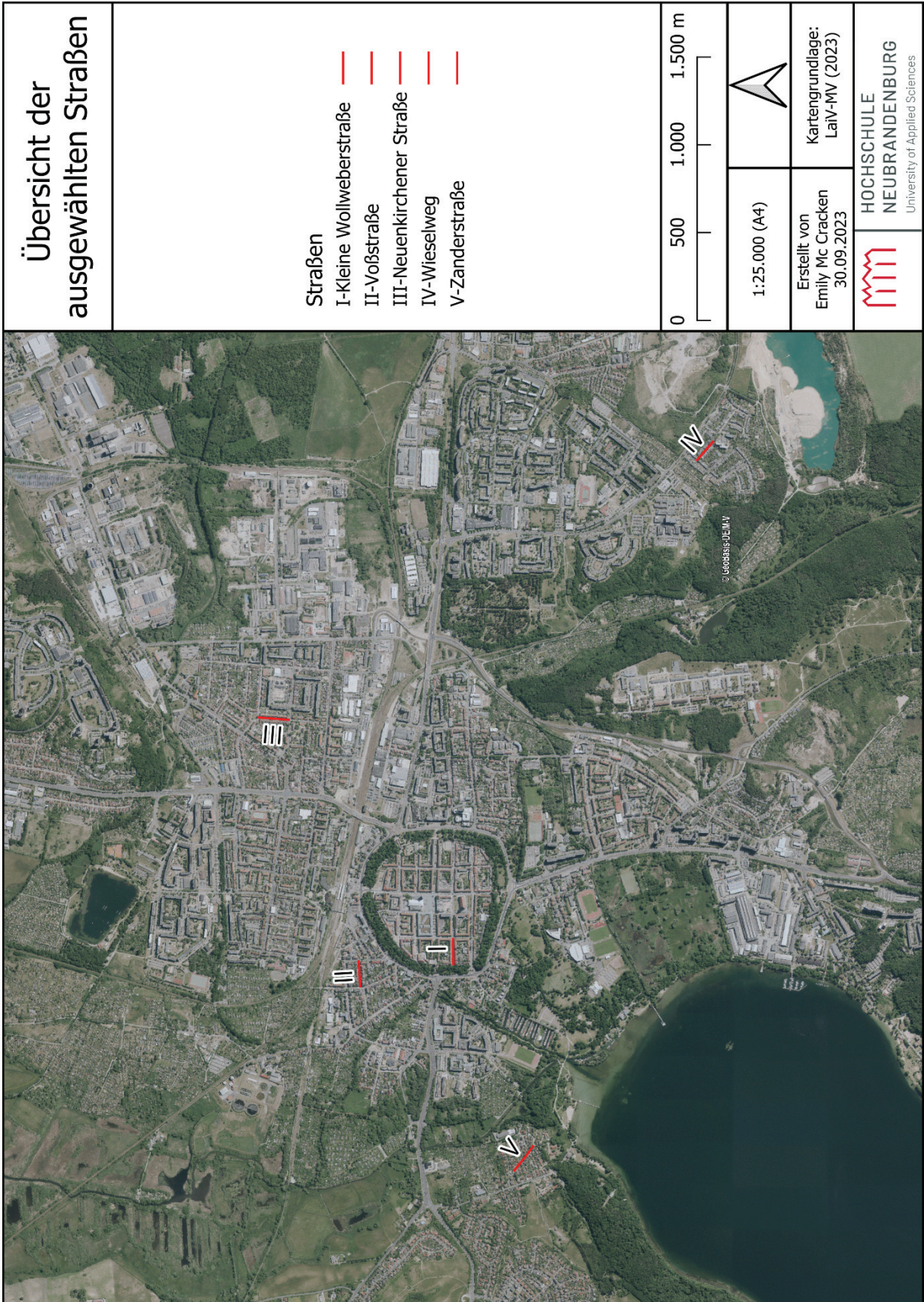


Abbildung 3: Verortung der Beispiele in Neubrandenburg. Quelle: Eigene Darstellung.



### 3. Die ausgewählten Straßen

„Städte sind Orte, die greifbar vorhanden sind. Um sie zu “begreifen”, müssen wir alle nützlichen Beobachtungen über das, was greifbar vor sich geht, zusammentragen, anstatt auf metaphysischen Wolken davonzusegeln.“ (JACOBS, J. 1963: 69)

Genau aus diesem Grund können die nachfolgenden Beschreibungen der Beispiele sehr nützlich sein. Es ist der Versuch, zu begreifen was in den jeweiligen Straßen vor sich geht. Dabei haben wir die Erfahrung gemacht, dass allein die Benennung von dem, was wir sehen, schon eine Herausforderung sein kann. So bleiben im Umkehrschluss auch Zusammenhänge und Bedeutungen so lange verborgen, bis wir ein aufrichtiges Interesse an den Dingen entwickeln. Wenn wir durch die Brille des Soziologen/Freiraumplaners schauen, eröffnet sich uns ein Blickfeld, das über die alltäglichen Erfahrungen und Interpretationen hinausgeht und Konzepte bzw. Interpretationen von den Bedeutungen für die Menschen mitdenkt.

„Unsere Identifizierungen und Interpretationen hängen von unserer subjektiven Ausrüstung ab, und aus diesem Grund müssen sie durch eine Einsicht in historische Prozesse ergänzt und korrigiert werden, deren Gesamtsumme man Tradition nennen könnte.“ (PANOFSKY, E. 1994: 222)

#### a. Von den Anfängen

Wie eingangs erwähnt, wurden Straßen mit Reihen- oder Geschosshäusern im und um den Stadtkern Neubrandenburgs verteilt ausgewählt. Dabei lag der Schwerpunkt auf Beispiel-Straßen, die über eine hohe Gebrauchstüchtigkeit für die BewohnerInnen ausgezeichnet sind und aus unterschiedlichen Abschnitten der städtischen Baugeschichte stammen. Leider wird man in Neubrandenburg nicht mehr fündig, wenn man auf der Suche nach Beispielen noch erhaltener mittelalterlicher Straßen ist. Dennoch verraten uns ein Paar der Reihenhäuser in der Innenstadt, kombiniert mit dem „Müller-Plan“ von 1860 (Abb. 4) etwas über die Idee der alten Stadt. Typisch war hier eine Erschließung im Raster, die durch die Aneinanderreihung von Hufen zu Straßen und deren Kreuzung in gleichmäßigen Abständen entsteht. Dadurch wurde eine günstige Zugänglichkeit innerhalb der Siedlung gewährleistet (MARKS, A. 2006: 44 f.). Zudem ging mit der Einteilung in viele schmale, tiefe Parzellen die Schaffung von privat verfügbarem Raum einher. Sowohl die Haustürrvorplätze als auch die hinterm Haus liegenden Höfe und Gärten wurden individuell nach dem Bedarf der jeweiligen Ökonomien genutzt. Die Kommunalität der Straße wurde hauptsächlich durch die tägliche Arbeit und das Geschäft vor der Haustür hergestellt (NAGEL, S. 2001: 24 f.). In der Kleinen Wollweberstraße finden wir stellenweise noch Hinweise auf die einstige Organisation, weshalb wir sie als erste von fünf Straßen ins Blickfeld nehmen. Zur anschaulichen Verortung der untersuchten Straßen, soll die Kartendarstellung Neubrandenburgs in Abbildung 3 dienen. Alle Straßen werden nach ihrer Chronologie vorgestellt.

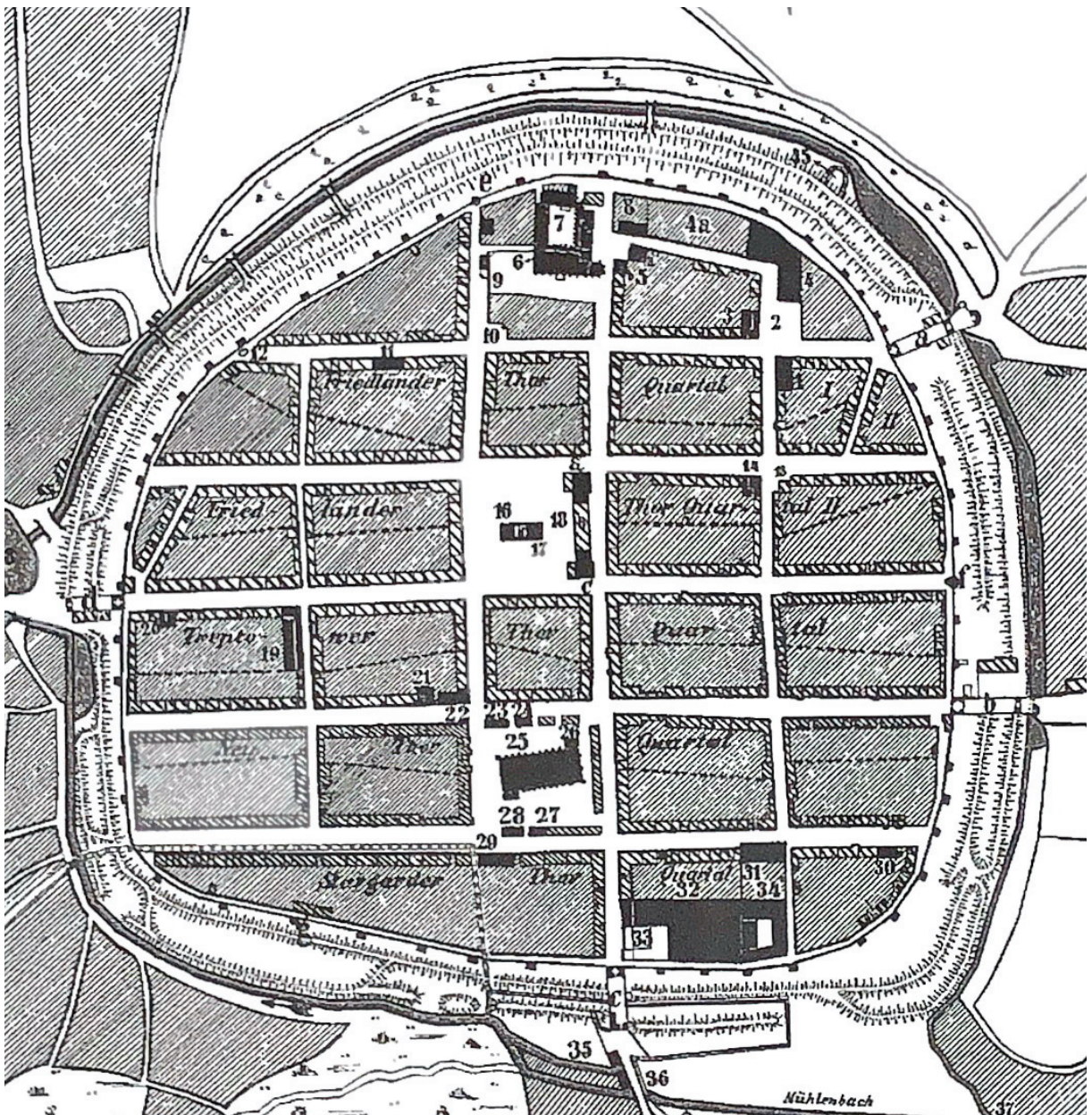


Abbildung 4: Ausschnitt der Stadtkarte von Neubrandenburg. Aufgenommen 1860 durch E. Müller. Quelle: Archiv der Professur Freiraumplanung.

Im Zuge der Öffnung der Torsperre und Aufhebung der Zölle im Jahr 1863 begannen allmählich Entwicklungen außerhalb der Ringmauer. Vor allem der Anschluss an die Friedrich-Franz-Eisenbahn im Folgejahr gab den Anstoß, bislang landwirtschaftlich genutzte Flächen vor den Toren für Industrien und Siedlungszwecke zu erschließen. Anfangs noch zögerlich mit ein paar Bürgervillen in der Adolf Friedrich- und Elisabethstraße (heute Friedrich-Engels-Ring), nahm die Bautätigkeit ab den 1880er Jahren Fahrt auf. (WENDT, K. 1922: 202-207; HUNDT, M. 2002)

Die in Abbildung 5 Grau schraffierten Flächen von den Bahnschienen bis zur Tollense zeigen den überwiegenden Teil des heutigen Jahnviertels.

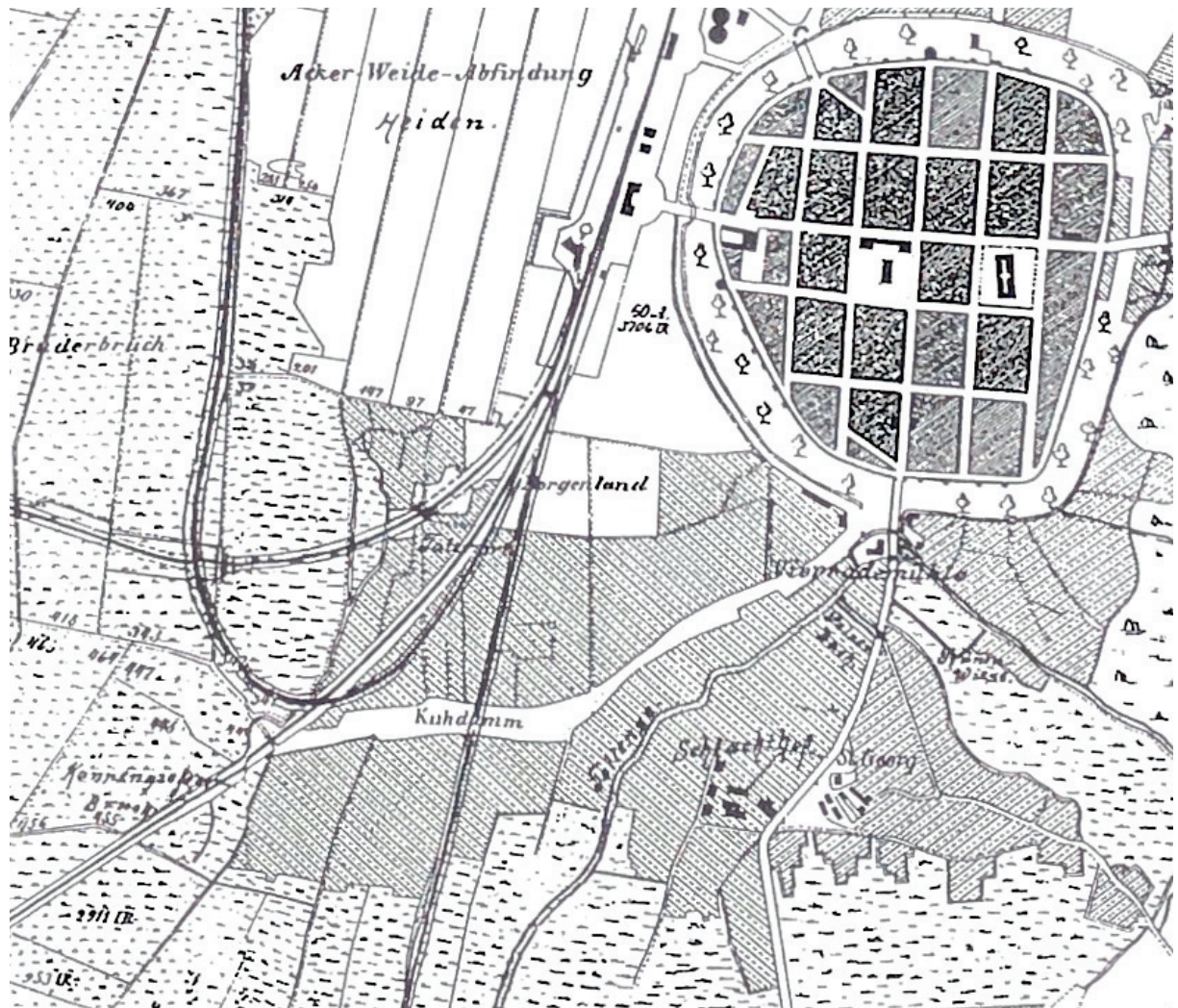


Abbildung 5: Ausschnitt aus der Übersichtskarte von der Feldmark der Vorderstadt Neubrandenburg, 1862. Die Karte ist geostet. Quelle: Archiv der Professur Freiraumplanung.

„Im Laufe von 70 Jahren hat sich das Bild [außerhalb der Ringmauern] gewaltig verändert. Aus den 10 Häusern von 1850 waren 1885 schon 199 geworden, 1900 waren es 316, 1911 457, 1921 582.“ (WENDT, K. 1922: 202)

Stellenweise errichtete man Mietwohnungsbau für die in den neuen Industrien arbeitende Bevölkerung, laut HUNDT in der Robert-Blum- und im nördlichen Teil der Morgenlandstraße (ders. 2002: 18). Der neugewonnene Siedlungsraum wurde aber überwiegend für den Bau von Geschoss- und Stadthäusern in Anspruch genommen, vereinzelt auch für Bürgervillen, die „sich ihren Prospekt“ gegenüber der Wallanlage organisierten (ebd.: 56 ff., 66 f). Bemerkenswert ist, dass die bereits vorhandenen Wirtschaftswege beinahe alle für die Erschließung des Jahnviertels genutzt und um weitere Wege ergänzt wurden. Die Wege waren hier also schon in Gebrauch, lange bevor es die Bebauung gab. Aus ihnen wurden die gründerzeitlichen Straßen gebaut, deren Neuerung in der Breite sowie dem Zusammenschluss mehrerer Wege zu einem Format liegt (ebd.: 30 f.). Einer dieser ehemaligen Wirtschaftswege ist die Voßstraße, die heute eine recht frequentierte Straße im Jahnviertel ist. Schon 1862 ist ihr Verlauf gut zu erkennen (Abb. 5). Sie

führt senkrecht durch das als „Morgenland“ bezeichnete Gebiet. Anhand ihres Beispiels wollen wir nachvollziehen, ob und wenn ja, wie die Straßen des Jahnviertels in der Gründerzeit sozial gedacht und angelegt wurden.

Die Reihe der Betrachtungen führen wir sodann in der Ihlenfelder Vorstadt fort. Zeitgleich mit dem Jahnviertel, entwickelte sich beim Bahnübergang der Friedländer Chaussee die Ihlenfelderstraße. Aufgrund der Zahlungsunfähigkeit einiger Hauseigentümer, war die gesamte Gegend bald unter dem wenig vertrauenerweckenden Namen „Hypothekenkirchhof“ bekannt, weshalb die Stadterweiterung an dieser Stelle fürs erste pausierte (WENDT, K. 1922: 202). Kleine Gewerbebetriebe siedelten sich in der Zwischenzeit zwar kontinuierlich an, doch die Siedlungerschließung begann erst wieder in den 1920er Jahren.

„Anfangs hatten die Leute den Eindruck, dass die Häuser anscheinend ohne Konzept hier und dort errichtet wurden. Aus dieser Zeit stammt der manchmal noch heute verwendete Begriff „Klein Kleckersdorf“. (SOMMER, H. 2014: 9)

Mit dem Bau einer Fabrik zur serienhaften Herstellung von Rüstungsgütern wie z.B. Bombenabwurfgeräten oder Maschinengewehren, ging die Errichtung von Arbeitersiedlungen in der näheren Umgebung einher. Die in den sog. Heber-Werken (Curt Heber GmbH – Mechanische Werkstätten, Neubrandenburg) beschäftigten Menschen wurden in „Doppelwohnhäusern“ und zweigeschossigen Reihenhäusern mit Garten untergebracht (HALBACH, I. et al. 1990: 26 ff.). Diese Reihenhäuser finden wir noch heute in der Neuenkirchener Straße (früher Saarlandstraße). Ihr Grundriss in Abbildung 6 und 7 kann uns bereits viel über die Idee der Straße verraten.

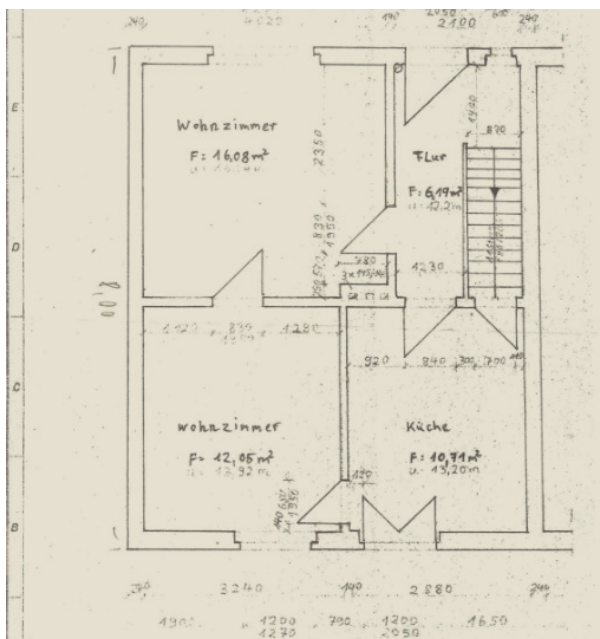


Abbildung 6: Erdgeschoss eines Reihenhauses in der Neuenkirchener Straße. Quelle: Archiv der Professur Freiraumplanung.

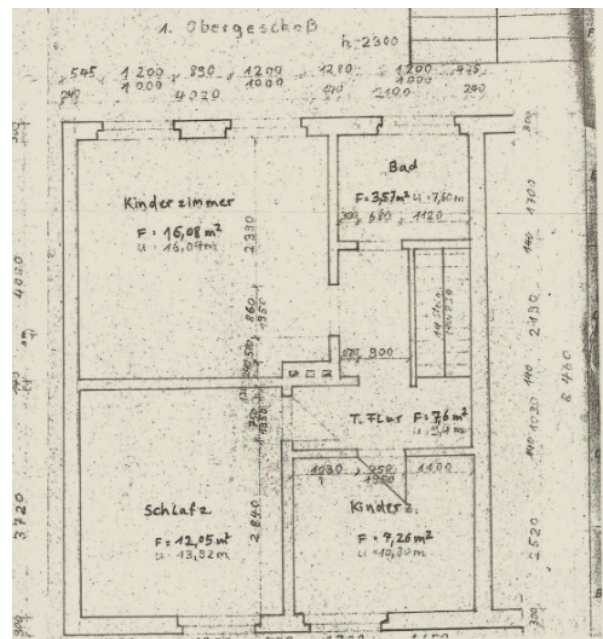


Abbildung 7: Obergeschoss eines Reihenhauses in der Neuenkirchener Straße. Quelle: Archiv der Professur Freiraumplanung.

Ein Reihenhaus ist in 8 x 6,5 Meter Grundfläche geschnitten. Der Treppenflur erschließt die 10 m<sup>2</sup> große Küche sowie das vordere Wohnzimmer mit breitem Fenster zur Straße. Dieses ist der größte Raum mit 16 m<sup>2</sup>. Das zweite Wohnzimmer ist 12 m<sup>2</sup> groß und gefangen, d.h. es kann nur über das vordere Wohnzimmer oder die Küche, nicht aber über den Flur erschlossen werden. Einen Zugang nach hinten, in den Garten (ohne Hof) sowie in den Keller gewährt die Küche. Im 1. Obergeschoss ist die Raumaufteilung ähnlich: das vorne liegende Kinderzimmer und das Schlafzimmer sind identisch mit den beiden Wohnzimmern des Erdgeschosses. Oben können aber alle Zimmer über den Treppenflur erschlossen werden, so auch das zweite, 7 m<sup>2</sup> kleine Kinderzimmer und das einzige Badezimmer, das nur 3 m<sup>2</sup> der Wohnfläche einnimmt. Wie in der Literatur zu Grundrissen von Häusern beschrieben, verbirgt sich hinter dieser Hierarchisierung der Wohnräume die Abschreibung der Gebrauchstüchtigkeit des Hauses im Rahmen einer häuslichen Ökonomie. Vollkommen wird das Unterfangen durch die Zerstörung des Außenhauses, indem auch keine Höfe mehr vorhanden sind (AUTORINNEN 2006: 48-53). Das „Vorne“ schauen wir uns später genauer an. Schreiten wir im zeitlichen Verlauf Neubrandenburgs weiter in die Jahre nach 1945 stellen wir fest, dass sich der Wiederaufbau und die Einigung auf eine Stadtplanung länger hinzog als in anderen zerstörten Städten. Von 1945 bis 1948 wurden fünf verschiedene Konzepte zum Aufbau der Innenstadt von unterschiedlichen Architekten eingereicht, die jedoch mangels Planungs- und Rechtssicherheit, fehlenden Baumaterialien und Maschinen sowie einem Mangel an öffentlichen und privaten Geldern nicht in die Tat umgesetzt wurden (WIESEMANN, G. 1995: 18).

„Für Neubrandenburg bedeutete die Gründung der DDR zunächst keine grundlegende Veränderung im Aufbaugeschehen. Während in anderen mecklenburgischen Städten wie z.B. Rostock schon 1950/51 Neubauten errichtet wurden, erstreckten sich die städtebaulichen Anstrengungen der kleinen Kreisstadt Neubrandenburg (23.000 EW 1950) weiterhin auf Planungen und Aufräumarbeiten, die inzwischen mit Dampfbagger und Kleinlokomotive [...] [zum Zug der Loren] effektiver geworden waren.“ (ebd.: 53)

Die Planungen der in den 1950er Jahren gebauten Wohnungen in der Innenstadt strebten ein „neu-altes Stadtbild“ an. Man wollte historische Bauwerke wie die Stadttore nicht nachahmen, stattdessen eine Architektur „nationaler Traditionen“ erfinden, die lediglich die Zugehörigkeit zu einem bestimmten „geographischen Milieu“ mitteilte (Abb. 8). So wurde im Stil der sog. „Norddeutschen Renaissance“ gebaut. (ebd.: 68-72)

„Im Rahmen des „geographischen Milieus“, das für den zu rezipierenden Stil von Bremen bis nach Elbing reicht, lagen die alten reichen Handelsstädte der Küstenregionen wie Rostock, Wismar und Stralsund, die eine Anzahl von Bürgerhäusern aus dem 16. Jahrhundert bzw. mit einer neuen Fassade ausgestattete, in der Substanz gotische Giebelhäuser aufzuweisen hatten. Hervorstechendes Merkmal war der zur Straße gelegene Schmuckgiebel, ein in mehreren Stufen abgetreppter geschweifeter Giebel, der durch Gesimse und Lisenen eine horizontale und vertikale Gliederung erfuhr.“ (ebd.: 69)



Abbildung 8: Formensprache der "Nationalen Tradition".

Quelle: ARGE STADTBAUATELIER Stuttgart, bsr-Architekten Neubrandenburg 2000: 38.

Die baupolitischen Entwicklungen steuerten ab 1954 allmählich, ab 1957 zügig in eine andere Richtung. Im Zusammenhang der von der Sowjetunion beworbenen Förderung der Industrialisierung, lautete das neue Motto im Städte- und Wohnungsbau ab 1954 „Besser, schneller, billiger bauen“. Ergebnis einer reduzierten Gestaltung der Fassaden im Stil der „Norddeutschen Renaissance“ aber noch vorhandenen Orientierung an der Altbausubstanz sind die Zeilen mit Gurt- und Kranzgesims in der Kleinen Wollweberstraße (WIESEMANN, G. 1995: 90).

Bald darauf konzentrierte sich die Bautätigkeit auf die Erschließung der außerhalb der Innenstadt liegenden Gebiete. Als erstes wurde das neue Wohngebiet Südstadt in „5-Mp-Plattenbauweise“ realisiert (HALBACH, I. et al. 1991: 35). In den 1960er/70er Jahren folgte dann die Planung und der Bau der Stadterweiterungen Oststadt, Lindenberg und Datzeberg. Abbildung 9 zeigt eine Übersichtskarte der Oststadt während der Planungsphase. Einmal fertiggestellt, sollte sie Wohnraum für etwa 25.000 Menschen bieten, der überwiegend in der neuen Wohnungsbauserie 70 hergestellt werden sollte. Auch öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Kaufhallen und ein Krankenhaus wurden gebaut. Einen Eindruck der fertiggestellten Oststadt erhalten wir in Abbildung 10. Dort sehen wir auch die Einfamilienhaussiedlung „Am Kieselsee“, die ab 1977 mit 230 zweigeschossigen Einfamilienhäusern mit Flachdach in Reihenhausbebauung oder als Doppelhäuser gebaut wurde (ebd.: 31). Die verbreitete Annahme, diese sei zur „angenehmeren“ Unterbringung der im Krankenhaus tätigen ÄrztInnen gebaut worden, widerlegten die Berichte

der BewohnerInnen des Wieselwegs. Ihnen zufolge, wurden die Häuser von Angestellten in den sog. Landbaukombinaten gebaut. Arbeitete man beispielsweise im Betonwerk, war es ein Leichtes an das Material für den Hausbau zu gelangen. Die Häuser im Wieselweg seien in Block- und Plattenbauweise errichtet worden. Was da noch für die Straße übrigblieb? Der Wieselweg soll Aufschluss über das Verständnis von Straßen in Neubrandenburger Einfamilienhaussiedlungen der DDR geben.



Abbildung 9: Ausschnitt des Übersichtsplans Neubrandenburgs, 1960er Jahre. Die Oststadt ist in Planung.  
Maßstab 1:10.000. Quelle: Archiv der Professur Freiraumplanung.

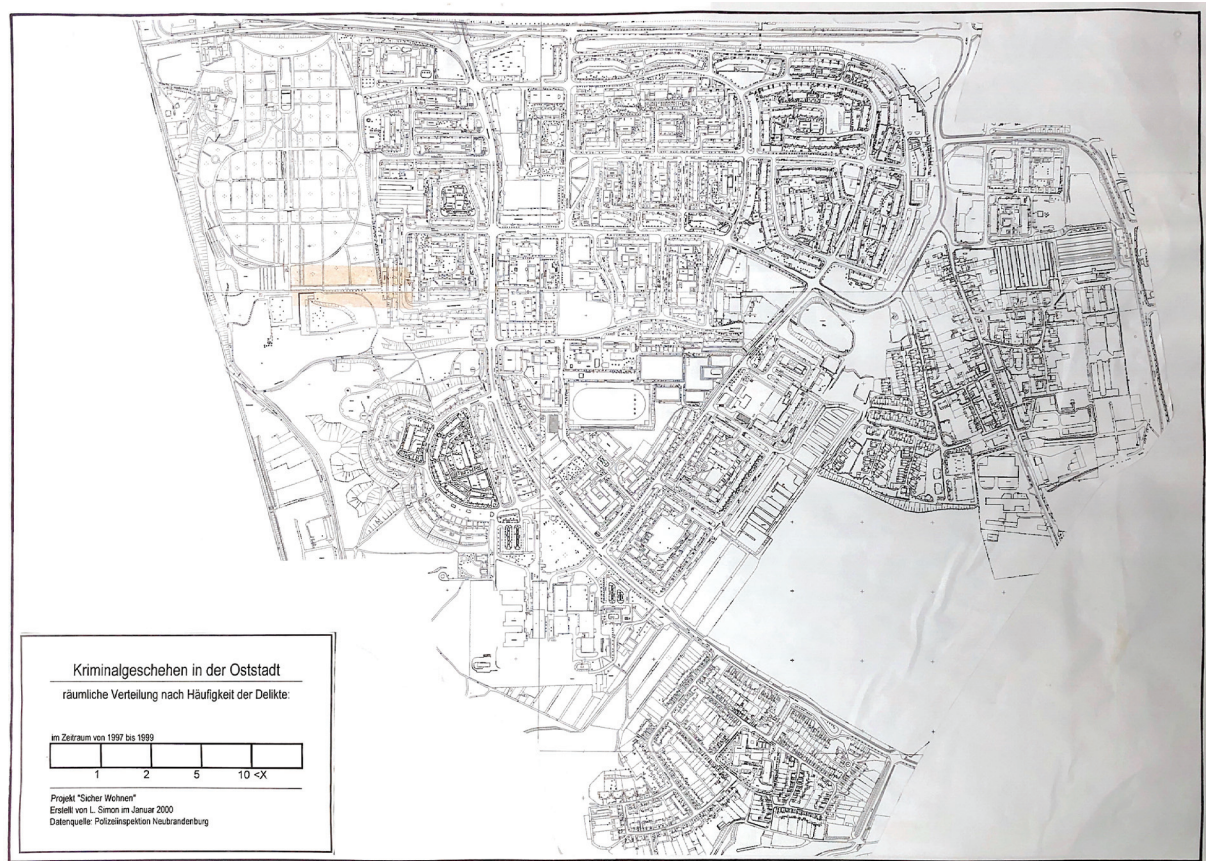


Abbildung 10: Die Oststadt Ende der 90er Jahre/Anfang 2000. Im südlichen Kartenabschnitt liegt die Siedlung "Am Kieselsee". Quelle: Archiv der Professur für Freiraumplanung.

Bis zum Ende der DDR lebten in Neubrandenburg bis zu 90.000 Menschen, größtenteils im Zeilengeschosswohnungsbau der „aus dem Boden gestampften“ Stadtteile. Während die Einwohnerzahl in den Folgejahren stark abnahm und heute bei etwa 63.989 Menschen liegt (Stand 31.12.2022), wurden zahlreiche Eigenheimsiedlungen gebaut (STATISTISCHES AMT MECKLENBURG-VORPOMMERN 2023: 7). Abbildung 11 zeigt einen starken Anstieg fertiggestellter Eigenheime in den Jahren 1994-1998. Danach ist ein Rückgang zu verzeichnen. Allein in der Zeit von 1992 bis 1997 wurden vier Wohngebiete im Westen der Stadt, nahe des ehemaligen Dorfes Broda, erschlossen. Im Übersichtsplan der 1960er Jahre (Abb. 9) erkennt man Broda im Südwesten der Innenstadt, am Ufer des Tollensesees. Es gibt nur wenig Bebauung auf dem Klosterberg<sup>1</sup> und in seiner unmittelbaren Umgebung. 1999 tritt der Bebauungsplan zur Erschließung dieses Gebietes, der „Broda Stadtkoppel“, in Kraft. Dort ist die Rede von sog. Wohnhöfen, die „als halböffentliche Räume sowohl der Erschließung als auch dem Kontakt der Bewohner und dem Kinderspiel“ dienen sollen (STADT NEUBRANDENBURG 1999: 9). Carports binden die „Gebäude“ zu „Hausgruppen mit Hofcharakter“ und die „auf der rückwärtigen Seite der Gebäude“ gelegenen „privaten Gärten“ bilden gemeinsam „großzügige Freiflächen“ (ebd.). In der Zanderstraße wollen wir uns anschauen,

<sup>1</sup> Der Klosterberg wird mit kurzen Strichen dargestellt.



ob die Vorhersagen eingetroffen sind und wie es um den Rand der Straße steht. Mit ihr schließen wir unsere Reihe der Beobachtungen und ziehen Bilanz.

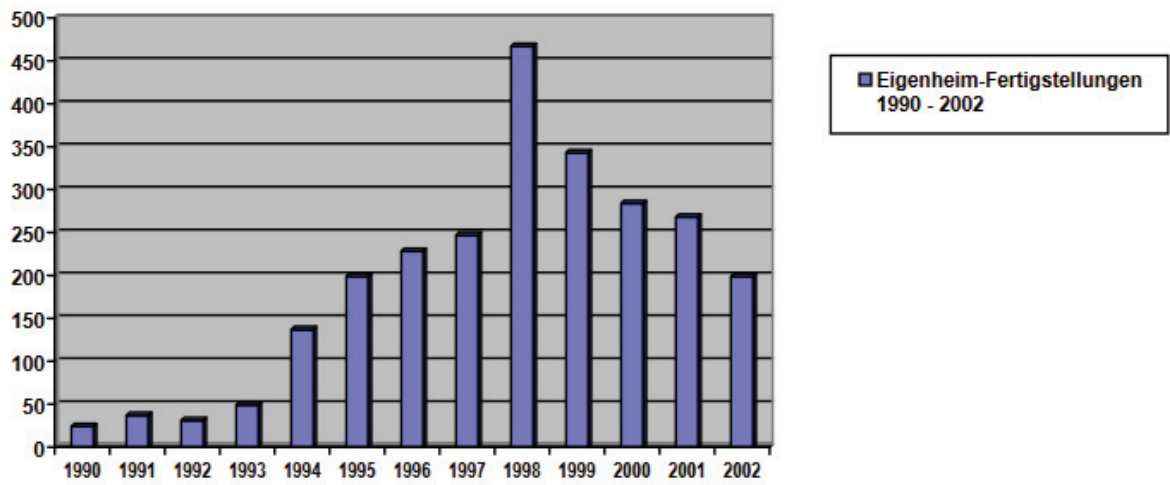


Abbildung 11: Fertigstellungen von Eigenheimen in Neubrandenburg in der Zeit von 1990 bis 2002. Quelle: STADT NEUBRANDENBURG 2010: 35.

## b. Straßenbeschreibungen

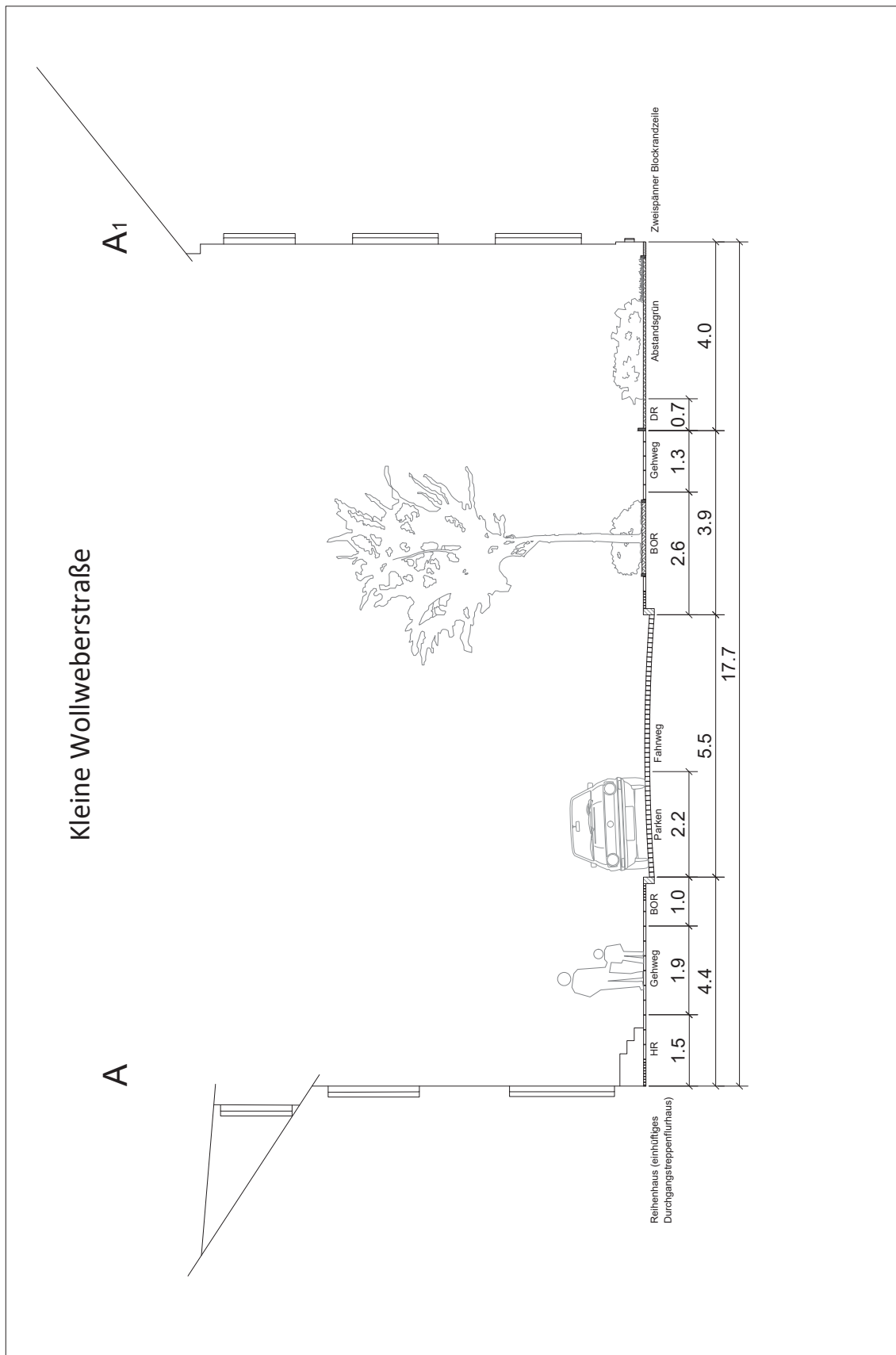


Abbildung 12: Straßenquerschnitt A – A1, Kleine Wollweberstraße. Maßstab 1:100. Quelle: Eigene Darstellung.

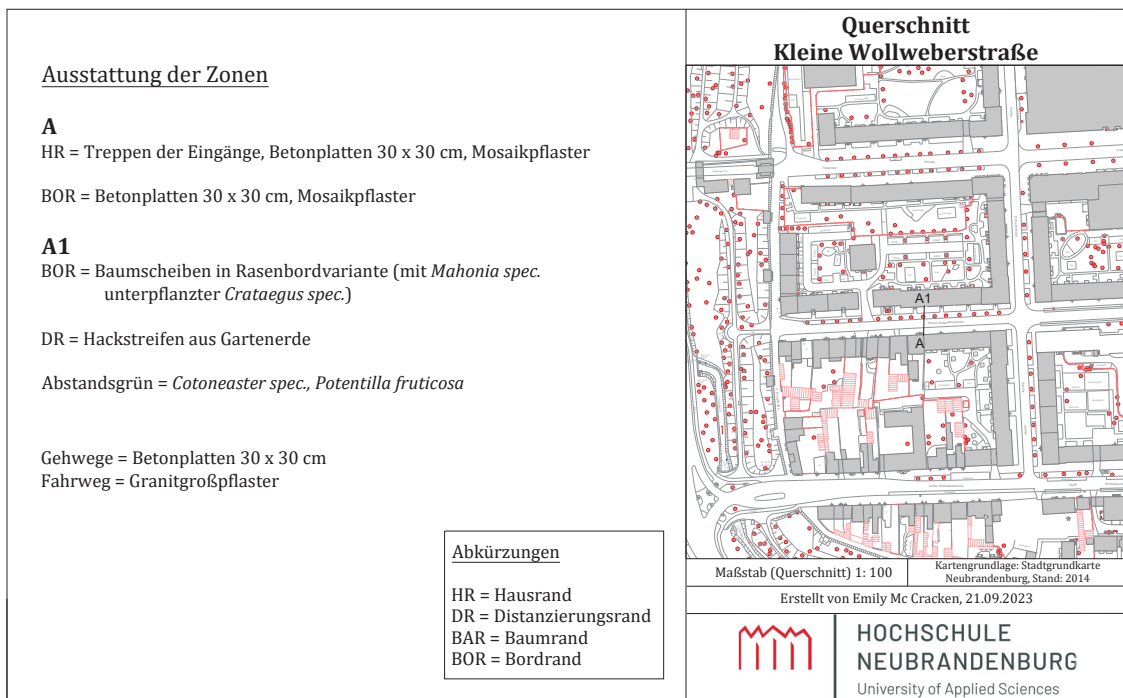


Abbildung 13: Legende des Straßenquerschnitts in Abbildung 12. Quelle: Eigene Darstellung.

### i) Kleine Wollweberstraße

Die Kleine Wollweberstraße ist eine der in West-Ost-Richtung angelegten Straßen der Innenstadt Neubrandenburgs. Sie ist in drei Abschnitte gegliedert. Gegenstand meiner Beobachtungen ist der Abschnitt von der 3. Ringstraße bis zur Kreuzung der Dümperstraße (vgl. Kartenausschnitt in Legende, Abb. 13). Es handelt sich hier um eine ca. 17 m breite Straße, deren Zonierung mithilfe des Straßenquerschnitts in Abbildung 12 nachvollzogen werden kann. Nachfolgend werden die Bebauung, die Bereiche vor den Eingängen sowie die Gehwege und Ränder in der Kleinen Wollweberstraße beschrieben.

Ausschließlich zweispännige Blockrandzeilen mit drei Geschossen finden wir im Norden der Straße. Dabei wird die Kopfseite in der Dümperstraße von 1950er-Jahre-Zeilen geschlossen und die Kopfseite in der 3. Ringstraße sowie ein Teil der Kleinen Wollweberstraße von 2000-Jahre-Zeilen. Eine Zufahrt erschließt die hinter den Zeilen liegenden Parkplätze und einen im Zuge der Nachverdichtung errichteten dreigeschossigen Wohnungsbau. Im Süden, gegenüber der 1950er-Jahre-Zeile, wurde in den 1960er Jahren eine weitere dreigeschossige Blockrandzeile gebaut. Diese schließt die Kopfseite in der Dümperstraße sowie einen Teil der Kleinen Wollweberstraße. Den größeren Anteil der am südlichen Rand der Straße stehenden Bebauung machen jedoch die bunten Einfamilienhäuser aus, die eine Reihe bis zur 3. Ringstraße bilden. Sie repräsentieren die Idee der alten Stadt, in der das Dreiaxige Durchgangstreppeflurhaus eine wichtige Rolle spielte. Diese Häuser blieben von den Zerstörungen durch den 2. Weltkrieg weitestgehend

verschont. Bei Neubauten nach der Wende wurde das Bauprinzip in unterschiedlichen Varianten wieder aufgegriffen und in vielfältiger Weise interpretiert.

Entgegen den historischen Vorgaben gibt es vor den 1950er-Jahre-Zeilen und denen der Postmoderne Abstandsgrün. Es ist über die Sonnenlage begründet. *Cotoneaster spec.* sowie *Potentilla fruticosa* bestimmen das Artenrepertoire, stets in Kombination mit Rasen, der entweder zwischen Gehweg und Sträuchern oder zwischen Sträuchern und Bebauung wächst. Variationen von Sträuchern und Stauden finden wir nur vor zwei Eingängen. Bei unseren ersten Spaziergängen im April waren die Pflanzbeete u.a. mit *Narcissus spec.* und *Viola spec.* dekoriert. Dadurch entsteht ein anderes Bild als vor den übrigen Eingängen der Zeilen (Abb. 14 u. 15). Die Pflanzungen stammen von den BewohnerInnen, während die mit *Cotoneaster spec.* und *Potentilla fruticosa* besetzten Flächen von der Wohnungsbaugesellschaft „gepflegt“ werden. Der Gehweg besteht aus 30x30 cm Betonplatten und ist knapp 4 m breit. Es gibt einen Distanzierungsrand mit geschlossener Wegekante, der aus einem vegetationsfreien Streifen zwischen Gehweg und Sträuchern besteht. Er wird durch einen erhöhten Rasenbord vom Gehweg getrennt, weshalb er nicht zum Ausweichen genutzt werden kann. Er stellt lediglich Abstand zu den Sträuchern her. Der innere Rand des Gehwegs wird hier von Baumscheiben bestimmt, die alle 6 m mit *Crataegus spec.* angelegt wurden. Dabei handelt es sich um eine mit *Mahonia spec.* und *Cotoneaster spec.* unterpflanzte und von einem erhöhten Rasenbord eingefasste Variante. Fußgänger halten zu den Baumscheiben einen „Sicherheitsabstand“ von ca. 15 cm, der durch Blätterhaufen sichtbar wird. Dadurch bleibt eine etwa 1,30 m breite „Transportbahn“ für die FußgängerInnen übrig. Die Bereiche zwischen den Baumscheiben dienen eher dem Queren des Fahrwegs, können aber auch zum Stehenbleiben genutzt werden, sofern es dazu einen Anlass gibt.



Abbildung 14: Eingang einer 1950er-Jahre-Zeile mit *Cotoneaster spec.* und *Potentilla fruticosa*.  
Quelle: Eigene Aufnahme aus April 2023.



Abbildung 15: Eingang einer 1950er-Jahre-Zeile mit Pflanzbeeten links und rechts des Eingangs, bestehend aus Rosensträuchern und diversen Frühjahrsblühern aber auch *Potentilla fruticosa* in der Verlängerung des Abstandsstreifens. Quelle: Eigene Aufnahme aus September 2023.

Vor den postmodernen Zeilen finden wir jede Menge Rasen als Abstandsrün. Die Distanz zwischen Gehweg und Bebauung ist größer als vor den 50er-Jahre-Zeilen. Gleichzeitig kann beobachtet werden, dass die Sockelhöhe abnimmt, je weiter wir uns von der Innenstadt entfernen. Das Abstandsrün wird von einem rasigen Baumstreifen begleitet, der zwischen Gehweg und Fahrweg ebenfalls mit *Crataegus spec.* bepflanzt wurde. Der Gehweg besteht dort aus Betonrechteckpflaster und wird nur noch in der 1,30 m breiten Bahn fortgeführt. Die Wegekanten zu beiden Gehwegrändern sind offen, weshalb sich sowohl im Abstandsrün als auch im Baumstreifen Nutzungsspuren abzeichnen. Sie verraten uns, dass eher auf den Baumstreifen ausgewichen wird.

Vor den Einfamilienhäusern und den 1960er-Jahre-Zeilen gibt es kein „Gärtnergrün“. Gehweg und Gehwegränder sind hart befestigt und reichen von der Bebauung bis zur Bordsteinkante. Der Sockel der Zeilen ist etwa 80 cm hoch. Der Eingang wird mit einem Podest erreicht. Der Hausrand sowie der Bordrand des Gehwegs sind hier 0,50 m breit und als Mosaikstreifen angelegt. Anders ist es bei den Einfamilienhäusern, deren Sockel im Durchschnitt etwa 0,60 m hoch sind. Dieser Höhenunterschied wird durch zwei bis drei Treppenstufen überwunden. Der Bordrand besteht hier ebenfalls aus einem 0,50 m breiten Streifen mit Mosaikpflaster. Der Hausrand unterscheidet sich von dem der 1960er-Jahre-Zeile. Grund hierfür sind die unterschiedlich breiten und hohen Treppen als Hausvorplätze sowie der Einsatz verschiedener Bodenbeläge und Pflanzkübel in den Fluchten der Treppen (siehe Abb. 16). Die Art der Nutzung der Einfamilienhäuser, wirkt sich ebenfalls auf die Organisation der Vorderseite aus. Während die Häuser mit ausschließlicher Wohnnutzung den Hausrand des Gehwegs durch das Aufstellen von Pflanzkübeln verstärken und immer einen erhöhten Eingang haben, finden wir vor den Einfamilienhäusern mit gewerblicher

Nutzung im Erdgeschoss keine „Hindernisse“, auch z.T. keine Treppen, damit das Herantreten an die Schaufenster und das Hereintreten in das Geschäft erleichtert wird.



*Abbildung 16: Gehweg entlang der Reihenhäuser mit Blick in Richtung Innenstadt.  
Quelle: Eigene Aufnahme aus April 2023.*

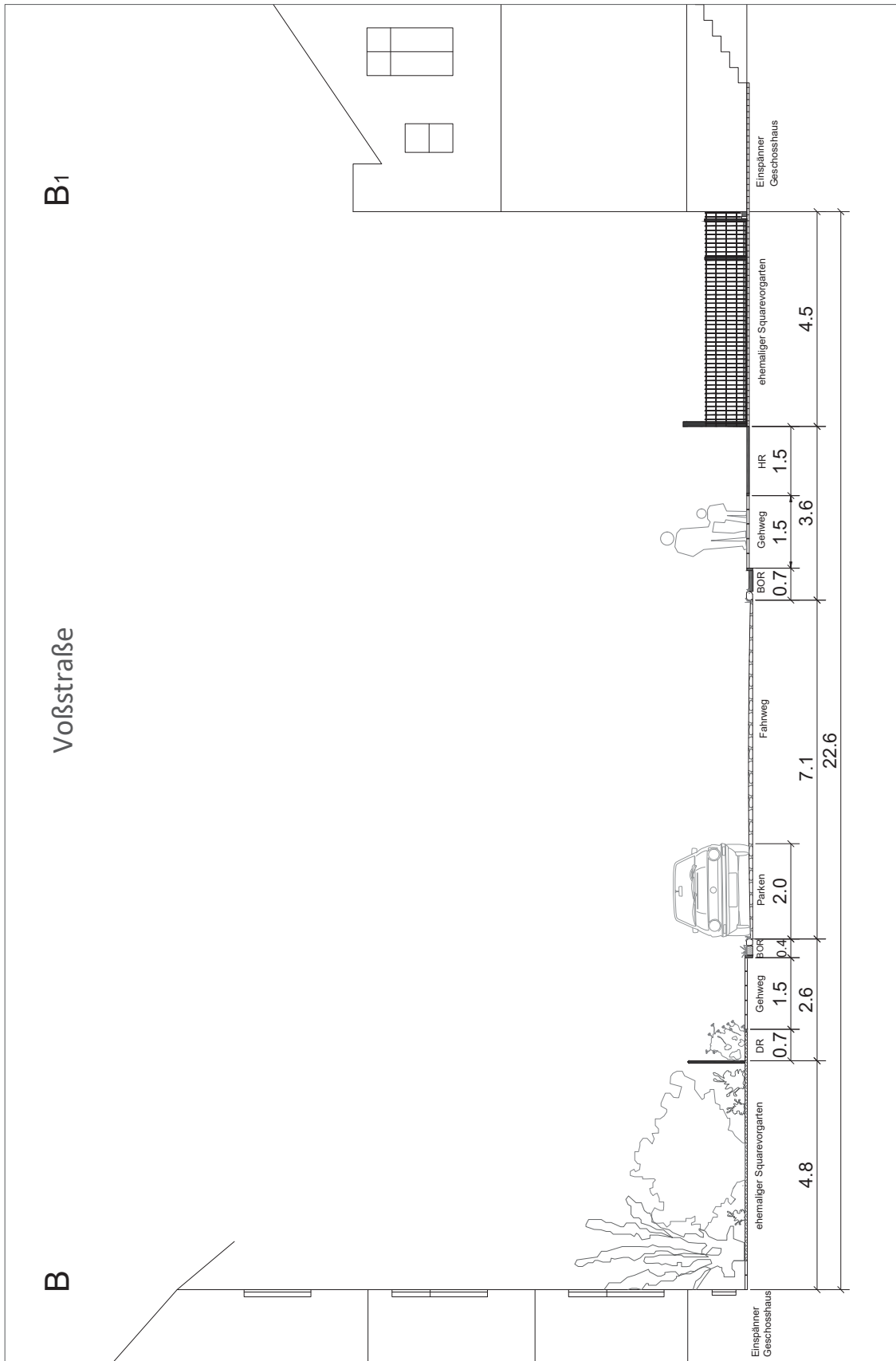


Abbildung 17: Straßenquerschnitt B-B1, Voßstraße. Maßstab 1:100. Quelle: Eigene Darstellung.

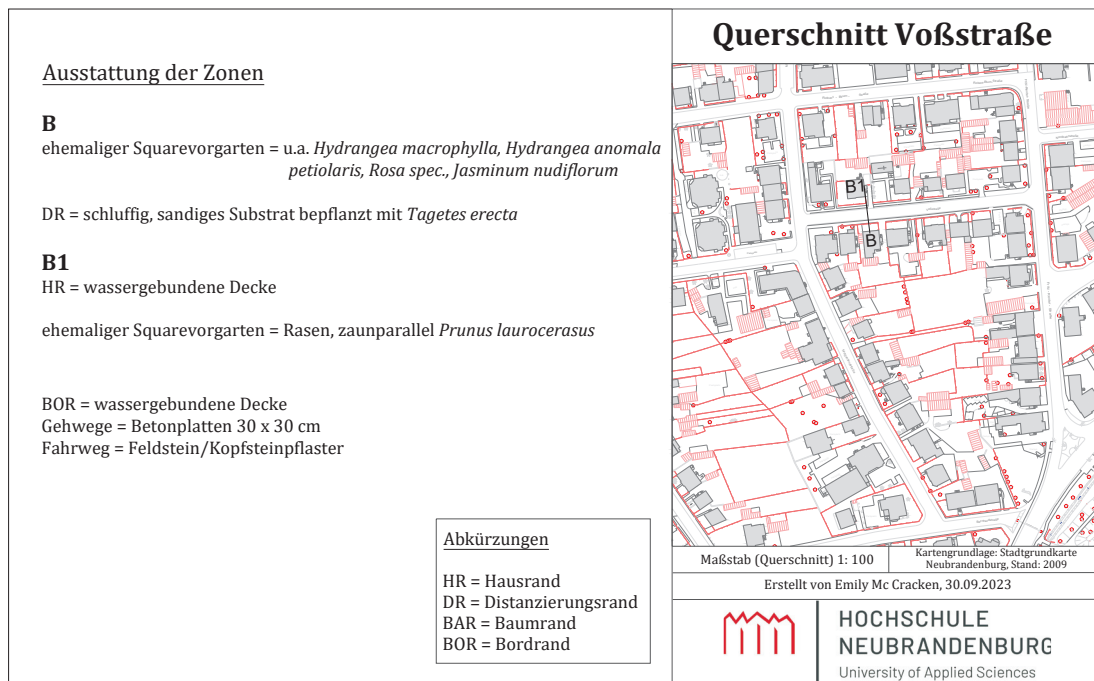


Abbildung 18: Legende des Straßenquerschnitts in Abbildung 17. Quelle: Eigene Darstellung.

## ii) Voßstraße

Die Voßstraße ist Teil des Jahnviertels. Sie ist West-Ost orientiert und misst im Querprofil ca. 22 m. Davon werden 4,8/4,5 m für Vorgärten, 2,6/3,6 m für Gehwege mit weichen Rändern und 7 m für den Fahrweg genutzt. Dieser besteht aus Kopfsteinpflaster und der Verkehr wird als 30er Zone mit einseitigem Parken auf dem Fahrweg geregelt. Die beiden Straßenränder werden nachfolgend über das Parken differenziert, welches nur am südlichen Rand erlaubt ist (vgl. Kartenausschnitt in Legende, Abb. 18).

Beidseitig stehen bauwichtigrenzständige Einspänner Geschosshäuser aus der Gründerzeit. Auch ein Paar Neubauten kamen nach der Wende hinzu. Die Bebauung ist zweigeschossig und straßenorientiert. Die Sockel der gründerzeitlichen Bebauung sind mit etwa 1,20 m höher als die der nachwendezeitlichen Bebauung, die nur eine Höhe von etwa 0,60 m erreichen. Die Eingangssituationen werden in den meisten Fällen seitlich über eine Treppenanlage mit Windfang abgewickelt. Vom Windfang aus gelangt man in ein Treppenhaus, welches die Erschließung der Wohnungen ermöglicht. Vor den Geschosshäusern sehen wir häufig mit Metallgitterzäunen eingefriedete Flächen. Die Zäune sind meistens hüfthoch und lassen Sichtbeziehungen zu, die teilweise durch Sträucher erschwert werden. In wenigen Fällen schließen sich in der Verlängerung eines solchen Zauns Tor und Pforte an, die in geschlossenem Zustand eine weitere Grenze zum Gehweg erzeugen (Abb. 19). Wir wollen sie Squarevorgärten nennen (LÜHRS, H. & STREDA, S. 2009). Häufig gibt es jedoch keine Tore und Pforten (mehr). Es werden niedrigere Zäune verwendet oder Grenzen zum Fußweg und zum Nachbarn ganz weggelassen (Abb. 20 u. 21). In dem Fall können



wir nur noch von ehemaligen Squarevorgärten sprechen. Über die seitlichen Zufahrten, die häufig als Stellplätze genutzt werden, gelangt man nach hinten.



*Abbildung 19: Seitlicher Eingang eines gründerzeitlichen Geschosshauses in der Voßstraße mit Squarevorgarten. Ein geöffnetes Tor für Fahrzeuge und eine geschlossene Pforte für Fußgänger sind mit dem Zaun verbunden.  
Quelle: Eigene Aufnahme aus Oktober 2023.*



*Abbildung 20: Gründerzeitliches Geschosshaus in der Voßstraße ohne Tor und Pforte (vgl. Querschnitt B1). Der zugehörige Zaun (links) hat keinen Sockel und ist entlang des Fußweges zum Eingang erniedrigt.  
Quelle: Eigene Aufnahme aus Oktober 2023.*



*Abbildung 21: Gründerzeitliches Geschosshaus in der Voßstraße ohne Tor und Pforte. Der Zaun hat keinen Sockel und wird entlang des Fußweges zum Eingang nicht weitergeführt. Ein einsamer Zaunpfeiler und eine Reihe Betonplatten in Verlängerung des noch bestehenden Zauns deuten darauf hin, dass es hier einst eine Pforte gab und der heutige PKW-Stellplatz (wahrscheinlich mit Tor) eingefriedet gewesen sein könnte. Quelle: Eigene Aufnahme aus Oktober 2023.*

Der befestigte Teil der Gehwege besteht aus 30x30 cm Betonplatten und ist 1,5 m breit. Zufahrten werden durch eine Änderung des Oberflächenbelags zu Granitkleinpflaster angezeigt (vgl. Abb. 19 u. 20). Auf beiden Straßenseiten gibt es Hausränder und Bordränder, die sich in ihrer Breite voneinander unterscheiden. Die Hausränder des Gehwegs sind entweder sandig oder rasig und werden entsprechend von den BewohnerInnen gepflegt. Die Wegekanten sind aus niveaugleichem Rasenbord hergestellt, also offen. Auf der Seite mit den parkenden PKW ist der Hausrand 0,60 m breit. Auf der Straßenseite ohne parkende Fahrzeuge misst er 1,50 m. Der Querschnitt zeigt einen für die Voßstraße untypisch von den BewohnerInnen mit *Tagetes erecta* bepflanzten Hausrand. Er kann nicht mehr genutzt werden und schmälert obendrein den befestigten Teil des Gehwegs durch den zu ihm eingehaltenen „Sicherheitsabstand“. In diesem Fall wird er nachträglich zum Distanzierungsrand. Die Bordränder des Gehwegs bestehen aus wasserbindendem Material, das an einigen Stellen von spontaner Vegetation besiedelt wird. Das Material scheint abgesackt zu sein, wodurch die Benutzung als Wegrand erschwert wird. Abschnittsweise ist dennoch eine Zonierung im Bordrand erkennbar: Während die Mitte i.d.R. vegetationslos ist, sind die inneren und äußeren Ränder bewachsen. Bordsteine aus Feldsteinen trennen den Gehweg morphologisch von der Fahrbahn und sind vor den Zufahrten erniedrigt.

In der Voßstraße gibt es keine kommunal gepflanzten Straßenbäume. Wenn dann finden wir Bäume in den (ehemaligen) Squarevorgärten oder Abstandsflächen vor der Bebauung wie z.B. die üppige Kopf-Linde mittig der Voßstraße (Abb. 21).

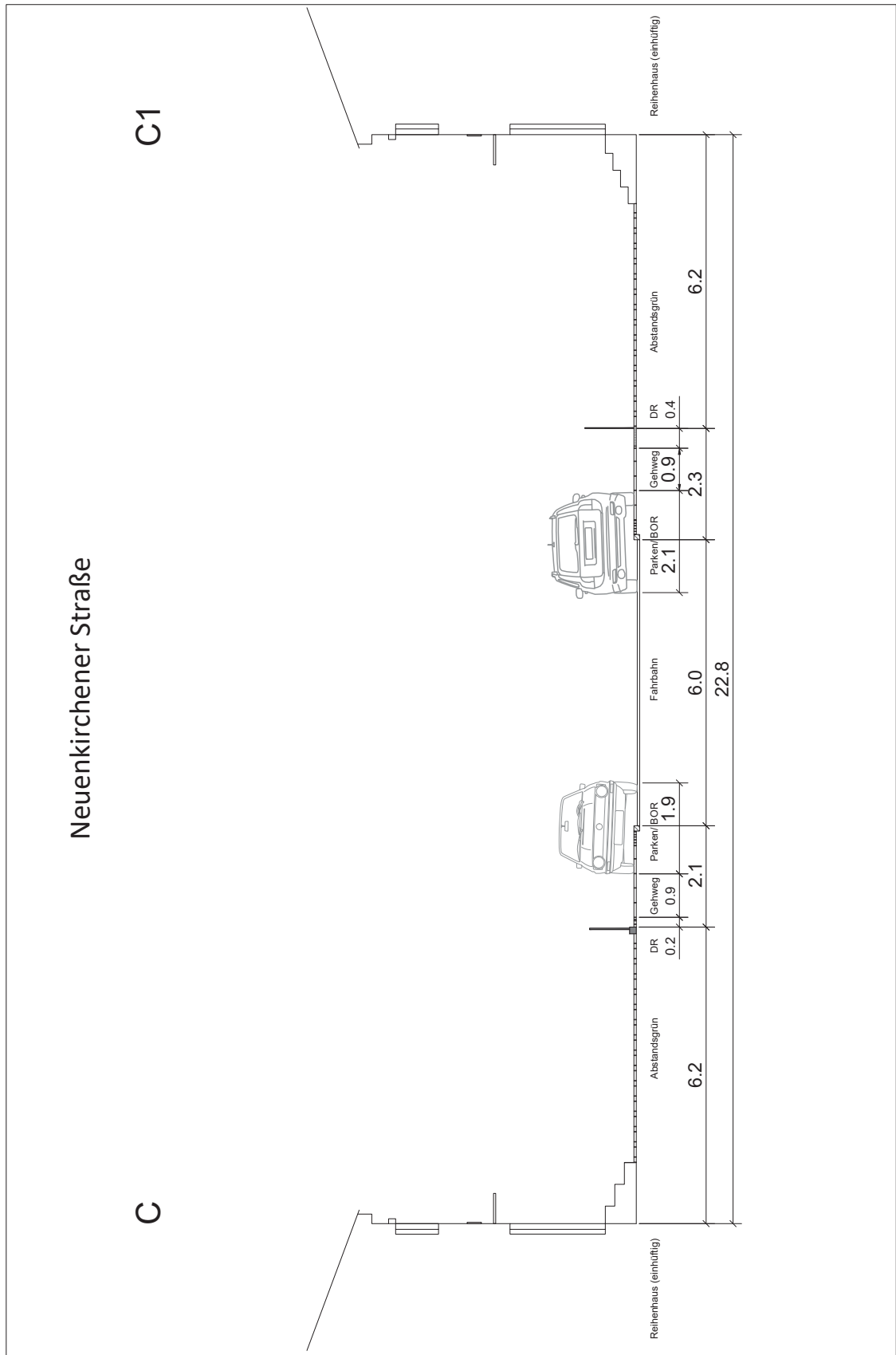


Abbildung 22: Straßenquerschnitt C-C1, Neuenkirchener Straße. Maßstab 1:100. Quelle: Eigene Darstellung.

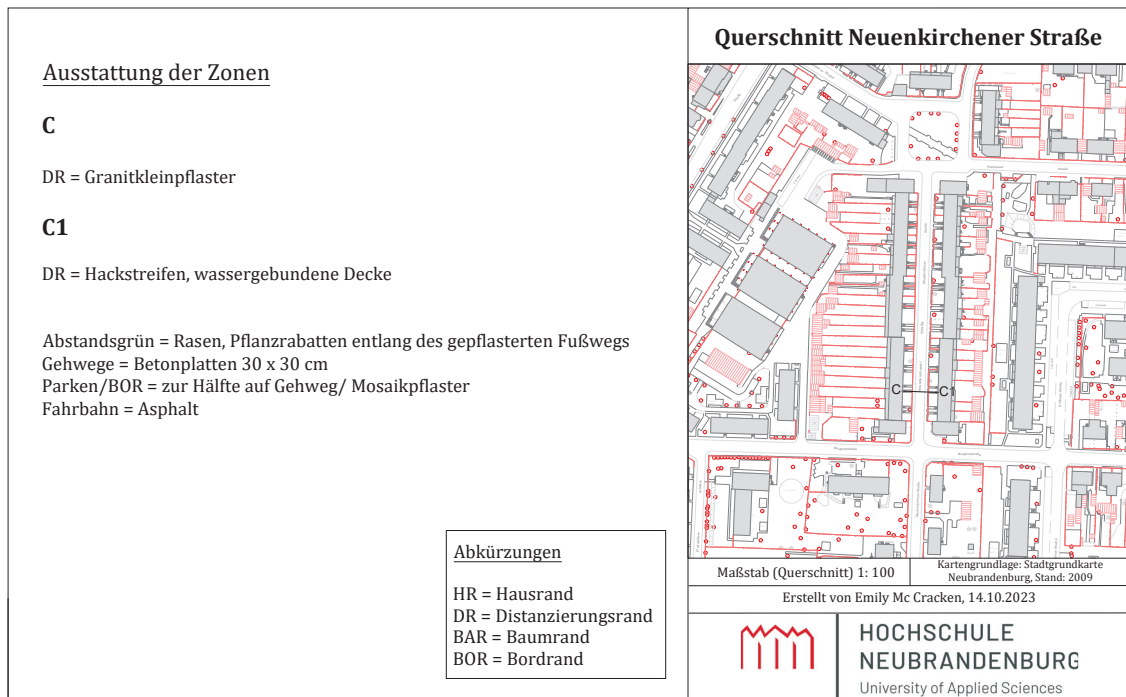


Abbildung 23: Legende des Straßenquerschnitts in Abbildung 22. Quelle: Eigene Darstellung.

### iii) Neuenkirchener Straße

Die Neuenkirchener Straße ist Teil der Ihlenfelder Vorstadt. Diese Stadterweiterung liegt nord-östlich der Innenstadt und der Bahngleise. Innerhalb des Quartiers wurde die Neuenkirchener Straße in einer Nord-Süd-Ausrichtung angelegt. Sie kann in zwei Abschnitte gegliedert werden: von der Ravensburg- bis zur Burgholzstraße und von der Burgholzstraße bis zum Prenzlauer Platz. Nachfolgend soll der Abschnitt von der Burgholzstraße bis zum Prenzlauer Platz beschrieben werden.

Hier stehen straßenorientierte Reihenhäuser auf Parzellen, die wie eine fortlaufende Wand aus rotem Mauerziegel wirken (Abb. 24). Sie sind einhüftig und zweigeschossig. Das Sockelgeschoss erfordert drei bis vier Treppenstufen zum überdachten Eingang. Über jeder Eingangstür finden wir eingemauerte Betonsteine mit unterschiedlichen Mustern wie z.B. Pflanzen- und Tierdarstellungen. Im Verlauf der Straße bemerkt man, dass die im mittleren Abschnitt stehende Bebauung ein Stück nach hinten versetzt ist. Dadurch sind die Vorgärten dort tiefer als bei den anderen Reihenhäusern. Folglich ergeben sich zwei Querprofile. Der Querschnitt in Abbildung 19 zeigt einen der schmaleren Straßenabschnitte. Hier ist die Straße 22,8 m breit, von denen jeweils 6 m Abstandsflächen vor der Bebauung und 2,1 bzw. 2,3 m Gehwege sind. Vor der eingerückten Bebauung ist die Straße insgesamt 26,5 m breit, weil die Vorgärten jeweils 8 m einnehmen. Der Fahrweg ist 6 m breit. Die Verkehrsregelung sieht beidseitiges Parken auf den Gehwegen vor. Die rückwärtige Erschließung erfolgt über veröffentlichte Miststraßen, die zu gereihten Garagen als hintere Grenzen der Parzellen führen (Abb. 25). Zur besseren Orientierung werden die beiden

Straßenränder über die Parzellentiefen differenziert. Die Parzellen am westlich gelegenen Straßenrand messen von der hinteren Parzellengrenze bis zur Kopfseite etwa 63 m und werden deshalb als „tiefe Parzellen“ bezeichnet. Die Parzellen am östlich gelegenen Rand sind dagegen nur 36 m tief und werden fortan „kurze Parzellen“ genannt.



Abbildung 24: Blick in die Neuenkirchener Straße in Richtung Burgholzstraße. Die vorderen Parzellengrenzen werden individuell als Zaun oder Hecke hergestellt, können aber auch fehlen. Quelle: Eigene Aufnahme aus Juli 2023.



Abbildung 25: Abschnitt der „Miststraße“, die die Rückseite der tiefen Parzellen mit Garagen erschließt.

Die Flächen vor der Bebauung sind i.d.R. mit hüfthohen Zäunen vom Gehweg abgegrenzt. Alte Zäune stehen auf Sockeln, welche bei den jüngeren i.d.R. fehlen. Die Grenzen zum Nachbarn werden entweder über Zäune, Hecken oder Sträucher hergestellt. Wenn Zäune vorhanden sind, haben sie vorne häufig eine Pforte zum gepflasterten Fußweg. Manchmal fehlen die Grenzen jedoch vollständig oder es mangelt an einer Pforte. Die Flächen rechts und links des Fußweges

bestehen aus Rasen, Pflanzbeeten und vereinzelt Gehölzen und Sträuchern. Seitlich der Treppe stehen häufig Mülltonnen. Die Gehwege bestehen aus 30x30 cm Betonplatten. Auf Seiten der tiefen Parzellen ist der Distanzierungsrand des Gehweges 16 cm breit und mit Granitpflaster hart befestigt. Häufig reichen die Betonplatten auch bis zum Zaun, wodurch die Zonierung des Gehwegs nur dort sichtbar wird, wo die Pflasterritzen nicht ausgekratzt werden. Auf Seiten der kurzen Parzellen ist der Distanzierungsrand als 37 cm breiter Hackstreifen angelegt. In wenigen Ausnahmefällen finden wir dort spontane Vegetation. Die Bordränder der Gehwege wurden auf beiden Straßenseiten gleich angelegt, und zwar mit einem 30 cm breiten Streifen aus Mosaikpflaster. Ein Flachbord trennt die Gehwege vom Fahrweg. Entlang der Bordsteine hat sich abschnittsweise Substrat akkumuliert, das von spontaner Vegetation besiedelt wird. Häufig sieht man es zwischen den parkenden Autos in die Höhe ragen.

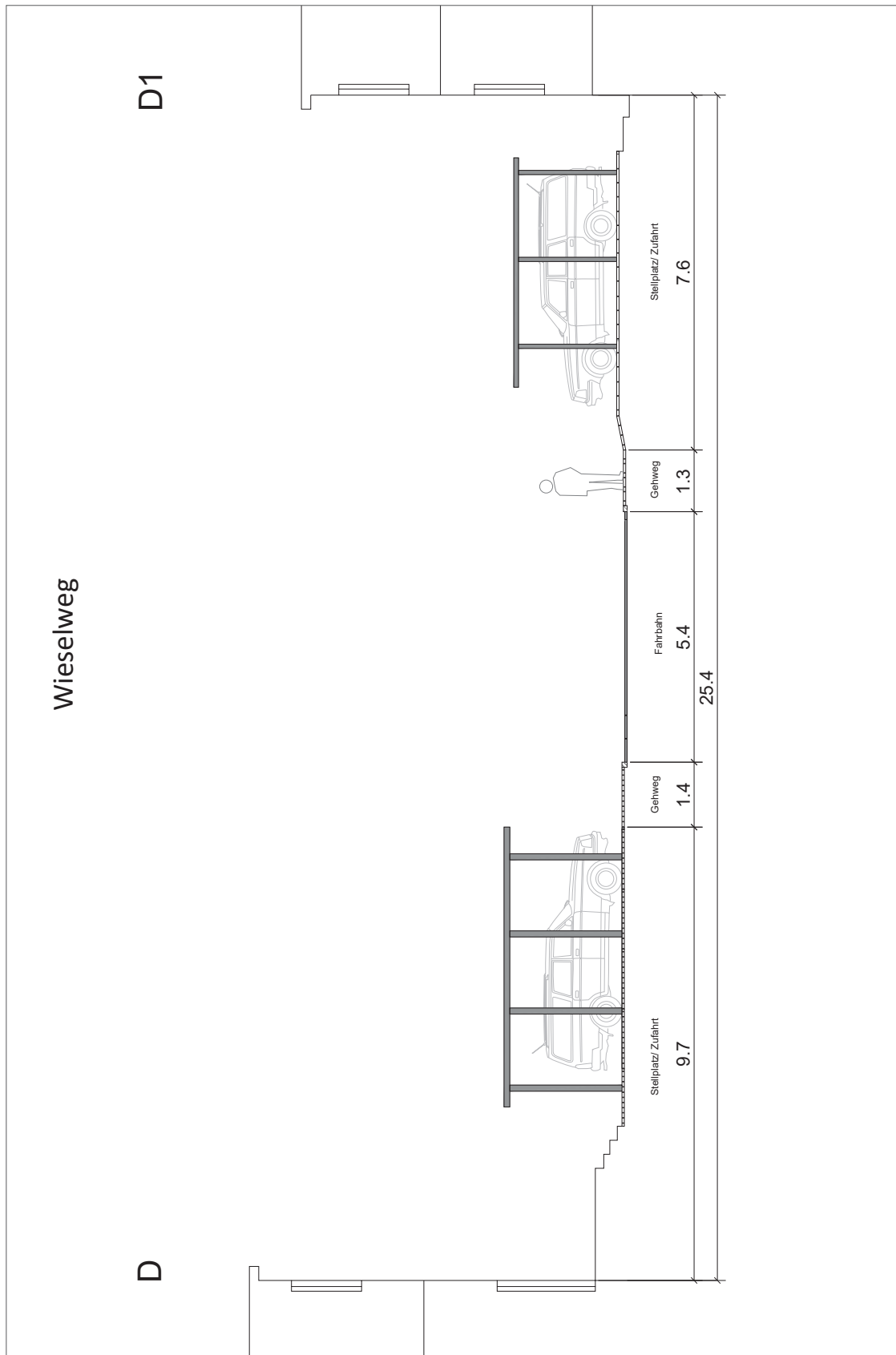


Abbildung 26: Straßenquerschnitt D-D1, Wieselweg. Maßstab 1:100. Quelle: Eigene Darstellung.



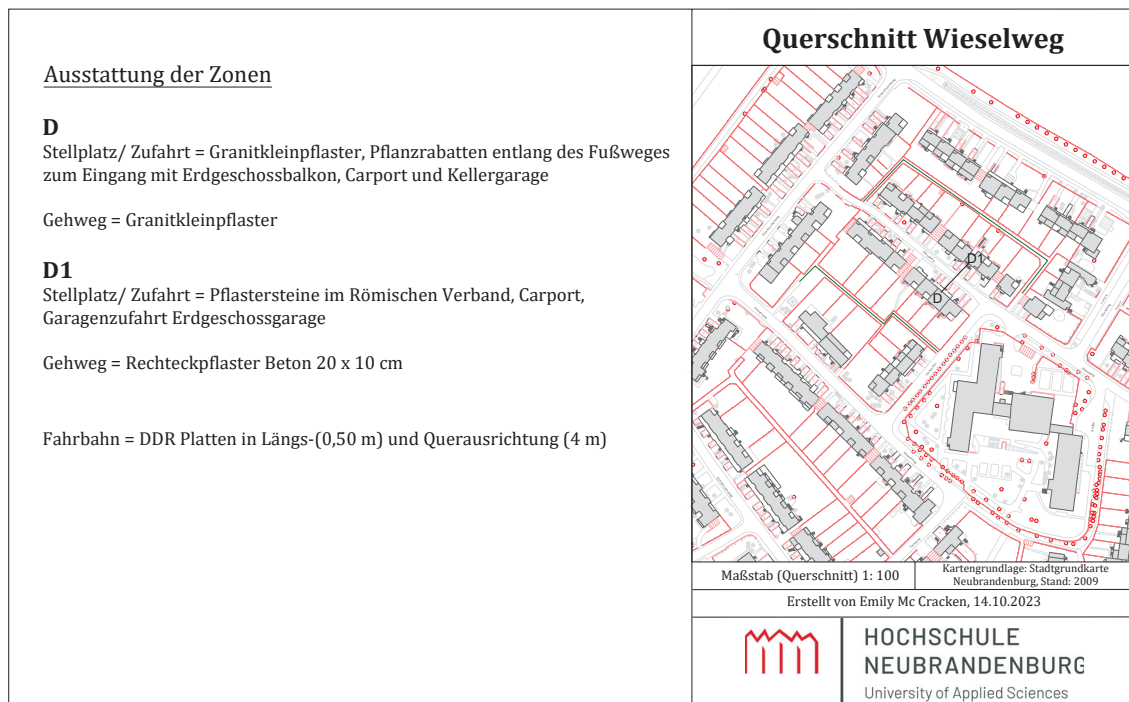


Abbildung 27: Legende des Straßenquerschnitts in Abbildung 26. Quelle: Eigene Darstellung.

#### iv) Wieselweg

Die ausgewählte Straße führt durch ein Wohngebiet in der Oststadt. Dieses ist etwa 3 km Luftlinie vom Zentrum der Innenstadt Neubrandenburgs entfernt. Neben ein Paar wenigen, nicht störenden Gewerbebetrieben oder Anlagen für soziale Zwecke wie z.B. einem Pflegeheim, wird hier hauptsächlich in Einfamilienhäusern gewohnt. Der Wieselweg ist die längste Straße der Siedlung und verläuft größtenteils parallel zur Carlshöher Straße. Nachfolgend soll der Abschnitt zwischen Hasenrain und Eichhörnchenweg beschreiben werden. Anhand des Querschnitts in Abbildung 26 kann nachvollzogen werden, wie die Straße angelegt ist. Sie hat eine Gesamtbreite von 25 m, von denen ca. 9 und 7 m als private PKW-Stellplätze und Garagenzufahrten genutzt werden. Die Gehwege sind hier nur 1,40 m und 1,30 m und die Fahrbahn 5,40 m breit. Die Ränder der Straße können hier über die Garagensituation unterschieden werden. Am Straßenrand, der näher zur Carlshöher Straße liegt, sind die Garagen Teil des Erdgeschosses (Abb. 28). Am Straßenrand, der näher zum Ameisenweg liegt, findet man hauptsächlich Kellergaragen mit steil abfallenden Zufahrten (Abb. 29).

Im Wieselweg stehen straßenorientierte zweihüftige Reihenhäuser aus den 1970er Jahren. Sie haben zwei Geschosse mit Keller und Flachdach. I.d.R. stehen sie abwechselnd im Versatz. Das Sockelgeschoss erfordert vier bis fünf Treppenstufen zum höher gelegenen Eingang. Diesem vorgelagert findet man auf der Seite mit den Kellergaragen häufig Erdgeschossbalkons über die gesamte Hausbreite (Abb. 29). Hinter den Reihenhäusern finden wir Terrassen und Gärten. Diese Gärten werden in den meisten Fällen bewirtschaftet. Höfe gibt es keine. Eine rückwärtige

Erschließung der Parzellen ist über Mistwege gegeben, welche in Abbildung 27 mit grünen Linien dargestellt sind. Zu beobachten ist ferner, dass es keine Vorgärten gibt. Der Platz vor dem Haus wird als Parkfläche und Garagenzufahrt mit Begleitgrün genutzt. Dadurch haben die Kopfseiten der Parzellen keine Grenzen zum Gehweg, denn sie müssen befahrbar sein. Nur niedrige Zaunsäulen, die in Abbildung 29 zu sehen sind, markieren den Wechsel von Eigentumsverhältnissen und Zonen vor der Bebauung. Sie können auch ein Hinweis für den schmalen Fußweg zum Eingang sein, der auf den ersten Blick schwer zu erkennen ist. Das Begleitgrün besteht häufig aus einzelnen Sträuchern und Gehölzen. Auf den Erdgeschossbalkons finden wir zusätzlich Pflanzkübel. Die seitlichen Grenzen zu den Nachbarn werden entweder durch niedrige Mauern, Hecken oder Carports hergestellt.



*Abbildung 28: Einfamilienhaus im Wieselweg mit Stellplatz und Zufahrt zur rechts vom Eingang gebauten Garage im Erdgeschoss. Quelle: Eigene Aufnahme aus Juli 2023.*

Am Rand der Kellergaragen sind die Gehwege 1,40 m breit, gegenüberliegend machen sie 1,30 m aus. Die Oberflächenbeläge wechseln permanent zwischen 1 x 1 m und größeren Betonplatten sowie unterschiedlichen Pflasterungen im Stil der Zufahrten. Eine Zonierung ist nicht zu erkennen. Gehwegränder gibt es auch keine. Durch die vielen Zufahrten und PKW-Stellflächen, sind die Bordsteine sehr häufig erniedrigt, sodass ein permanentes Auf und Ab im Gehweg entsteht. Die Fahrbahn wurde hier überwiegend aus DDR-Betonplatten in Quer- und Längsausrichtung hergestellt. In den Zwischenräumen wächst vereinzelt spontane Vegetation.



*Abbildung 29: Einfamilienhaus im Wieselweg mit Stellplatz und steil abfallender Zufahrt zur links vom Eingang gelegenen Kellergarage. Quelle: Eigene Aufnahme aus Juli 2023.*

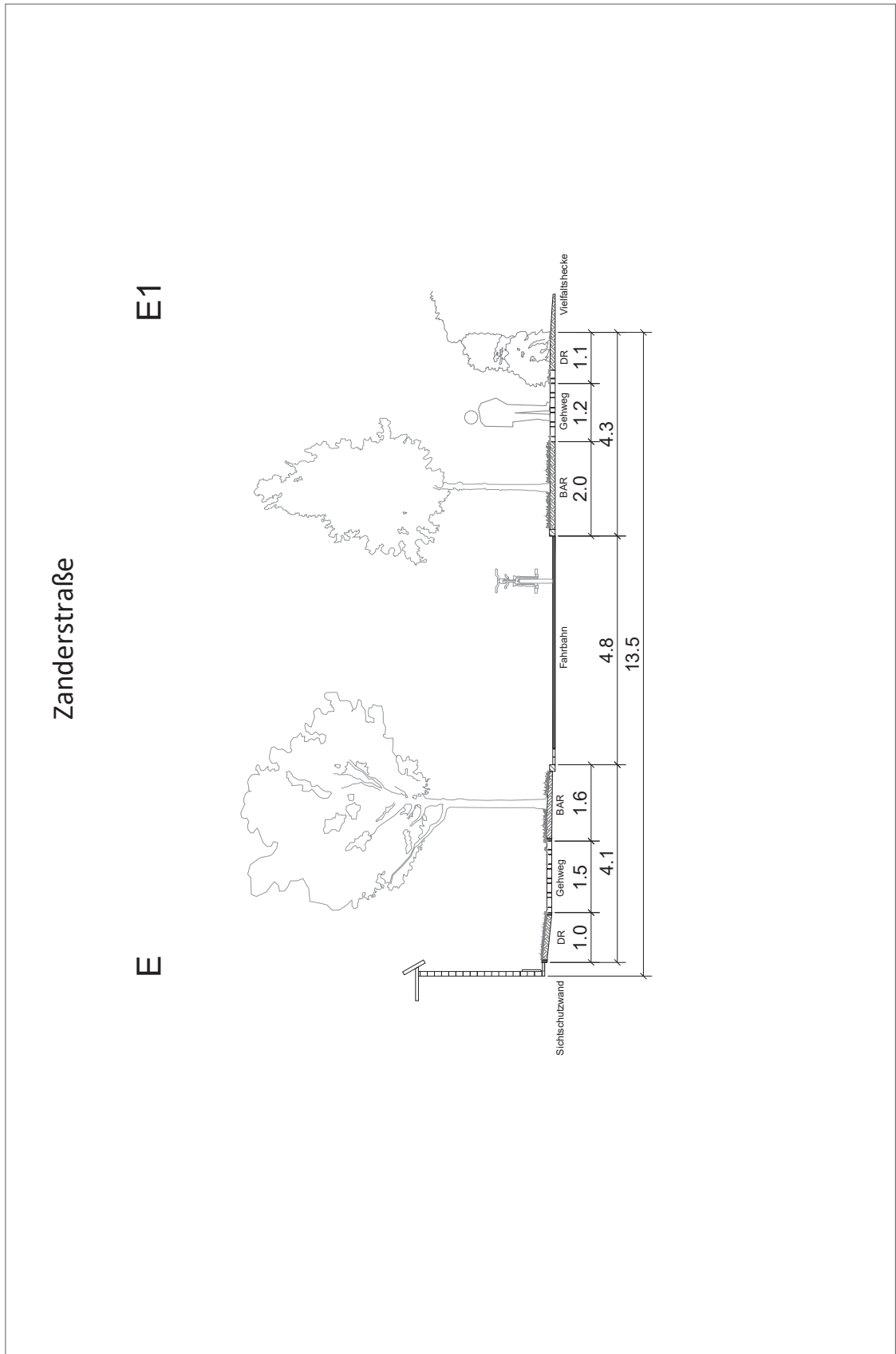


Abbildung 30: Straßenquerschnitt E – E1, Zanderstraße. Maßstab 1:100. Quelle: Eigene Darstellung.



Abbildung 31: Legende des Straßenquerschnitts in Abbildung 30. Quelle: Eigene Darstellung.

## v) Zanderstraße

Die Zanderstraße liegt im Stadtteil Broda, süd-westlich der Innenstadt Neubrandenburgs. Sie erschließt einen Bereich der in den 1990er Jahren entstandenen Einfamilienhaussiedlung Broda-Stadtkoppel. Nachfolgend wird der Abschnitt von der Oelmühlenstraße bis zum Spielplatz beschrieben.

Die Distanz zwischen der Bebauung variiert z.T. sehr stark. Abschnittsweise werden Breiten von 24 bis 27 m erreicht. Ausschlaggebend für diese Unterschiede ist die wechselnde Ausrichtung und Lage der Bebauung auf den Parzellen. Der Querschnitt in Abbildung 30 bildet bewusst nur den „öffentlichen“ Teil der Straße zwischen den übermannshohen Parzellengrenzen ab. Die Parzellen haben verschiedene Größen und sind mit freistehenden Einfamilienhäusern aus den 1990er und 2000er Jahren bebaut. Diese sind zweihüftig mit einem Vollgeschoss und Dachausbau. Die wenigen straßenorientierten Eingänge werden häufig über gepflasterte Wege erreicht. Diese Wege sind meist umgeben von Rasenflächen. Als vordere und seitliche Grenzen werden i.d.R. Hecken verwendet (Abb. 32).



*Abbildung 32: Mit übermannshohen Hecken und Sträuchern wird versucht die Bereiche vor dem Eingang und den Bauwisch vor fremden Blicken zu schützen. Links ist der durch dunkelgraues Pflaster angezeigte Bordrand des Gehwegs zu erkennen. Quelle: Eigene Aufnahme aus Juli 2023.*

Die Straße ist unsymmetrisch. Grund hierfür sind die von der Zanderstraße oder der Oelmühlenstraße abgehenden Sackgassen wie z.B. der „Maränenstieg“ oder der „Forellenwinkel“. Da sich die Bebauung zur jeweiligen Sackgasse richtet, liegen häufig Bauwisch oder Rückseiten zur Zanderstraße. Es liegen sich die privaten Bereiche der Parzellen gegenüber, die durch mehr oder minder übermannshohe blickdichte Hecken, gelegentlich auch Sichtschutzwände oder Nebengebäude abgegrenzt werden.

Die Gehwege sind 1,5 und 1,2 m breit und mit Betonrechteckpflaster ausgestattet. Äußere Gehwegränder kommen in Form von rasigen Distanzierungsrändern vor, die von den BewohnerInnen gemäht werden. Abschnittsweise fehlen sie, wenn sich die angrenzenden Hecken in Richtung Gehweg ausbreiten. Innere Gehwegränder finden wir in Form von Baumrändern und gepflasterten Bordrändern. Zwischen Oelmühlenstraße und Maränenstieg finden wir auf der Seite des Maränenstiegs einen „Baumscheibenstreifen“ mit vier Ahornen und auf der gegenüberliegenden Seite einen Baumstreifen mit vier Ahornen und zwei großen alten Robinien. Bei den Robinien verengt sich der Gehweg. Beide Streifen sind mit Gräsern bewachsen. Ein Flachbord trennt die Baum(scheiben)streifen von der Fahrbahn. Diese ist asphaltiert und der Verkehr ist als 30er Zone mit Parkverbot geregelt.



*Abbildung 33: (links) Begrenzung eines Bauwuchs mit übermannshohem Sichtschutzzaun und Carport.  
(rechts) Begrenzung einer Rückseite mit einer übermannshohen Ligusterhecke.  
Quelle: Eigene Aufnahme aus September 2023.*

### c. Die Vegetation als Indiz

„Die pflanzensoziologische Arbeit [...] erlaubt die Verständigung über die Phänomene, individuell wie professionell nachvollziehbar und prüfbar. Dabei wird die Beschreibung [...] der Vegetation vom bearbeiteten Gegenstand geleitet und nicht von - impliziten - Bedeutungen vorab, die wir geneigt sind, der Beschreibung voranzustellen. Dies verlangt einige Erfahrung bei der Ansprache der Vegetation im Gelände wie beim Vergleich der Aufnahmen in der Tabelle. Die Schulung des Sehens, des genauen Beobachtens ist deshalb eine der entscheidenden Voraussetzungen für die pflanzensoziologische Arbeit.“ (Lührs, H. 1994: 38)

Als weiteres Hilfsmittel und ergänzende Möglichkeit, Erfahrungen mit den Straßen zu sammeln, ist das Beobachten, Beschreiben und Verstehen der spontanen Vegetation äußerst sinnvoll. Da diese Arbeit ihren Schwerpunkt allerdings anders gewählt hat, wollen die nachfolgenden Ausführungen „am Rande“ als skizzenhafte Ergänzung verstanden sein. Der längere Aufenthalt in der Zanderstraße zur Beschreibung ihrer Ränder weckte Neugier. Es konnte wahrgenommen werden, dass nur wenige Menschen die Gehwege nutzten und wenn doch, nur eine Straßenseite in Frage kam. Auch unterschieden sich die beiden Gehwege in dem Bewuchs ihrer Pflasterritzen. Kurzerhand fiel die Entscheidung dazu, Vegetationsaufnahmen bestimmter Straßenabschnitte zu machen. Entstanden sind fünf Reihen der Gehwege und ihrer Ränder, die mit Hilfe der nachfolgenden Skizzen und pflanzensoziologischen Tabelle beschrieben werden sollen.

#### i) Skizzen

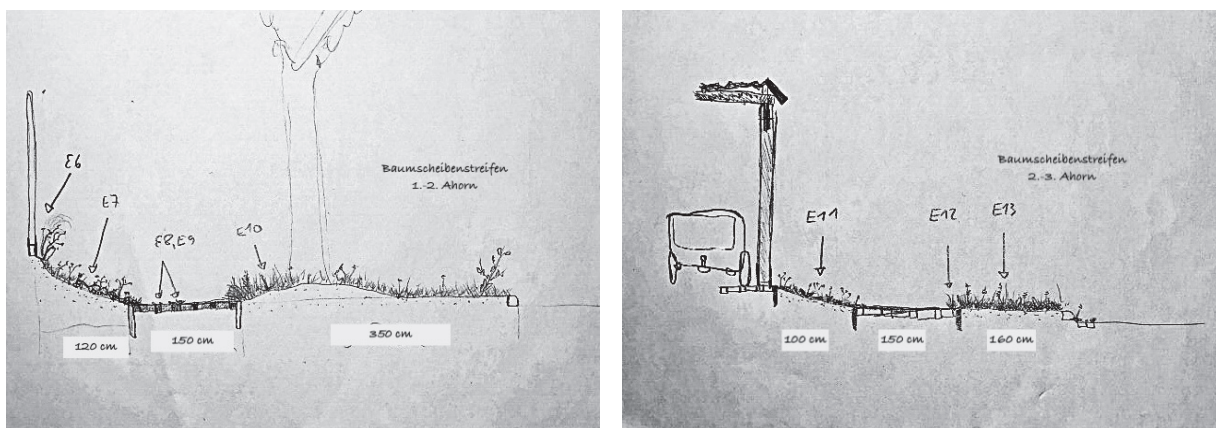


Abbildung 34: (v.l.n.r.) Die Reihe E6 bis E10 ist auf Höhe der Sichtschutzwand entstanden; die Reihe E11 bis E13 wenige Meter weiter auf Höhe des angrenzenden Carports. Zeichnung: Hauke Rostek; bearbeitet von Emily Mc Cracken.

Als Orientierungshilfe dient die Unterscheidung in die Straßenseite mit den Baumscheibenstreifen und diejenige mit Baumstreifen. Abbildung 34 zeigt den Gehweg mitsamt seinen Rändern auf der Seite der Baumscheibenstreifen. Die Eigentumsverhältnisse der angrenzenden Parzelle bleiben gleich. Die Baumscheibenstreifen und Baumstreifen sind in kommunaler Hand. Während sich E6, E7 und E11 auf den Hausrand (HR) konzentrieren, bilden



die Aufnahmen E8, E9 und E12 Pflasterritzenvegetation mittig und am Rand des befestigten Gehwegs ab. E10 und E 13 sind dem Baumscheibenstreifen zuzuordnen.

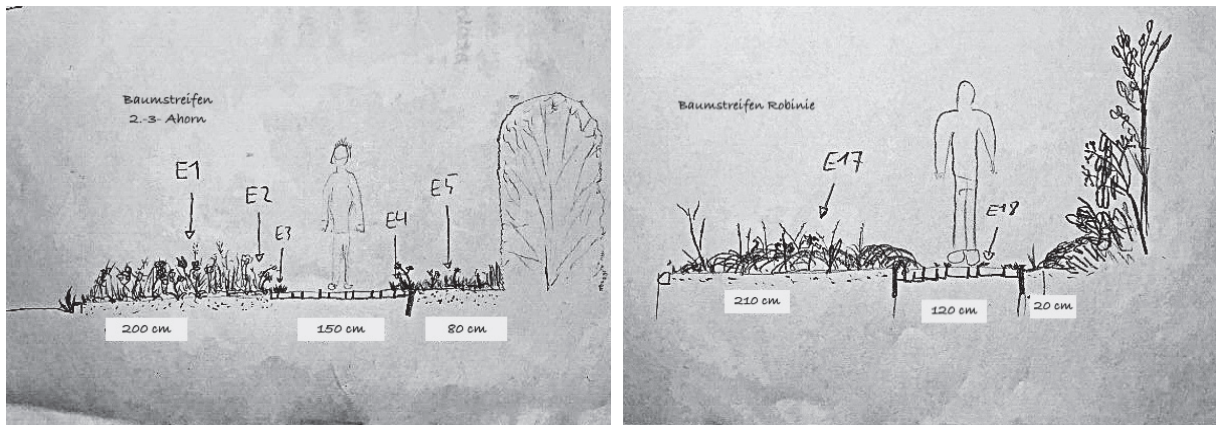


Abbildung 35: (v.l.n.r.) Die Reihe E1 bis E5 ist zwischen einer übermannshohen Ligusterhecke und dem Baumstreifen zwischen dem 2. und 3. Ahorn entstanden; die Aufnahmen E 17 bis E 18 wurden ein paar Meter weiter unter den alten Robinien gemacht. Zeichnung: Hauke Rostek; bearbeitet von Emily Mc Cracken.

Abbildung 35 zeigt den Gehweg mitsamt seinen Rändern auf der Seite der Baumstreifen. Die Eigentumsverhältnisse der angrenzenden Parzellen wechseln. In der rechten Skizze erkennen wir die auch im Querschnitt der Zanderstraße angedeutete Vielfaltshecke. Gegenüber der bereits in den Gehweg wuchernden Hecke ist auch der Baumstreifen zwischen den Robinien in seinem sehr vernachlässigten Zustand, was durch Aufnahme E17 in der Tabelle sichtbar wird. E5 entstand am gemähten Hausrand vor der Ligusterhecke, E1 und E2 im gegenüberliegenden Baumstreifen zwischen dem zweiten und dritten Ahorn. Die Aufnahmen mit den Nummern E3, E4 und E18 beziehen sich auf die Pflasterritzen dieses Gehwegs. Die in Abbildung 36 skizzierte Situation unterscheidet sich optisch von den anderen. Aufnahme E14 ist mit ihren bodenoffenen Stellen untypisch für einen „Hausrand“.

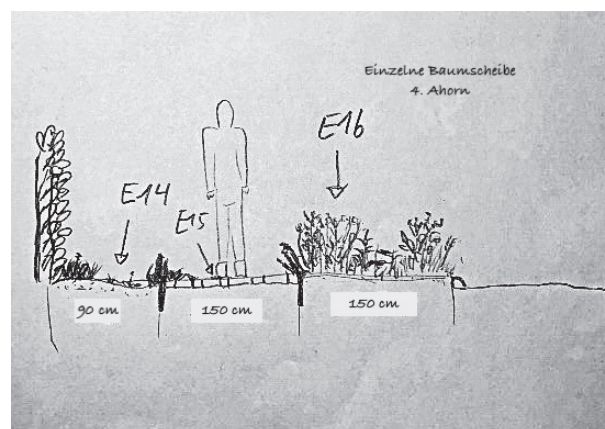


Abbildung 36: Abgebildet ist der Namensgeber des Baumscheibenstreifens: der Standort eines „verinselten“ Ahorn, der durch den Maränenstieg von den anderen in der Reihe getrennt steht. Zeichnung: Hauke Rostek; bearbeitet von Emily Mc Cracken.

## ii) Tabellenbeschreibung

Tabelle 1: Pflanzensoziologische Tabelle der Gehwege und ihrer Ränder in der Zanderstraße. Quelle: Eigene Darstellung.

	I		II		III		IV	V					VI					
Lfd. Nr	18	3	8	9	15	16	17	12	14	10	4	1	2	13	6	7	11	5
Aufnahme-	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
nummer	18	3	8	9	15	16	17	12	14	10	4	1	2	13	6	7	11	5
Deckung	50	50	60	60	60	70	70	60	10	60	80	70	60	70	80	95	80	55
Artenzahl	4	3	5	6	5	9	8	4	12	13	6	9	16	10	13	11	14	10
Poa annua	23	34	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	+2	.	.	.	.	.
Sagina procumbens	r	.	(+3)	+2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11
Polygonum aviculare	34	.	23	33	.	.	.	.	+2	+	.	.	.	.	.	.	.	.
Bryum spec.	.	11	11	11	.	.	.	.	+	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Setaria viridis	.	.	23	12	33	13	.	.	r	.	.	.	.	.	.	.	+3	.
Senecio vulgaris	.	.	r	r	+2	13	.	.	+2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Capsella bursa-pastoris	.	.	.	.	13	+2	.	.	r	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Chenopodium album	.	.	.	.	.	34	.	.	+	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Bromus sterilis	.	.	.	.	.	11	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ballota nigra	.	.	.	.	.	.	23	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Stellaria media	.	.	.	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Plantago lanceolata	.	.	.	.	.	.	+2	+2	+2	22	+2	33	22	22	+2	+2	11	33
Festuca rubra	.	.	.	.	.	.	.	13	11	22	23	22	11	22	34	22	22	+
Poa compressa	.	.	.	.	.	.	.	34	11	.	.	.	.	12	.	.	.	.
Trifolium pratense	.	.	.	.	.	.	.	.	.	+2	+	24	+	.	.	.	.	+3
Erodium cicutarium	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	+2	+	.	.	.	.	.
Lolium perenne	.	.	.	.	.	23	44	.	.	.	.	12	12	+	+2	.	.	.
Digitaria ischaemum	.	r	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	.	.	.	.	.
Lotus corniculatus	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	+3	.	.	.	.	.
Crepis capillaris	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	r	33	22	11	11
Bellis perennis	.	.	.	+3	.	.	.	.	.	+	.	.	.	11	+3	33	22	12
Sisymbrium officinale	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	+2	.	.
Geraneum pusillum	.	.	.	.	.	.	.	.	+2	.	.	.	.	.	+	+	.	.
Poa pratensis	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	22
Taraxacum officinale	+2	.	.	.	+	.	12	.	.	11	r	+	+	.	r	+2	+	+2
Medicago lupulina	.	.	.	.	.	.	.	.	.	+	+2	r	+2	11	.	+	11	+
Achillea millefolium	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	.	12	+3	13	+2	.	11	+
Trifolium repens	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	+	13	.	.	+	+2	.
Plantago major	.	.	.	.	.	.	.	.	+2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cichorium intybus	.	.	.	.	.	.	.	.	.	+	.	.	.	.	.	.	.	.
Leontodon hispidus	.	.	.	.	.	.	.	.	.	+	.	.	.	.	.	.	.	.
Festuca pratensis	.	.	.	.	.	.	.	.	.	+	.	.	.	.	.	.	.	.
Elymus repens	.	.	.	.	.	+2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Arenaria serpyllifolia	.	.	.	.	.	.	.	.	+2	11	.	.	+	11	.	.	.	.
Convolvulus arvensis	.	.	.	.	.	.	+2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	+2
Moose spec.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	.	+	22	33	.
Erigeron annuus	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	r	.	.	.	.	.
Geraneum molle	.	.	.	.	.	.	+	.	.	.	.	.	.	r	.	.	.	.
Rosette spec.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	r	.	.	.	.
Oxalis corniculata	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	+	.	.	.
Myosotis arvensis	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	+2	.	.	.
nierenförmig spec.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	.	.	.
Carex hirta	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	.	.	.	.	.	.	.	.
Erigeron acris	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	+
Fragaria viridis	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	+2
Matricaria chamomilla	.	.	.	.	.	.	.	.	+2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Digitaria sanguinalis	.	.	.	.	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Veronica spec. Klg.	.	.	.	.	.	+	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Medicago sativa	.	.	.	.	.	+2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Die 18 entstandenen Vegetationsaufnahmen finden sich in insgesamt VI Spalten sortiert in Tabelle 1 wieder. Es soll nun eine kurze Tabellenbeschreibung folgen, die auf dem System der pflanzensoziologischen Vegetationseinheiten nach OBERDORFER, E. (ders. 1949) basieren:

- Spalte I verstehen wir als *Poa annua* Sisymbrien.
- Spalten II und III sind das *Setaria viridis* Sisymbrien, das in Spalte II eine Gruppe mit *Sagina procumbens*, *Polygonum aviculare* und *Bryum spec.* ausbildet und in Spalte III über Arten wie *Bromus sterilis* und *Lolium perenne* differenziert wird.
- Spalte IV ist die *Ballota nigra*-*Stellaria media*-Gesellschaft.
- Spalten V und VI sind die *Festuca rubra*-*Plantago lanceolata*-Gesellschaft, die sich über *Crepis capillaris* und *Bellis perennis* differenzieren.

#### Poa annua Sisymbrien

Diese kurzlebende Ruderalgesellschaft ergibt sich aus den Aufnahmen der Pflasterritzen des Gehwegs auf der Seite der Baumstreifen. Sowohl eine am Rand als auch eine in der Mitte des Gehwegs gelegene Fuge ähneln sich in ihrer Zusammensetzung. *Poa annua* kommt häufig in Trittrassen und z.B. an Plätzen und Wegen mit frischen, nährstoffreichen sandigen Lehm- und Tonböden vor. Sie kommt auch u.a. häufig in Gesellschaften der Chenopodieta Br.-Bl. 51 vor.

#### Setaria viridis Sisymbrien

*Setaria viridis* ist häufig auf Schutt und an Wegen auf trockenen sandigen Böden zu finden. Es wird unterschieden in zwei Gruppen:

... mit *Sagina procumbens*, *Polygonum aviculare* und *Bryum spec.*

Diese Gruppe bildet sich aus der Vegetation der Pflasterritzen mittig des Gehwegs, also dort, wo am intensivsten gegangen wird. Beide Aufnahmen sind dem Gehweg auf der Seite des Baumstreifens zuzuordnen. *Sagina procumbens* ist eine typische Art der Pflasterfugen und kommt überdies in Pioniergesellschaften an Wegen und in Äckern vor. *Polygonum aviculare* ist eine Art, die in Bereichen mit Trittbelastung und regelmäßigen Bodenstörungen wie z.B. Hacken vorkommen kann.

... mit *Bromus sterilis* und *Lolium perenne*

Hier handelt es sich ebenfalls um Vegetation einer mittig im Gehweg gelegenen Pflasterritze, allerdings ist diese mit der angrenzenden Baumscheibe vergesellschaftet. Es kommen *Bromus sterilis* als Art, die häufig an trocknen Wegrändern wächst und *Lolium perenne* als Art der Fettweiden (Cynosurion Tx. 47) und Parkrasen hinzu.

#### Ballota nigra-Stellaria media-Gesellschaft

Nur im Baumstreifen unter den alten Robinien finden wir *Ballota nigra* als Art, die häufig in staudenreichen Unkrautgesellschaften, an Wegen und Zäunen in Dörfern vorkommt. Sie wächst auf frischen, nährstoffreichen, meist lockeren Lehm- und Tonböden. Als Charakterart des

Leonuro-Ballotetum nigrae Slav. 51 (Löwenschwanz-Schwarznessel-Flur) zeigt sie das Ausbleiben von Bodenstörungen und damit den Übergang von annualen Ruderalgesellschaften zu ausdauernden ruderalen Saum- und Beifußgesellschaften (*Artemisietea vulgaris* Lohm., Prsg et Tx. in Tx. 50) an. *Stellaria media* ist in lückigen Unkrautfluren, an Wegen und Schutzplätzen mit den gleichen Ansprüchen an Nährstoffgehalt und Bodenart verbreitet.

#### Festuca rubra-Plantago lanceolata-Gesellschaft

Bei dieser Gesellschaft haben wir es in Spalte V mit einer *Poa compressa*-Ausbildung und einer *Trifolium pratense-Lolium perenne*-Ausbildung zu tun. Die verbindenden Arten sind *Festuca rubra* und *Plantago lanceolata*, beides Arten der Grünland-Gesellschaften (*Molinio-Arrhenatheretea* Tx. 37), die eher frische, nährstoffreiche Bedingungen bevorzugen. Das Vorkommen von *Poa compressa* deutet auf trockene, magere Kies- oder Sandböden hin. Die Art wurde in den Pflasterritzen des Gehwegs sowie einem sehr trockenen, vegetationsarmen Hausrand auf der Seite der Baumscheibenstreifen aufgenommen. Die übrigen vier Aufnahmen (E10,E4,E1,E2) stammen sowohl von den rasigen Baum(scheiben)streifen als auch den Pflasterritzen am Rand der Gehwege beider Straßenseiten.

Die Gesellschaft erstreckt sich auch über Spalte VI mit einer Differenzierung durch *Crepis capillaris* und *Bellis perennis*. Fast alle Aufnahmen stammen von den Gehwegrändern auf der Seite des Baumscheibenstreifens. Nur die Aufnahme E5 wurde auf der gegenüberliegenden Seite am Hausrand vor der Ligusterhecke gemacht. *Crepis capillaris* als eine Sisymbrien-Art und *Bellis perennis* als Art, die den Wiesen und Weide sowie Parkrasen zugeordnet wird, wirft ein gemischtes Bild auf die Gesellschaft.

### **iii) Interpretation der Indizien**

Die geleistete Arbeit dient dazu, einen Gesamtzusammenhang herstellen zu können. Durch die Synthetisierung der Beobachtungen in der Tabelle, können folgende Thesen zum Gebrauch der Straßenfreiräume der Zanderstraße aufgestellt werden:

In der Zanderstraße wird bevorzugt der Gehweg auf der Seite des Baumstreifens genutzt. Der Nutzungsdruck ist aber zu gering, um durch Nutzung stabilisierte Gesellschaften herzustellen. Deshalb bilden die Pflasterritzen kein *Sagino bryetum* oder *Polygono matricarietum*, sondern ein Sisymbrien. Selbst dort, wo es bereits erste Anzeichen für eine Sukzession zu ausdauernden Ruderalgesellschaften gibt, so z.B. im Baumstreifen unter den Robinien, reicht es nur für eine mit *Lolium perenne* und *Bromus sterilis* merkwürdig ausgeprägte Sisymbrien-Gesellschaft.

Die Pflege der Ränder ist abhängig von der Lage der Parzelle und damit der Erschließung der Bebauung. Die BewohnerInnen werden häufig nur tätig, wenn es ihnen „zu bunt wird“ oder sie ein

spezielles Nutzungsinteresse haben wie z.B. die Querung der Straße durch ein Tor in der Hecke. Die von den BewohnerInnen gepflegten Ränder ähneln häufig den angrenzenden Baum(scheiben)streifen. Beide werden dem Anschein nach weiter „vergrasen“. Generell wirkt die Seite mit den Baumstreifen weniger gepflegt, was sich in den äußeren Gehwegrändern bemerkbar macht. Die Vielfaltshecke wuchert unkontrolliert in den Gehweg hinein und hat seinen Rand hier schon längst vereinnahmt. Das wirkt sich wiederum auf den Baumstreifen aus, auch wenn dieser eigentlich städtisch gepflegt wird. Die städtische Pflege reicht offensichtlich nicht aus, um stabile Gesellschaften herzustellen. Besonders der Bereich unter den Robinien wurde stark vernachlässigt.

Alle diese Einzelfälle, die stark von individuellen Entscheidungen abhängen, wirken sich negativ auf die Lesbarkeit der Straße aus. So kann beispielsweise nicht verstanden werden, weshalb der Baumstreifen so breit ist oder manche Hausränder z.T. bodenoffene Stellen aufweisen. Die Verwirrung der gebauten Umwelt wird in der Vegetation ausgelegt. Daraus kann geschlussfolgert werden, dass die Zanderstraße hauptsächlich als Erschließungsinfrastruktur geplant wurde, weshalb sie heute nicht für den Alltag der Menschen angepasst werden kann. Spaziergänger bewegen sich i.d.R. auf der Fahrbahn fort. Der Gehweg ist unattraktiv, da er an vielen Stellen zu schmal ist und je nach Ausrichtung der Parzelle ohnehin keine „Anlässe“ (BÄUERLE, H., THEILING, C. 1997: 23) bietet. Dort, wo die Einfamilienhäuser straßenorientiert stehen, findet eine Privatisierung der Straße statt. Das Wohnzimmer wird z.T. vor die Eingangstür verlagert, was zu unangenehmen Situationen für BesucherInnen der Zanderstraße führen kann. Ob man überhaupt legitimiert ist, sich dort frei zu bewegen, wo die Familie doch eigentlich gerade „in Ruhe“ Kaffee trinken will? Die sich aus der Kombination des Gesehenen heraus entwickelten Thesen, sollen im nächsten Schritt in den Vergleich und die Bedeutungsgebung einfließen (PANOFSKY, E. 1994: 222).

#### d. Die Abkehr von bewährten Regeln

"Am deutlichsten prägt sich der Wert und die Bedeutung einer städtischen Straße in der Behandlung des Querprofils aus." (STÜBBEN, J. 1890: 80)

Mit dieser Weisheit einer der bedeutendsten Architekten und Stadtplaner des 19. Jahrhunderts, Josef Stübben, soll das primäre Mittel zum Vergleich der fünf Straßen angekündigt werden. Seinem Werk „Der Städtebau“ können noch heute bewährte Regeln für den Aufbau von Straßen entnommen werden. In einem Kapitel widmet er sich den Längen- und Querschnitten von Straßen und führt Beispiele aus vielen verschiedenen Städten Europas zum Vergleich an. Seine Bemühungen sind neben der Zweckmäßigkeit der Straßen, die er im Verkehr, der Abwässerung und Anbaufähigkeit sieht, auch auf die „Schönheit“ gerichtet. Darunter versteht er die perspektivische Erscheinung der Straße, die sich aus dem Verhältnis der Länge zur Breite und den jeweiligen Anordnungen der Zonen im Querprofil ergeben (STÜBBEN, J. 1890: 77-105).

Der Vergleich mit der Regel erweist sich als adäquates Mittel, da sich die Querprofile der betrachteten Straßen alle in die Kategorie der Stadtstraßen bis zu 20 bis 25 m Breite einordnen lassen. Bewährt hat sich für dieses Maß eine Einteilung in einen mittleren Fahrweg und zwei seitliche Fußwege. Die einfachste Form einer solchen Stadtstraße soll mithilfe der schematischen Darstellung in Abbildung 37 veranschaulicht werden.

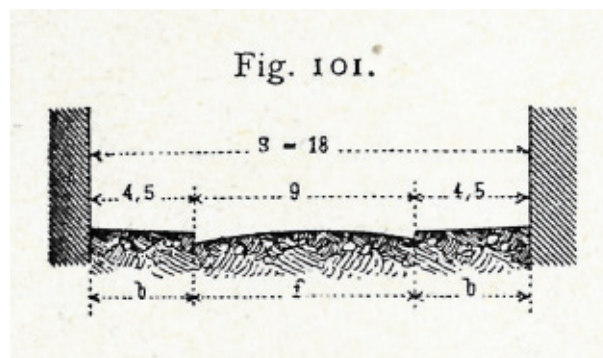


Abbildung 37: Querprofil einer Stadtstraße mit „freundlichem Aussehen“. Quelle: Stübben, J. 1890: 81.

Aus ihr ergibt sich ebenfalls die Berechnungsgrundlage für ein gutes Verhältnis der Zonen zueinander. In allen Beispielstraßen wird der Fahrverkehr eher gering eingeschätzt, weshalb ein Verhältnis von einem Viertel für die Bürgersteige ( $b$ ) und die Hälfte der Straßenbreite ( $s$ ) für den Fahrweg ( $f$ ) empfohlen wird, d.h.  $b = \frac{s}{4}$  und  $f = \frac{s}{2}$ . Zu beachten ist, dass sich die Fahrwegbreite auch danach richten kann, wie viele Fahrspuren für die Abwicklung des Verkehrs benötigt werden. Hierzu macht Stübben folgenden Vorschlag:

„[man findet] die geringste Breite für einen einspurigen Fahrdamm zu 2,5 m, für einen zweispurigen zu 5,0 m, für einen dreispurigen, welcher nicht bloß das Begegnen zweier Wagen, sondern das gleichzeitige Halten eines Wagens erlaubt, zu 7,5 m, für einen vierspurigen Fahrdamm [mit Einschluss zweier Seitenstreifen, auf denen ungestört

Vorfahrt von Straßenfuhrwerk an die Bürgersteige stattfinden soll] zu 10,0 m.“ (STÜBBEN, J. 1890: 81 f.)

Neben dem Geh- und Fahrweg gibt es auch die Möglichkeit, Baumreihen und Vorgärten in dem Querprofil einer Straße regelhaft unterzubringen. Die nachfolgende Abbildung zeigt, wie Querprofile von 21 m und 26 m breiten Straßen mit Baumreihen und/oder Vorgärten gebaut sein können.

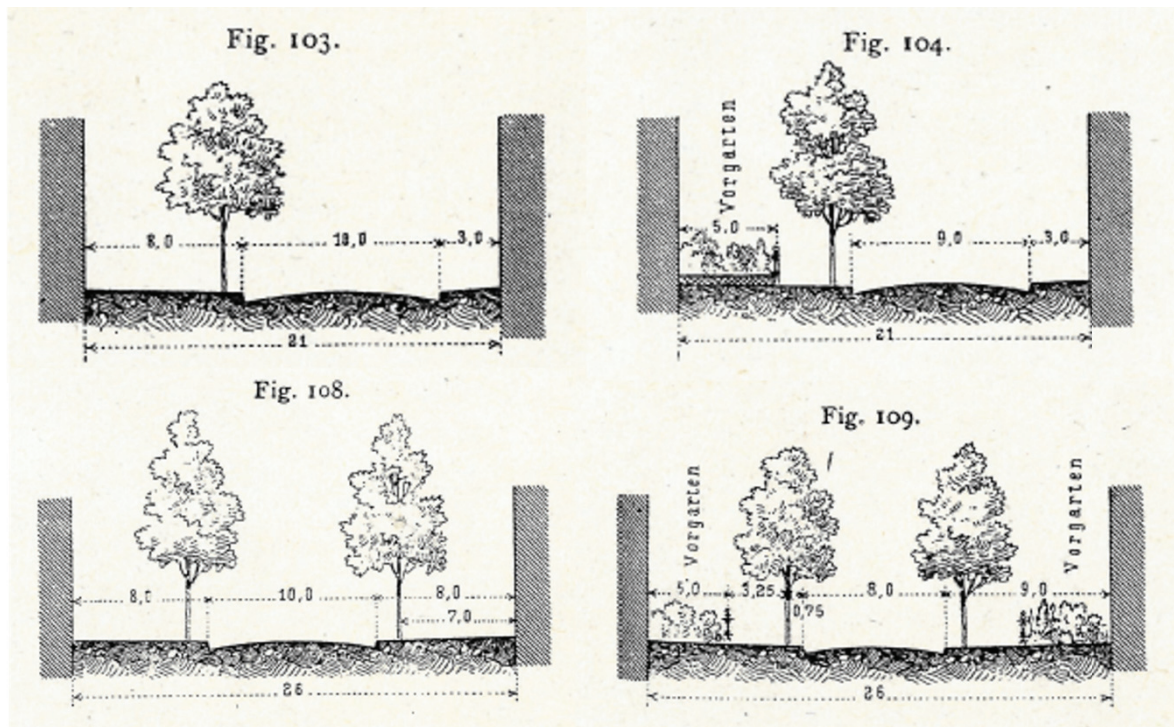


Abbildung 38: Querprofile von Stadtstraßen mit einer oder zwei Baumreihen sowie Vorgärten.  
Quelle: Stübben, J. 1890: 83.

Nach STÜBBEN beginnt ab einer Straßenbreite von 20 m die Möglichkeit der Pflanzung von Baumreihen an den Bürgersteigkanten. Damit die Bäume jedoch die Chance haben, gesund alt zu werden, empfiehlt sich in der Kategorie der Stadtstraßen von 20 bis 25 m die Anlage von nur einer Baumreihe (ders. 1890: 82).

Um einschätzen zu können, inwieweit sich bei der Planung der Beispielstraßen an diesen klugen Überlegungen orientiert wurde, sollen die Empfehlungen und realen Maße der fünf Straßen tabellarisch gegenübergestellt werden und als Ergänzung zu den angefertigten Querschnitten aus Kapitel 3 b dienen. Die Empfehlung für die Fahrwegbreite richtet sich immer nach den in den Beispielstraßen vorgefundenen Fahr- bzw. Parkspuren. Die Straßenbreite wurde gerundet, um mit angenehmeren Zahlen arbeiten zu können.

Tabelle 2: Empfehlung und Realität der Querprofile aller Beispielstraßen im Vergleich. Die Angaben der Spalte IV und V beziehen sich auf die angefertigten Straßenquerschnitte aus Kapitel 3 b. Die unterschiedlichen Maße der Straßenseiten werden mit „/“ getrennt gelistet (Bsp.: A/A1). Quelle: Eigene Darstellung.

	I.	II.	III.	IV.	V.
	Straßenbreite (s)	Empfohlene Breite der Bürgersteige (b) und Fahrwege (f)	Reale Breite der Bürgersteige (b) und Fahrwege (f)	zu verteilende Restbreite	verteilte Restbreite nach Zone
Kleine Wollweberstraße	18 m	b= 4,5 m f= 5,0 m	b= 4,4/3,9 m f= 5,5 m	4,0 m	Abstandsgrün = 4,0 m
Voßstraße	23 m	b= 5,75 m f= 7,5 m	b= 2,6/3,6 m f= 7,1 m	4,0 m	Squarevorgärten = 4,8/4,5 m
Neuenkirchener Straße	23 m	b=5,75 m f= 10,0 m	b=2,1/2,3 m f= 6,0m	1,5 m	Abstandsgrün = 6,2 m
Wieselweg	25 m	b= 6,25 m f= 5,0 m	b= 1,4/1,3 m f= 5,4 m	7,5 m	Parkflächen = 9,7/7,6 m
Zanderstraße	ca. 25 m	b= 6,25 m f= 5,0 m	b= 1,5/1,2 m f= 4,8 m	7,5 m	Bäume = 1,6/2,0 m

Aufgrund ihrer gleichen Breiten können die Voß- und die Neunkirchener Straße sowie der Wieselweg und die Zanderstraße jeweils gepaart miteinander verglichen werden. Die Kleine Wollweberstraße steht mehr oder weniger für sich.

In der **Kleinen Wollweberstraße** werden die Gegensätze im Verständnis von einem brauchbaren Querprofil sehr deutlich. Im Kontext der Betrachtungen der Straßen mit Einfamilienhäusern in Neubrandenburg ist es von Bedeutung festzuhalten, dass sich hier offensichtlich noch an den Maßen Stübbens orientiert wurde. Die Breite der Gehwege vor den Einfamilienhäusern kommt dem Idealwert von 4,5 m mit den realen 4,4 m ausgesprochen nahe. Auch die Breite des Fahrwegs ist verhältnismäßig. Wie der Straßenbeschreibung entnommen werden kann und in der Tabelle noch einmal verdeutlicht wird, ist die Idee des Zeilengeschosswohnungsbaus eine andere. Die mit ihm einhergehenden Leerflächen in Form von Abstandsgrün, verschwenden Platz, der dann an anderer Stelle fehlt. Auch die Baumstreifen und -scheiben, die bei 18 m Straßenbreite nicht zu empfehlen sind (s.o.), gehen zu Lasten der Gehwege. Spannend ist, dass sich dieser verschwenderische Umgang mit Fläche durch alle gelisteten Straßenbilder zieht. Die Anlässe/Ausprägungen scheinen sich lediglich zu wandeln.

Die Voßstraße und die Neuenkirchener Straße haben die gleiche Breite von gerundet 23 m. Wie unterschiedlich jedoch mit dem Platz umgegangen wird, ist ebenfalls gut in der Tabelle ablesbar.



In der **Voßstraße** sind die Verhältnisse recht ausgeglichen und an den Empfehlungen zu Querprofilen orientiert. Die Breite des Fahrwegs richtet sich nach der Vorgabe für die dreispurige Variante und die zu verteilende Restbreite wurde hier für die Installation der Squarevorgärten genutzt. Die Gehwege fallen dadurch schmaler aus als empfohlen. Durch das Vorhandensein vertikaler Grenzen sowie der Haus- und Bordränder können sie aber in ihrer gesamten Breite genutzt werden. Obendrein tragen die Squarevorgärten dazu bei, die sozialen Zuständigkeiten in der Straße lesbar zu machen (LÜHRS, H., STREDA, S. 2009). Sie legitimieren „(i.d.R.) Tor und Pforte, die uns von der Straße auf das Grundstück und zur Eingangstür führen“ und sind der Straße als sozialer Ort dadurch dienlich (ebd.).

In der **Neuenkirchener Straße** hat man unter gleichen Ausgangsbedingungen ein komplett anderes Straßenbild erzeugt. Hier liegen die Abstandsflächen vor den Reihenhäusern mit ihren 6,2 m Tiefe gleichauf mit der Breite der Fahrbahn und nur die Gehwege haben eine untergeordnete Bedeutung. Es wurde offensichtlich kein Wert daraufgelegt, die öffentlichen und privaten Zonen in einem ausgeglichenen Verhältnis anzulegen. So, wie die Fahrbahn und ihre Ränder hier genutzt werden, kommt im Grunde genommen nur die Kategorie der vierspurigen Fahrbahn in Frage, weshalb 10 m zu empfehlen sind. Beidseitiges Parken und Durchgangsverkehr kann eine Breite von 6 m nicht gewährleisten. Als Konsequenz wird hier zur Hälfte auf den Gehwegen geparkt, obwohl es die rückwärtigen Garagen gibt. BewohnerInnen der Neuenkirchener Straße bevorzugen ihre Fahrzeuge vorne zu parken, ganz gleich, ob der ohnehin schon schmale Gehweg dadurch noch weiter an Nutzbarkeit verliert.

Im **Wieselweg** wird das offensichtlich große Bedürfnis nach der unmittelbaren Nähe von Eingangstür und PKW auf die Spitze getrieben. Von dem 25 m breiten Straßenprofil werden sage und schreibe 17,3 m für die privaten Stellflächen und Garagenzufahrten vor der Bebauung genutzt. Hier wurde eindeutig nicht auf vorgeleistete Arbeit zu brauchbaren Querprofilen von Straßen zurückgegriffen. Im Zusammenhang mit der Betrachtung der Anfänge der Straßen (Kapitel 3 a.) stellte sich die Frage, was im Wieselweg wohl für die Straße übrigblieb. Die Antwort liegt auf der Hand: nichts. Die kümmerliche Breite des Gehwegs von 1,4/1,3 m ist bei Weitem nicht ausreichend, um den unterschiedlichen Ansprüchen der Menschen in ihrem Alltag gerecht zu werden. Er scheint für die BewohnerInnen nachweislich keine Rolle zu spielen. Dieser Eindruck kann mit den beiläufigen Beobachtungen während der Aufenthalte in der Straße verdichtet werden. Die meisten „angetroffenen“ BewohnerInnen fielen förmlich aus der Eingangstür ins Auto. Die Gehwege werden nicht als solche genutzt, sondern sind vielmehr erweiterte Zufahrt, was sich auch in dem verwendeten Oberflächenmaterial zeigt. Aus diesem Grund gibt es im Wieselweg keine Zonierung der Wege und deshalb auch keine Ränder.

Ein komplett anderes Straßenbild, das auf eine gewisse Art dem Wieselweg doch auch ähnelt, erzeugt die **Zanderstraße**. Die bereits zusammengetragenen Indizien reihen sich in den Vergleich der Straßen ein. Auch hier spielen die zu schmalen Gehwege eine untergeordnete Rolle für das Leben in der Straße. Die Straße ist hier nur vom Verkehr, also als Infrastrukturmaßnahme gedacht worden. Ein bedeutender Unterschied ist jedoch die Orientierung der Bebauung. Dadurch, dass häufig Bauwuch oder Rückseite zur Zanderstraße zeigt, kann keine Straßenöffentlichkeit entstehen. Die Alternative, um den Leerraum erträglicher zu machen, schien hier die Begrünung in Form von Baumstreifen und Baumscheibenstreifen. Stübgen spricht den Stadtstraßen ab 26 m Breite die Möglichkeit der Anlage zweier Baumreihen zu (vgl. Abb. 38 Fig. 108 u. 109), weshalb die Zanderstraße streng genommen nicht geeignet ist.

Sich den Bruch mit den Traditionen bewusst zu machen, kann als weiteres Indiz für das Verständnis der Motive, die hinter den Straßenplanungen stecken, gebraucht werden. Denn wie zu Beginn der Arbeit angeführt, setzt die Kompetenzgewinnung in weichen Disziplinen ein Verständnis der Motive voraus. Obwohl der Vergleich mit STÜBBENS Empfehlungen eher harter, faktenbasierter Natur ist, müssen seine Überlegungen als Grundlage dessen gesehen werden, was die Aneignbarkeit einer Straße erst möglich macht. Plump ausgedrückt: ohne einen (brauchbaren) Gehweg kann man schlecht die von JACOBS beschriebene "Sicherheit der Stadt, für das öffentliche Leben und für das Aufwachsen der Kinder" erwarten (dies. 1961: 65).

#### **e. Vom Verständnis der Ränder**

In der Zuordnung zu bestimmten Randtypen, sollen sämtliche Eindrücke, die wir bis hierhin von den Straßen erlangt haben, mit dem Wissen um ihre Anfänge sowie darüberhinausgehenden Überlegungen zu ihren Bedeutungen verknüpft und zusammengetragen werden.

##### **i) Der Rand als Markt**

Wie zu den Anfängen der Kleinen Wollweberstraße beschrieben wurde, verstand man die Straße im Mittelalter als Ort des Handels, da ihre Ränder aus den Hauswirtschaften der Menschen bestanden. Sie war deshalb ein sozialer Ort höchsten Grades. Hier wurde hauptsächlich für die eigene Hauswirtschaft gearbeitet. Eine Unterscheidung in „Privat“ und „Öffentlich“ im modernen Sinne gab es in der feudalen Gesellschaft des Mittelalters noch nicht. Jürgen Habermas untersucht den Typus „bürgerliche Öffentlichkeit“ in seinem Werk „Strukturwandel der Öffentlichkeit“, das erstmals 1962 erschien. Seiner Theorie nach, entwickeln sich die Bedeutungen einer Öffentlichkeit und damit auch einer Unterscheidung vom Privaten erst durch die Folgen der Einführung des Merkantilismus in das Gewerbe der Stadt im 18. Jahrhundert. Dieser begünstigte die Gewerbepolitik, also den Auf- und Abbau kapitalistisch arbeitender Privatbetriebe. Auch der

zur „Presse“ umfunktionierte Nachrichtenverkehr spielte eine ebenso wichtige Rolle wie der Warenverkehr in der Entwicklungsgeschichte des „Öffentlichen“ (ders. 1990:82 f.).

„Als Pendant zur Obrigkeit konstituiert sich die bürgerliche Gesellschaft. Die Tätigkeiten und Abhängigkeiten, die bisher in den Rahmen der Hauswirtschaft gebannt waren, treten über die Schwelle des Haushalts ins Licht der Öffentlichkeit.“ (ebd.: 76)

„In dem Maße, in dem sich das durchsetzt, schrumpft die Eigenversorgung und wächst die Abhängigkeit der lokalen Märkte von den territorialen und nationalen, sodass breite Schichten der Bevölkerung, v.a. der Städtischen, als Konsumenten von den Maßnahmen der merkantilistischen Politik in ihrer täglichen Existenz betroffen sind.“ (ebd.: 82)

SILVIO NAGEL beschreibt in „Das Haus und seine Grenzen“ (2001), dass die Erscheinung des Straßenbildes in der alten Stadt maßgeblich durch die vor den grenzständigen Häusern aneinandergereihten Hausvorplätze geprägt war. Eine morphologische Grenze in Form von unterschiedlich ausgeprägten Treppen oder Podesten vor den Eingängen wie wir sie aus der heutigen Straße kennen, habe es schon damals gegeben. Anders war allerdings, dass es noch keine Bürgersteige gab. In der Mitte der Straße verlief eine Rinne zur Ableitung der Abwässer und es fuhr eine noch überschaubare Anzahl an Fahrzeugen. Der Weg führte, genau wie auch heute noch, vor dem „Treppenstreifen“ der Häuser entlang. Die Hausvorplätze waren individuell nach den Möglich- und Fertigkeiten der HausbewohnerInnen befestigt. Dies wird z.T. heute noch in der unterschiedlichen Pflasterung der Zufahrten und Hausränder sowie ihrer Besetzung mit Pflanzkübeln sichtbar. Die sozialen Zuständigkeiten der Straße waren aber v.a. durch die Anwesenheit der arbeitenden Menschen und den damit verbundenen Tätigkeiten und der Inanspruchnahme der Fläche vor dem Haus lesbar. Es bedurfte keiner Baumreihen, da diese im täglichen Handwerk nur hinderlich gewesen wären. Es kam v.a. darauf an, genügend Platz und einen befestigten Untergrund zu haben, auf dem gut gearbeitet werden konnte. Die Parallelen sind groß. (ders. 2001: 24 f.)

Die Architektur folgte zudem einer Ordnung, denn sie war auf den Alltag der Menschen ausgerichtet. Nach den Überlegungen von KURT JAUSLIN in „Denkmale des Ästhetischen“ (1990) liegt in der Bedeutungsstruktur eines Bauwerks, der sog. „utilitas“, das „Ästhetische“. In der zugrundeliegenden Theorie der „Concinnitas“ als die schöne Ordnung der Welt, geht es um den Versuch, eine Weltordnung, die aus dem Sehen und der haptischen Wahrnehmung hervorgeht, in der Architektur als Bestandteil der Wirklichkeit zu manifestieren (ders. 1990: 105 f.). „Schönheit“ galt, wenn dann nur für den Moment des Gelingens, eher noch für die real gewordene Idee (ebd.: 109). Eine Idee von der Ordnung des Neubrandenburgs im 16. Jahrhundert erhalten wir in Abbildung 39. Das Ästhetische geht erst in der Wirklichkeit der industriellen Revolution und dem damit einhergehenden Städte- und Straßenbau verloren.

„Die Bauten der Concinnitas sind geblieben, was sie immer waren: Denkmale für eine schöne Ordnung der Welt. Daran vermag auch der Verfall nichts zu ändern, der nur die Folge ihres dauernden Dialogs mit der Wirklichkeit ist.“ (JAUSLIN, K. 1990: 110)



Abbildung 39: Kachelwandgestaltung nach einem Stich aus dem 16. Jahrhundert in Unterglasurmalerie von Werner Schinko. Quelle: Stadt- und Bezirksbibliothek neubrandenburg-information 1981: 10.

## ii) Der (Square)vorgarten-Rand

Die Voßstraße als Relikt der Gründerzeit definiert sich in ihrem Aufbau über die noch vorhandene Orientierung an Altbewährtem, das bis heute trägt. Damals sah man sich von den Entwicklungen, die mit der Industrialisierung einhergingen, vom zunehmenden Bedeutungsverlust durch die Beschleunigung der Wirklichkeit bedroht.

„Die Ästhetik flüchtet sich ins Ornament, mit dem man die Gerüste verhüllt, in der unnützen Hoffnung damit den Zerfall der alten ästhetischen Ordnung aufzuhalten.“ (ebd.: 131)

Das Verkehrsaufkommen stieg durch den Wandel von Manufakturen zu Fabriken und immer mehr Menschen kamen zum Arbeiten in die Stadt. Der bereits erwähnte neue Aufbau der gründerzeitlichen Straße wurde notwendig. Die Trennung von Lohnarbeits- und Wohnort hatte ihren Höhepunkt fast erreicht, weshalb die Bedeutung der Hausvorplätze zumindest für den Gelderwerb schwand. Der nun für die Ökonomie überflüssige Platz am Rand wurde mit wegbegleitenden, eingefriedeten Vorgärten markiert. (NAGEL, S. 2001: 27 ff.)

In der Fortführung der von HABERMAS beschriebenen Ausbildung vom Privaten als Gegenpol zum Öffentlichen, findet mit den Squarevorgärten der Voßstraße nun die Repräsentation des Privaten statt. In der Begriffsgeschichte ging Repräsentation jedoch immer mit besonderen Privilegien und Rechten einher, wurde demnach als Ausdruck der Grundherrschaft verstanden und war deshalb eher dem Begriff des Öffentlichen zuzuschreiben (HABERMAS, J. 1990: 59). Mit dem Squarevorgarten wurde angezeigt, dass man von der Arbeit vor dem Haus befreit war, gleichzeitig übernahm er eine wichtige soziale Funktion. Durch die Einfriedung ist bis heute der „häusliche Zugangs-, Distanz- und Gebrauchsraum vor der Tür“ gesichert, weshalb die Straße als sozial lesbarer Ort verstanden werden kann (BÖSE, H. 1981: 18).

### **iii) Der Kontroll-Rand**

Der Städtebau der darauffolgenden Jahre scheitert aus ästhetischer Sicht an seiner zunehmenden Desorientierung in der Überfülle der Einzelheiten in der Wirklichkeit und dem damit einhergehenden Verlust an Bedeutung (JAUSLIN, K. 1990: 135). Was in der Neuenkirchener Straße erschwerend hinzukommt ist die Ideologie einer Zeit, der nicht daran gelegen war, den Menschen in der Straße viel Freiheit zu individueller Aneignung von Räumen zu gewähren. Im Gegenteil diente die Anlage der Siedlung vielmehr dem übergeordneten Zweck des NS-Regimes, die in der Rüstungsindustrie arbeitenden „Parteizugehörigen“ nahe den Werken, in denen sie arbeiteten, unterzubringen. Es ist die Rede von einer „Gesundung der Wohnsiedlungsanlagen in den Gesamtraum“, deren Vorbilder man in der Gartenstadt- und Heimatschutzbewegung sah (WEIHSMANN, H. 1998:60 f.). Die Ausgaben für die sog. „Volkswohnungen“ sollten so gering wie möglich gehalten werden, was zur Folge hatte, dass die Ausstattung sehr einfach gehalten und die sanitären Einrichtungen meist sehr dürftig waren (ebd.: 69). Die Größe der Doppel- oder Reihenhäuser mit Garten bewegte sich von 48 bis 55 m<sup>2</sup>. Die Ausführungen WEIHSMANN'S zum NS-Wohn- und Siedlungsbau treffen auf die Neuenkirchener Straße zu. Die Größe der dort stehenden Reihenhäuser beträgt 52 m<sup>2</sup> und wie beschrieben, fallen die sanitären Einrichtungen mit nur 3 m<sup>2</sup> im Verhältnis zur Grundfläche sehr gering aus. Durch die Überprivilegierung der Abstandsflächen vor den Reihenhäusern tritt zu Tage, welche Idee die Ideologie verfolgte: der Wohnbau wurde als „Instrument für die Indienstnahme des Volkes im Sinn völkischer und rassistischer Propaganda sowie als Voraussetzung zur Verfolgung anderer, weitaus höher gesteckter politischer und wirtschaftlicher Ziele des NS-Staates“ missbraucht (ebd.: 59).

„Während der Staat vorgab, den Menschen ihre Unabhängigkeit zu geben, reglementierte man in Wahrheit ihr Leben immer mehr.“ (WEIHSMANN, H. 1998: 65)

Bis heute ist die anti-soziale Idee der Straße in dem Auftritt der verdrehten Verhältnisse von Privatem zu Öffentlichem spürbar. Die Autostadt-Bewegung gab ihr den Rest.

#### **iv) Der Rand als Parkplatz**

Dieser Randtyp ist eine Folge der Stadt, die den Verkehrstod starb (GRUNDLER, H., LÜHRS, H. 1993: 12). Gemeint ist der Wieselweg, der sich als Gegenbewegung zur immer stärker werdenden Veröffentlichung des Wohnens im Zeilengeschosswohnungsbau der 1960er Jahre versteht. Obwohl die Verteilung der Zonen dafürspricht, dass man sich hier möglichst viel privaten Anteil an der Straße „unter den Nagel reißen“ wollte, geschah das komplette Gegenteil. Man hat nicht verstanden, wie eine Straße funktioniert, die die Position der BewohnerInnen stärkt. Es wird stattdessen auf Distanz durch Fläche und Höhenunterschiede gesetzt, die z.T. im Relief des Gebiets begründet liegen. Die Straße wird förmlich zum Objekt der Selbstverwirklichung – „endlich Eigentum“ meint man die Häuser im Vorbeigehen schreien zu hören. Der gesamte Platz vor den Einfamilienhäusern ist dem Auto gewidmet.

#### **v) Der Rand als Wand**

„Privatleben ist wichtig in [...] Städten. Es ist unentbehrlich. Vielleicht ist es überall wichtig und unentbehrlich, aber an den meisten Orten bekommt man es nicht. [...] Die Literatur der funktionellen und formalen Planung behandelt dieses Privatleben in Begriffen von Fenstern, Aussichten und Einsichten von außen. Wenn niemand von außen Einblick in die Wohnung nehmen könne, sei die Privatheit gesichert. Wie einfältig ist das. Schutz gegen Einsicht von Fenstern her ist die einfachste Sache der Welt. Man zieht die Rolläden herunter oder die Vorhänge vor. Hingegen ist die Abgeschlossenheit, um die es wirklich geht, eine seltene Annehmlichkeit in dieser Welt und hat nichts mit der Lage der Fenster zu tun; es geht um das Recht, sein Privatleben auf die selbst ausgewählten Menschen zu beschränken, und um das Recht, über die eigene Zeit zu verfügen.“ (JACOBS, J. 1963: 48-49)

Die Zanderstraße ist der Inbegriff vom Vergessen und dem Bruch mit allem, was sich in der Architektur und Straßenplanung bewährt hat. Deutlich wird dies in den Verkehrsberuhigungen und deren Begleitern. Der weit verbreitete Zwang zur Begrünung, ja zur „Ökologisierung“ der Straße ist auch hier allgegenwärtig. Während die BewohnerInnen des Wieselwegs zu der Dominanz ihrer „privaten“ Anteile an der Straße stehen, versucht man dies in der Zanderstraße zu vertuschen. Hecken und Baumreihen gaukeln eine ländliche Idylle vor, in der sich die nach den PlanerInnen ausgemalten „Wohnhöfe“ vorzüglich integrieren sollten. Von den angestrebten gemeinsamen „großzügigen Freiflächen“ der privaten Gärten ist nichts zu sehen. Werden Straßen nicht vom Rand aus gedacht, steht die Bebauung also „kreuz und quer“, kommt es zur Veröffentlichung der Parzellen, auf die reagiert wird. Sollten uns die dann installierten übermannshohen Hecken oder auch z.T. Sichtschutzwände nicht alarmieren? Den Traum vom Eigenheim in genau solchen Siedlungen scheint bis heute nichts aufhalten zu können, obwohl die ersehnte Privatsphäre verwehrt bleibt. Dies rührt wohl daher, dass man mit der Straße eigentlich nichts zu tun haben will, weil man mit ihr die bedrohliche Öffentlichkeit verbindet, von der man

sich ja gerade zu distanzieren sucht. Gerhard Hard beschreibt diese Widersprüchlichkeit mit der „Verleugnung der Stadt durch die Städter“ (ders. 1985).

## Schlusswort

Mit der Betrachtung der Straßen und ihrer Ränder, dem dazu hilfreichen Kennenlernen der Neubrandenburger Geschichte sowie den Überlegungen zu den Bedeutungen des Gesehenen, konnte ich dem Verständnis der Wirklichkeit einen großen Schritt näherkommen. Mit Sicherheit ließe sich das bearbeitete Thema noch viel weiter denken und in dem Moment, in dem dies zu Papier gebracht wird, gäbe es genügend Ideen, um die Arbeit glatt von vorne schreiben zu können. Die in der Zwischenzeit gewonnenen Erkenntnisse wollen auch gehört und angewendet werden, doch ihre Zeit ist noch nicht gekommen. Sie müssen geduldig sein. Und so spielt auch das Loslassen und Vertrauen darauf, dass das, was geleistet wurde, gut ist, eine nicht unerhebliche Rolle im Lernprozess dieser Arbeit.



## Literatur

- AUTORINNEN (2006): Der Grundriss des Hauses. 16. PlanerInnenseminar -2006- in Wollingst (Wollingst III). In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (2014): Notizbuch 83 der Kasseler Schule. Der Grundriss des Hauses. Kassel: 29-151.
- BÄUERLE, HEIDBERT; THEILING, CHRISTOPH (1996): Plätze in Bremen – Platz haben und Platz lassen. Ein freiraumplanerisches Gutachten. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (1997): Notizbuch 44 der Kasseler Schule. Bremer-Reihen. Reihenhäuser und `ne Reihe Plätze in Bremen. Kassel: 1-134.
- BÖSE, HELMUT (1981): Die Aneignung von städtischen Freiräumen - Beiträge zur Theorie und sozialen Praxis des Freiraums. Kassel.
- BÖSE, HELMUT; HÜLBUSCH, KARL HEINRICH (1980): Cotoneaster und Pflaster - Pflanzen und Vegetation als Gestaltungsmittel. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (1989): Notizbuch 10 der Kasseler Schule. Nachlese: Freiraumplanung. Kassel: 23-32.
- BÖSE, HELMUT; SCHÜRMEYER, BERND (1984): Die Freiräume der Strasse oder die Strasse als Landschaft? Anmerkungen zur Verkehrsberuhigung. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (1989): Notizbuch 10 der Kasseler Schule. Nachlese: Freiraumplanung. Kassel: 136-160.
- BÖSE-VETTER, HELMUT (1990): Migge im Nachfüllpack – Einige Anmerkungen aus aktuellem Anlaß. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (1989): Notizbuch 10 der Kasseler Schule. Nachlese: Freiraumplanung. Kassel: 16-22.
- BÖSE-VETTER, HELMUT, HÜLBUSCH, KARL HEINRICH (1989): Alte Hüte rosten nicht - Gedanken zu dieser Nachlese. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (1989): Notizbuch 10 der Kasseler Schule. Nachlese: Freiraumplanung. Kassel: IV-VIII.
- DIX, MARTIN (2006): Die Quadratur des Kreises. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (2006): Notizbuch 66 der Kasseler Schule. Unter Verschuß. Der “modische” Bebauungsplan. Kassel: 79-88.
- GRUNDLER, HUBERT, LÜHRS, HELMUT (1993): Straßenbegleitgrün in der Krise. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (1993): Notizbuch 27 der Kasseler Schule. Vom Rand zur Bordüre. Kassel: 1-99.
- HABERMAS, JÜRGEN (1990): Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft. Suhrkamp. Frankfurt am Main.
- HALBACH, INGE ET AL (1991): Architekturführer. Neubrandenburg Stadt und Umgebung. Berlin.
- HARD, GERHARD (1990): Städtische Rasen hermeneutisch betrachtet. In: Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (1990): Notizbuch 18 der Kasseler Schule. Hard-Ware und andere Texte von Gerhard Hard. Kassel: 273-294.

- HEINEMANN, GEORG; POMMERENING, KARLA (1989): Struktur und Nutzung dysfunktionaler Freiräume. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation: Notizbuch der Kasseler Schule 12. Kassel.
- HUNDT, MATTHIAS (2002): Vom Kuhdamm zur Friedrichstraße. Freiraumplanerische Beobachtungen über Nachtjacken, Bürgervillen und andere Verkleidungen am Beispiel des Jahnviertels in Neubrandenburg. In: (Hrsg.) Landschafts- und FreiraumPlanunG Neubrandenburg (2002): Vom Kuhdamm zur Friedrichstraße. Verkleidungen, Verklärungen, Gebautes und Gedachtes in Neubrandenburg. Neubrandenburg: 13-84.
- HÜLBUSCH, INGE META (1978): Innenhaus und Außenhaus – Umbauter und sozialer Raum. Kassel.
- HÜLBUSCH, KARL HEINRICH (1995): Die Straße als Freiraum. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (2002): Notizbuch 59 der Kasseler Schule. Über kurz oder lang – von Promenaden, Friedhöfen und anderem. Kassel: 91-99.
- HÜLBUSCH, KARL HEINRICH (1995): Die Straße als Landschaft. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (2002): Notizbuch 59 der Kasseler Schule. Über kurz oder lang – von Promenaden, Friedhöfen und anderem. Kassel: 172-177.
- HÜLBUSCH, KARL HEINRICH (2003): Grünplanung ist keine Freiraumplanung. Der große Unterschied. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (2003): Notizbuch 64 der Kasseler Schule. Von ‚Gemeinen Hufen‘. Kassel: 163-194.
- HÜLBUSCH, KARL HEINRICH (2015): Vom geselligen Weg. In: (Hrsg.):Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (2018): Notizbuch 89 der Kasseler Schule. Symposien der AG Freiraum und Vegetation 2015 und 2017. Kassel: 110- 130.
- JANOSCH (1978): Oh, wie schön ist Panama. Die Geschichte, wie der kleine Tiger und der kleine Bär nach Panama reisen. Basel.
- JAUSLIN, KURT (1990): Denkmale des Ästhetischen. In: (Hrsg.) Fischer Taschenbuch Verlag GmbH (1990): Der Auftritt des Ästhetischen. Zur Theorie der architektonischen Ordnung. Frankfurt am Main: 105-165.
- KNITTEL, JÜRGEN (1986): Funktion und Leistung von Stadtvegetation. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (1989): Notizbuch 10 der Kasseler Schule. Nachlese: Freiraumplanung. Kassel: 164-188.
- LORBERG, FRANK (2015): Wegekanten - beiläufig betrachtet. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation: Notizbuch 89 der Kasseler Schule. Symposien der AG Freiraum und Vegetation 2015 und 2017. Kassel: 54-98.
- LUCKS, THERESIA (1993): Die „kreative Zerstörung“ der Straße -zum Beispiel Bremen-. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation: Notizbuch 27 der Kasseler Schule. Vom Rand zur Bordüre. Kassel: 100-183.

- LÜHRS, HELMUT (1994): Die Vegetation als Indiz der Wirtschaftsgeschichte dargestellt am Beispiel des Wirtschaftsgrünlandes und der GrasAckerBrachen – oder Von Omas Wiese zum Queckengrasland und zurück? In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (1994): Notizbuch 32 der Kasseler Schule. Kassel.
- LÜHRS, HELMUT; STREDA, SYLVANA (2009): Unveröffentlichte Texte zum Abstandsgrün. Neubrandenburg.
- MARQUARD, ODO (1984): Zeitalter der Weltfremdheit? Beitrag zur Analyse der Gegenwart. (online verfügbar unter: <http://geb.uni-giessen.de/geb/volltexte/2013/9610/pdf/GU-1985-2-S9-20.pdf>).
- MIGGE, LEBERECHEIT (1913): Die Gartenkultur des 20. Jahrhunderts. Jena.
- MUCHOW, MARTHA, MUCHOW, HANS HEINRICH (1935): Der Lebensraum des Großstadtkindes. Hamburg.
- NAGEL, SILVIO (2001): Das Haus und seine Grenzen. Ein Beitrag zur Kenntnis der Einfriedungen sozial gesicherter Territorien, dargestellt an Beispielen von Hausgrundstücken in Neubrandenburg. In: (Hrsg.) Landschafts- und FreiraumPlanunG Neubrandenburg (2003): Neubrandenburger landeskundige Skizzen 4: Das Haus und seine Grenzen. Neubrandenburg: 7-119.
- NAGL, ANGELIKA (2006): Der Stil des inneren Vorbehalts. "Reihenhäuser macht man in der Not - Einzelhäuser machen die Not". In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (2006): Notizbuch 66 der Kasseler Schule. Unter Verschuß. Der "modische" Bebauungsplan. Kassel: 31-35.
- OBERDORFER, ERICH (1949/2001): Pflanzensoziologische Exkursionsflora. Stuttgart.
- PANOFSKY, ERWIN (1994): Ikonographie und Ikonologie. In: (Hrsg.) Ekkehard Kaemmerling: Bildende Kunst als Zeichensystem. Ikonographie und Ikonologie. Theorien – Entwicklung – Probleme. Köln: 207-225.
- SIEBELS, JAN (2019): Hof und Haus. Eine freiraumplanerische Reflexion über Neubrandenburger Reihenhäuser im Siedlungsgrundriss der alten Stadt. Neubrandenburg.
- SOMMER, HANS-MARTIN (2014): Ihlenfelder Vorstadt und das Reitbahnviertel. Geschichte und Geschichten aus dem Neubrandenburger Norden. Neubrandenburg.
- STADT NEUBRANDENBURG (1999): Bebauungsplan Nr. 9.2.2. Broda Stadtkoppel Begründung. (Schadow Stadtplanung und Architektur). Esslingen.
- STADT NEUBRANDENBURG (2010): Begründung zum Flächennutzungsplan der Stadt Neubrandenburg. Neubrandenburg.
- STADT- UND BEZIRKSBIBLIOTHEK NEUBRANDENBURG-INFORMATION (Hrsg.) (1981): Neubrandenburg Stadtansichten. Neubrandenburg: 10.

- STATISTISCHES AMT MECKLENBURG-VORPOMMERN (2023): Bevölkerungsentwicklung der Kreise und Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern (Faktoren der Bevölkerungsentwicklung). Schwerin.
- STEINHÄUSER, URTA (1990): Planen für die Wechselfälle des Lebens. In: (Hrsg.) Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation (1990): Notizbuch 16 der Kasseler Schule. Kassel: 1-78.
- STÜBBEN, JOSEF (1890): 5. Kapitel. Die Längen und Querschnitte der Straßen. In: Der Städtebau. Braunschweig: 77-105.
- WEIHMANN, HELMUT (1998): NS-Wohn- und Siedlungsbauten. In: Bauen unterm Hakenkreuz: Architektur des Untergangs. Wien: 59-78.
- WIESEMANN, GABRIELE (1995): Der Aufbau von Neubrandenburg 1945 bis 1970. Regionalmuseum Neubrandenburg. Neubrandenburg.
- WIDELAK, HENNING (2015): Siedlungstypen im Vergleich. Vier Stadtquartiere Neubrandenburgs freiraumplanerisch betrachtet. Neubrandenburg.

## Abbildungen

Abbildung 1: Kürzlich sanierter Gehweg in der Ziegelbergstraße mit 30x30 cm Betonplatten. Der äußere Rand des Gehwegs wurde mit Mosaikpflaster befestigt, aber morphologisch durch einen Rasenbord vom Gehweg getrennt und verschließt sich dadurch einer Nutzung. Quelle: Eigene Aufnahme aus Oktober 2023. ....	11
Abbildung 2: Skizze zur Nutzungsbindung und dysfunktionalen Anteilen in der Wegenutzung. Quelle: HILLJE & REISENAUER 1996 In: LORBERG, F. 2015: 57. ....	12
Abbildung 3: Verortung der Beispiele in Neubrandenburg. Quelle: Eigene Darstellung. ....	14
Abbildung 4: Ausschnitt der Stadtkarte von Neubrandenburg. Aufgenommen 1860 durch E. Müller. Quelle: Archiv der Professur Freiraumplanung. ....	16
Abbildung 5: Ausschnitt aus der Übersichtskarte von der Feldmark der Vorderstadt Neubrandenburg, 1862. Die Karte ist geostet. Quelle: Archiv der Professur Freiraumplanung. ....	17
Abbildung 6: Formensprache der "Nationalen Tradition". Quelle: ARGE STADTBAUATELIER Stuttgart, bsr-Architekten Neubrandenburg 2000: 38. ....	20
Abbildung 7: Ausschnitt des Übersichtsplans Neubrandenburgs, 1960er Jahre. Die Oststadt ist in Planung. Maßstab 1:10.000. Quelle: Archiv der Professur Freiraumplanung. ....	21
Abbildung 8: Die Oststadt Ende der 90er Jahre/Anfang 2000. Im südlichen Kartenabschnitt liegt die Siedlung "Am Kiessee". Quelle: Archiv der Professur für Freiraumplanung. ....	22
Abbildung 9: Fertigstellungen von Eigenheimen in Neubrandenburg in der Zeit von 1990 bis 2002. Quelle: STADT NEUBRANDENBURG 2010: 35. ....	23
Abbildung 10: Straßenquerschnitt A – A1, Kleine Wollweberstraße. Maßstab 1:100. Quelle: Eigene Darstellung. ....	24
Abbildung 11: Legende des Straßenquerschnitts in Abbildung 12. Quelle: Eigene Darstellung. ....	25
Abbildung 12: Eingang einer 1950er-Jahre-Zeile mit Cotoneaster spec. und Potentilla fruticosa. Quelle: Eigene Aufnahme aus April 2023. ....	26
Abbildung 13: Eingang einer 1950er-Jahre-Zeile mit Pflanzbeeten links und rechts des Eingangs, bestehend aus Rosensträuchern und diversen Frühjahrsblühern aber auch Potentilla fruticosa in der Verlängerung des Abstandsstreifens. Quelle: Eigene Aufnahme aus September 2023. ....	27
Abbildung 14: Gehweg entlang der Reihenhäuser mit Blick in Richtung Innenstadt. Quelle: Eigene Aufnahme aus April 2023. ....	28
Abbildung 15: Straßenquerschnitt B-B1, Voßstraße. Maßstab 1:100. Quelle: Eigene Darstellung. ....	29

Abbildung 16: Legende des Straßenquerschnitts in Abbildung 17. Quelle: Eigene Darstellung...	30
Abbildung 17: Seitlicher Eingang eines gründerzeitlichen Geschosshauses in der Voßstraße mit Squarevorgarten. Ein geöffnetes Tor für Fahrzeuge und eine geschlossene Pforte für Fußgänger sind mit dem Zaun verbunden. Quelle: Eigene Aufnahme aus Oktober 2023.....	31
Abbildung 18: Gründerzeitliches Geschosshaus in der Voßstraße ohne Tor und Pforte (vgl. Querschnitt B1). Der zugehörige Zaun (links) hat keinen Sockel und ist entlang des Fußweges zum Eingang erniedrigt. Quelle: Eigene Aufnahme aus Oktober 2023. ....	31
Abbildung 19: Gründerzeitliches Geschosshaus in der Voßstraße ohne Tor und Pforte. Der Zaun hat keinen Sockel und wird entlang des Fußweges zum Eingang nicht weitergeführt. Ein einsamer Zaunpfeiler und eine Reihe Betonplatten in Verlängerung des noch bestehenden Zauns deuten darauf hin, dass es hier einst eine Pforte gab und der heutige PKW-Stellplatz (wahrscheinlich mit Tor) eingefriedet gewesen sein könnte. Quelle: Eigene Aufnahme aus Oktober 2023.....	32
Abbildung 20: Straßenquerschnitt C-C1, Neuenkirchener Straße. Maßstab 1:100. Quelle: Eigene Darstellung.....	34
Abbildung 21: Legende des Straßenquerschnitts in Abbildung 22. Quelle: Eigene Darstellung...	35
Abbildung 22: Blick in die Neuenkirchener Straße in Richtung Burgholzstraße. Die vorderen Parzellengrenzen werden individuell als Zaun oder Hecke hergestellt, können aber auch fehlen. Quelle: Eigene Aufnahme aus Juli 2023.....	36
Abbildung 23: Abschnitt der „Miststraße“, die die Rückseite der tiefen Parzellen mit Garagen erschließt.....	36
Abbildung 24: Straßenquerschnitt D-D1, Wieselweg. Maßstab 1:100. Quelle: Eigene Darstellung.....	38
Abbildung 25: Legende des Straßenquerschnitts in Abbildung 26. Quelle: Eigene Darstellung...	39
Abbildung 26: Einfamilienhaus im Wieselweg mit Stellplatz und Zufahrt zur rechts vom Eingang gebauten Garage im Erdgeschoss. Quelle: Eigene Aufnahme aus Juli 2023.....	40
Abbildung 27: Einfamilienhaus im Wieselweg mit Stellplatz und steil abfallender Zufahrt zur links vom Eingang gelegenen Kellergarage. Quelle: Eigene Aufnahme aus Juli 2023.....	41
Abbildung 28: Straßenquerschnitt E – E1, Zanderstraße. Maßstab 1:100. Quelle: Eigene Darstellung.....	42
Abbildung 29: Legende des Straßenquerschnitts in Abbildung 30. Quelle: Eigene Darstellung...	43
Abbildung 30: Mit übermannshohen Hecken und Sträuchern wird versucht die Bereiche vor dem Eingang und den Bauwuch vor fremden Blicken zu schützen. Links ist der durch dunkelgraues Pflaster angezeigte Bordrand des Gehwegs zu erkennen. Quelle: Eigene Aufnahme aus Juli 2023.....	44

Abbildung 31: (links) Begrenzung eines Bauwichts mit übermannshohem Sichtschutzzaun und Carport. (rechts) Begrenzung einer Rückseite mit einer übermannshohen Ligusterhecke. Quelle: Eigene Aufnahme aus September 2023.....	45
Abbildung 32: (v.l.n.r.) Die Reihe E6 bis E10 ist auf Höhe der Sichtschutzwand entstanden; die Reihe E 11 bis E 13 wenige Meter weiter auf Höhe des angrenzenden Carports. Zeichnung: Hauke Rostek; bearbeitet von Emily Mc Cracken.....	46
Abbildung 33: (v.l.n.r.) Die Reihe E1 bis E5 ist zwischen einer übermannshohen Ligusterhecke und dem Baumstreifen zwischen dem 2. und 3. Ahorn entstanden; die Aufnahmen E 17 bis E 18 wurden ein paar Meter weiter unter den alten Robinien gemacht. Zeichnung: Hauke Rostek; bearbeitet von Emily Mc Cracken.....	47
Abbildung 34: Abgebildet ist der Namensgeber des Baumscheibenstreifens: der Standort eines „verinselten“ Ahorn, der durch den Maränenstieg von den anderen in der Reihe getrennt steht. Zeichnung: Hauke Rostek; bearbeitet von Emily Mc Cracken.....	47
Abbildung 35: Querprofil einer Stadtstraße mit „freundlichem Aussehen“. Quelle: Stübben, J. 1890: 81. ....	52
Abbildung 36: Querprofile von Stadtstraßen mit einer oder zwei Baumreihen sowie Vorgärten. Quelle: Stübben, J. 1890: 83.....	53
Abbildung 37: Kachelwandgestaltung nach einem Stich aus dem 16. Jahrhundert in Unterglasurmalerei von Werner Schinko. Quelle: Stadt- und Bezirksbibliothek Neubrandenburg-information 1981: 10. ....	58
Abbildung 38: Stadtkarte von Neubrandenburg. Aufgenommen 1860 durch E. Müller. Quelle: Archiv der Professur Freiraumplanung.....	71
Abbildung 39: Übersichtskarte von der Feldmark der Vorderstadt Neubrandenburg, 1862. Quelle: Archiv der Professur Freiraumplanung.....	72
Abbildung 40: Übersichtsplan von Neubrandenburg aus der DDR, 1960er Jahre. Maßstab 1:10.000. Quelle: Archiv der Professur Freiraumplanung.....	73

## Tabellen

Tabelle 1: Pflanzensoziologische Tabelle der Gehwege und ihrer Ränder in der Zanderstraße. Quelle: Eigene Darstellung.....	48
Tabelle 2: Empfehlung und Realität der Querprofile aller Beispielstraßen im direkten Vergleich. Die Angaben der Spalte IV und V beziehen sich auf die angefertigten Straßenquerschnitte aus Kapitel 3 b. Die unterschiedlichen Maße der Straßenseiten werden mit / getrennt gelistet (Bsp.: A/A1). Quelle: Eigene Darstellung.....	54

## Eidesstattliche Erklärung

Ich, Emily Ann Mc Cracken, erkläre hiermit eidesstattlich, dass ich die vorliegende Bachelor-Arbeit mit dem Thema „Notizen vom Rand – die Straße als Frei- oder sozialer Leerraum, dargelegt anhand von Beispielen Neubrandenburgs“ selbständig und ohne Benutzung anderer als angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe; die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht. Die Arbeit wurde bisher in gleicher und ähnlicher Form keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht.

Ort, Datum

Unterschrift







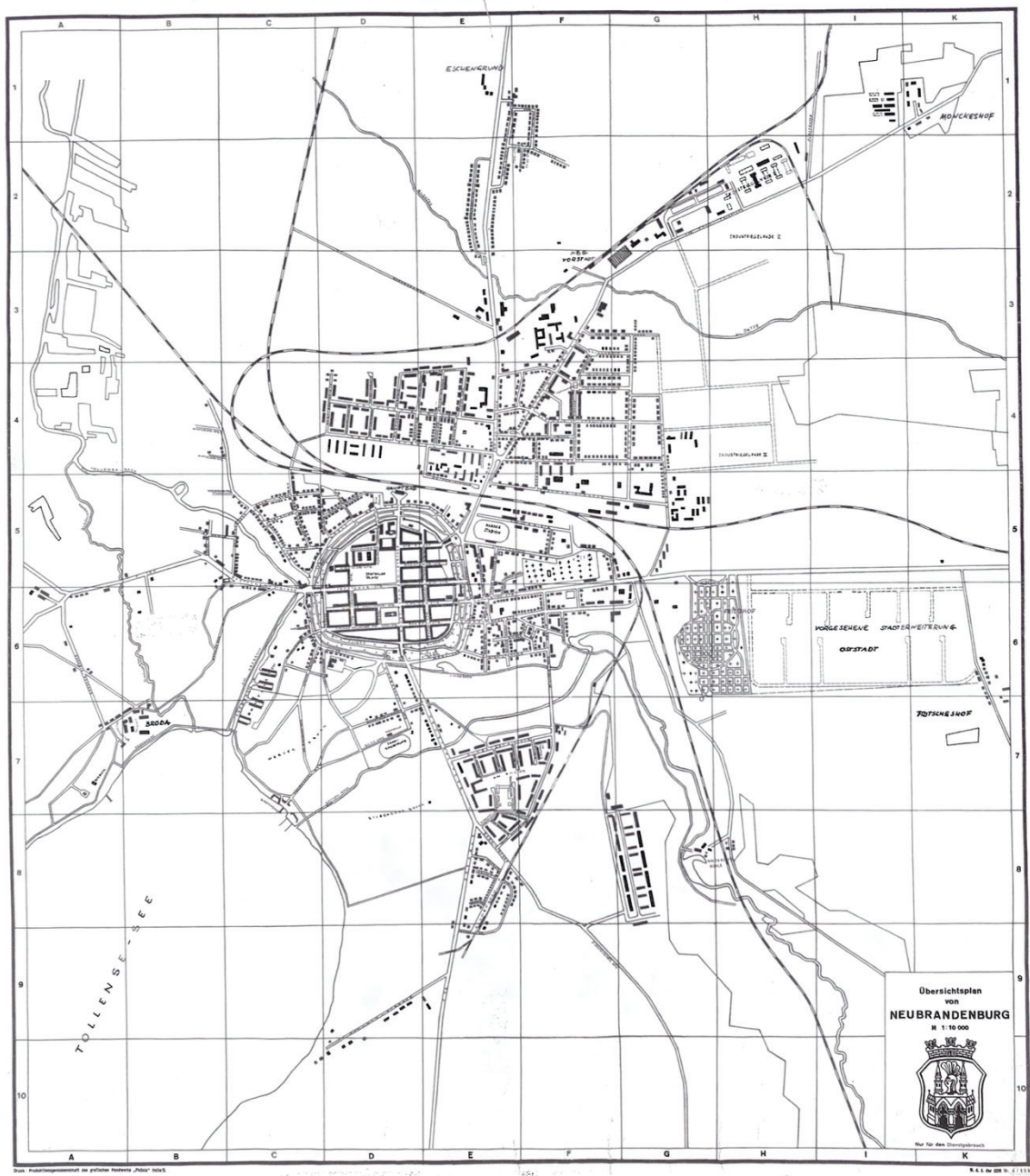


Abbildung 42: Übersichtsplan von Neubrandenburg aus der DDR, 1960er Jahre. Maßstab 1:10.000. Quelle: Archiv der Professur Freiraumplanung.