

Auftakt in Neustrelitz

Neustrelitz, den 13.06.2018

I. VORGESPRÄCH

Anwesende

- von der Stadtverwaltung
 - Karsten Rohde (Dezernent für Stadtentwicklung und Bau)
 - Axel Zimmermann (Leiter des Amtes für Stadtplanung und Grundstücksentwicklung)
- von FUSS e.V.
 - Patrick Riskowsky (Projektorganisator)
 - Bertram Weisshaar
 - Dr. Viktoria Wesslowski

Thematische Ausrichtung der Zusammenarbeit mit der Stadt

Ausgangssituation:

Neustrelitz ist eine Planstadt und zugleich Residenzstadt aus dem 18. Jahrhundert und mit rund 21.000 Einwohnern im Naturraum der Mecklenburgischen Seenplatte gelegen.

Kern der Innenstadt ist der quadratische Marktplatz mit seinen achtstrahligen Sternstraßen. Dieser befindet sich zwischen dem Hauptbahnhof im Osten und dem Stadthafen im Westen. Aufgrund einer Ortsumgehung mit den Bundesstraßen B96, B193 und B198 ist der Innenstadtbereich weitestgehend frei von regionalen bzw. überregionalen Durchgangsverkehren. Der Marktplatz mit seiner verkehrlichen Verteilerfunktion weist allerdings einen relativ hohen Kfz-Anteil auf, was die Qualität für den Fußverkehr in gewissem Maße einschränkt. Als wichtigste Geschäftsstraße und zugleich Fußgängerzone schließen sich die Strelitzer Straße und ein Einkaufszentrum im Südosten daran an.



Blick vom Schlossgarten auf die Innenstadt

Die im **Verkehrsentwicklungsplan (VEP)** von 2004 getroffenen ersten Aussagen zum Fußverkehr wurden in der Fortschreibung des **Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK)** weiter ausgeführt. Dabei spielte unter anderem das Thema „*Barrierefreiheit im öffentlichen Raum*“ eine große Rolle.

Im ISEK (2016) wird rekapituliert, dass die im Verkehrsentwicklungsplan prognostizierte Verkehrsmengenreduzierung bislang nicht erreicht wurde. Hieraus resultieren „*nach wie vor überhöhte Immissionen durch Straßenverkehr mit entsprechender Überschreitung von Richt- und Orientierungswerten aufgrund des Verkehrs entlang der Hauptverkehrsstraßen, insbesondere auf der Strelitzer Chaussee und ihrer Kreuzungspunkte mit anderen Straßen*“. (ISEK S. 79/80)

Insbesondere wird im ISEK der Markt aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens als Barriere bewertet: *„Dem Konzept zur Umgestaltung des Markplatzes lag die Prognose zugrunde, wonach der Verkehr nur ein Drittel der aktuell vorliegenden Belegungszahlen umfassen sollte. Aus diesem Grund ist zum einen die Aufenthaltsqualität nicht in der gewünschten bzw. erwarteten Form eingetreten. Zum anderen wirkt sich dies gemäß dem Einzelhandelsentwicklungs- und Zentrenkonzept der Stadt erschwerend auf die Verknüpfung der Nebenlagen des Einzelhandels mit der Hauptlage, der Strelitzer Straße, aus.“* (S. 88)

Um zu wesentlichen Verbesserungen zu kommen, benennt das ISEK als ein Ziel, *„innerhalb des Innenstadtrings flächendeckend die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen“*. (S. 88)

Im Kapitel „Fuß- und Radverkehr“ des ISEK wird festgehalten: *„Für den Fußverkehr ist in den Geschäftsnebenlagen der Innenstadt sowie im Bereich des Markts die Aufenthaltsqualität durch den überwiegend starken Kfz-Verkehr teilweise eingeschränkt. An einigen stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen fehlen Querungshilfen (Mittelinseln, Signalanlagen, Überwege) für Fußgänger. Wie unter dem vorangegangenen Punkt ausgeführt, wirkt der Markt als Barriere für den Fußgänger.“* (S. 88/89)

Bei ihrer Bewerbung zur Teilnahme am Projekt im Jahr 2016 gab die Stadtverwaltung an, dass es für sie beim Thema Fußverkehr in erster Linie *„um einen Paradigmenwechsel bei den einzelnen Verkehrsteilnehmern“* gehe. Dabei habe *„dieses Thema auf Planungsebene bislang (noch) nicht die erforderliche Beachtung erfahren“*. (Schreiben des Amtes für Stadtplanung und Grundstücksentwicklung v. 11.10.16)

Themen und Erwartungen der Stadtverwaltung:

- Im betreffenden Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau wurde die Zusammenarbeit mit FUSS e.V. und das Vorhaben des Anstoßes einer Fußverkehrsstrategie besprochen und begrüßt.
- Von Seiten der Stadtverwaltung erwartet man von dem Projekt einen „Blick von Außen“ auf die bekannten Situationen. Insbesondere sind Hinweise und Vorschläge für Maßnahmen erwünscht, durch welche auch mit begrenztem Aufwand eventuell größere Effekte erzielt werden könnten. Wünschenswert sind weiterhin Hinweise, die sich nicht nur auf eine jeweils konkrete Situation beziehen, sondern sich auch auf andere Bereiche in der Stadt übertragen ließen.
- Die Stadtverwaltung wies darauf hin, dass im Hause eine enge Zusammenarbeit von der Planungsabteilung mit dem Hoch- und Tiefbauamt sowie mit dem Dezernat für Tourismus bestehe. Dabei könne man punktuell unter Inanspruchnahme von Fördergeldern bei Hinweisen durch die Zivilgesellschaft auf Mängel oder das Fehlen von barrierefreier Infrastruktur (z.B. Bordsteinabsenkungen) schnell reagieren.
- Im Zentrum der Betrachtungen stehen sollten die drei **Schwerpunktthemen**:
 - Fußwegenetz (Orientierung in der Stadt, Wegweisung, Netzlücken)
 - Barrierefreiheit (Alltagswege von Menschen mit Behinderung)
 - Sicherheit (Verkehrserziehung, Schulwege, Unfallprävention)
- Besondere Unfallschwerpunkte in Bezug auf den Fußverkehr sind der Stadt nicht bekannt. Ein bekanntes Problem ist jedoch die häufige Nutzung der Gehwege durch Radfahrer, insbesondere in Straßen mit Pflasterstein-Fahrbahn. Das Radfahren auf den Gehwegen hat gewissermaßen „Tradition“ in Neustrelitz. (Sinngemäße Aussage: *„Praktisch alle [Radfahrende] fahren auf dem Gehweg.“*)
- Die Einrichtung eines regelmäßig arbeitenden Arbeitskreises (z.B. Runder Tisch Fußverkehr) wird von Seiten der Stadtverwaltung nicht gewünscht. Stattdessen solle es eher um konkrete Projekte gehen. In diesem Zusammenhang wurde auf die öffentlich durchgeführten Sitzungen des Bauausschusses hingewiesen, in welchen jede Baumaßnahme öffentlich vorgestellt wird.

- Bezüglich des durchzuführenden Workshops Fußverkehrsstrategie erfolgt die Einschätzung der Stadt, dass ein einführender Workshop angebracht sei. Eine „Beteiligungs-Müdigkeit“ wird nicht erwartet. Eher ist für den Workshop mit den „üblichen Verdächtigen“ zu rechnen, da die Stadtverwaltung strategisch auf die Streuung der Ergebnisse über Multiplikatoren von Verbänden, Interessensvertretungen und sonstigen Institutionen setzt.
- Erörtert wurde auch die Überlegung, den Workshop eventuell auf einen bestimmten Stadtteil oder einen thematischen Schwerpunkt einzugrenzen.

Routenfindung für den Fußverkehrs-Check

Ein Vorschlag der Stadtverwaltung sah vor, die Nord-Süd-Verbindung (Strelitzer Chaussee) mit den Stadtteilen Strelitz-Alt, Kiefernheide sowie der Innenstadt auf ihre Qualitäten zu überprüfen. Diese bis zu sieben Kilometer lange Strecke würde jedoch den Umfang des Projektes sprengen. In dem Auftaktgespräch wurde deshalb gemeinsam entschieden, eine Route im Innenstadtbereich auszuwählen. Von zentraler Bedeutung ist dabei das touristische Dreieck, das sich zwischen Stadthafen, Marktplatz und Schlossgarten aufspannt.

Betrachtet werden sollen insbesondere...

- der **Marktplatz**: Dieser ist gegenwärtig noch mit ca. 7.000 Kfz/Tag belegt. Bei der Konzeption der Umgestaltung wurde von einer erzielbaren Reduktion auf etwa 2.000 Kfz/Tag ausgegangen, was bislang zwar noch nicht erreicht wurde, nach wie vor jedoch als wünschenswerte Größe betrachtet wird.
- die **Friedrich-Wilhelm-Straße** im Bereich des Kreisverkehrs (zur Tiergartenstraße und Strelitzer Chaussee): Die Überquerung der Friedrich-Wilhelm-Straße ist bekannt als eine problematische Situation für die wichtige Wegerelation zwischen Bahnhof und Markt/Zentrum.

Weitere Termine

- Fach-Fußverkehrs-Check (13. – 14. Juni 2018; *intern*)
- Workshop „Wo stehen wir und wo wollen wir hin?“
→ Donnerstag, 27. September 2018, ca. 15 – 17:30 Uhr
- Fußverkehrs-Check mit der Öffentlichkeit
→ Donnerstag, 18. Oktober 2018, ca. 16 – 19 Uhr
- Nachgespräch mit der Stadtverwaltung (*Terminfindung steht noch aus.*)

Autoren: Patrick Riskowsky (M.Sc. Stadt- und Regionalplanung),
Bertram Weisshaar (Dipl.-Ing. Landschaftsplanung)

Fotos: FUSS e.V., Patrick Riskowsky

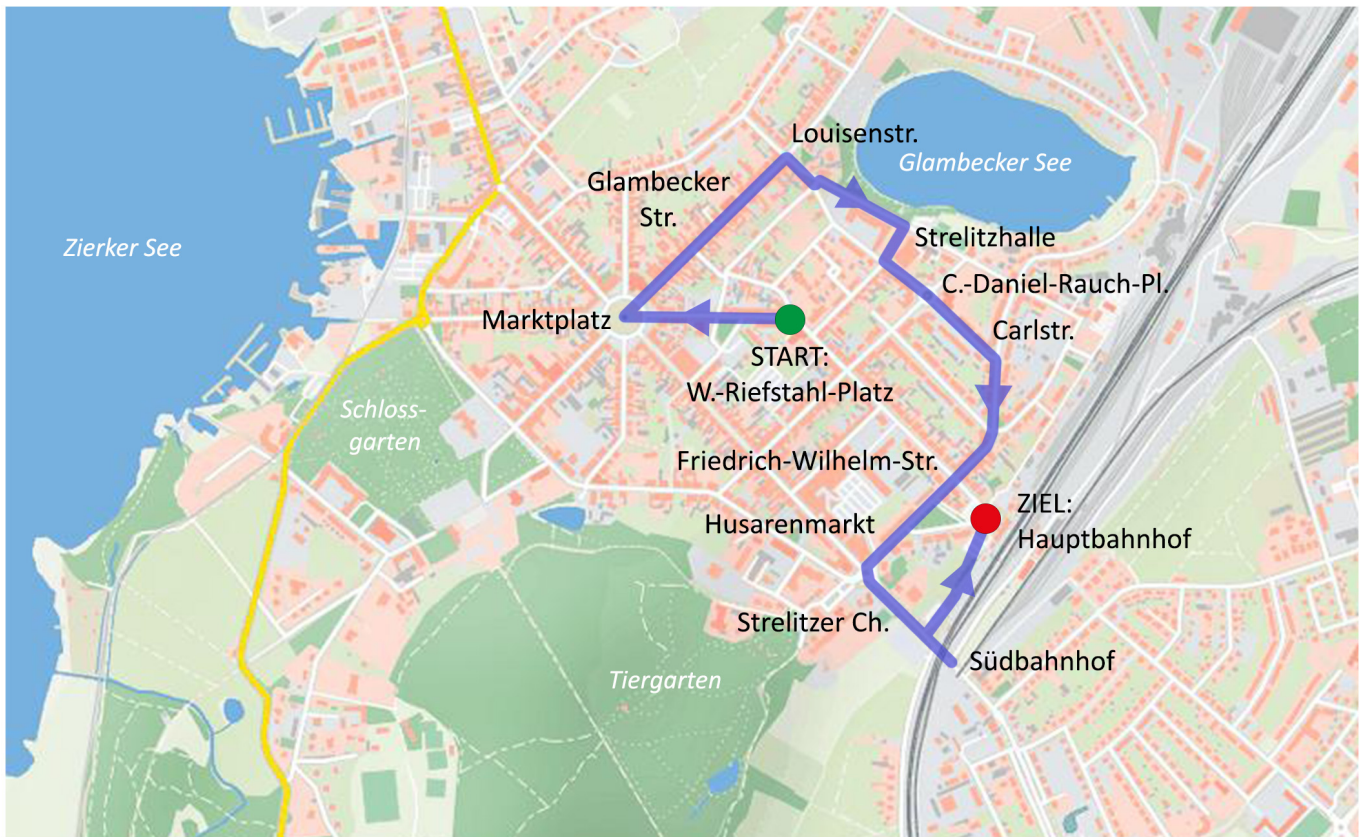
Allgemeine Hinweise:

Das Protokoll soll weitestgehend die besprochenen Inhalte und Ergebnisse darstellen, legt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Richtigkeit der dargestellten Aussagen durch die Stadtverwaltung sind ohne Gewähr.

Die hierin verwendeten Fotos wurden von FUSS e.V. zum Zweck der Dokumentierung des Projekts „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)“ aufgenommen und sind nicht weiterzugeben.

II. STADTBEGEHUNG

Im Anschluss an das Vorgespräch fand eine Stadtbegehung mit allen Anwesenden statt.



Kartengrundlage: Geoportal Mecklenburgische Seenplatte; URL: <http://geoport-ik-mse.de/geoportal/index.php>

Die ausgewählte **Route** führte vom Stadthaus am Wilhelm-Riefstahl-Platz entlang

- der Bruchstraße (als eine wichtige Verbindung zwischen Bahnhof und Markt),
- des Marktplatzes,
- der Glambecker Straße,
- der Louisenstraße,
- des Platzes zwischen dem Gymnasium „Carolinum“ und der Strelitzhalle,
- der Carlstraße und des Christian-Daniel-Rauch-Platzes,
- der Friedrich-Wilhelm-Straße bis zum Kreisverkehr am Einkaufszentrum sowie
- der Strelitzer Chaussee
- bis zur vor wenigen Jahren neu geschaffenen Fußwegeverbindung zum Bahnhof.

Im Folgenden werden drei besprochene Themenschwerpunkte mit beispielhaften Situationen erläutert, wie sie uns von der Stadtverwaltung Neustrelitz geschildert wurden.

Situation des Fußverkehrs in Neustrelitz aus Sicht der Stadtverwaltung

Thema 1: Fußwegenetz und Marktplatz

Entlang der gemeinsam begangenen Route gaben Herr Rohde und Herr Zimmermann (beide Stadtverwaltung) Hinweise bezüglich örtlicher Besonderheiten und zu realisierten Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs sowie auch zu bestehenden Problemlagen:

Der erste Stopp der Stadtbegehung fand am **Marktplatz** statt. Der erst jüngst fertiggestellten Platzgestaltung sei eine umfangreiche öffentliche Diskussion und langwierige Abstimmung mit der Denkmalpflege vorhergegangen. Eine erneute Umgestaltung sei daher für die nahe und mittlere Zukunft nicht zu erwarten.

Auf dem Marktplatz gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h. Nach augenscheinlichen Beobachtungen wird diese nicht von allen Kfz eingehalten. Die Polizei wurde daher um Geschwindigkeitskontrollen gebeten, bei welchen allerdings kaum Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt wurden.

Der Marktplatz sei darüber hinaus ein Eckpunkt des touristischen bzw. städtebaulichen Dreiecks der Stadt Neustrelitz, das sich bis zum Stadthafen am Zierker See im Westen und dem Schlossgarten im Süden erstreckt. Alle drei Eckpunkte sind von der Seestraße aus gut erreichbar. Wichtige Wegeverbindungen bestehen vom Marktplatz aus auch über die Augustastraße zum Hauptbahnhof sowie entlang der Fußgängerzone Strelitzer Straße bis zum Einkaufszentrum „Husarenmarkt“.



Das touristisch-städtebauliche Dreieck: Marktplatz – Stadthafen – Schlossgarten

Eine wichtige städtische Straßenverbindung ist die **Strelitzer Chaussee**, welche die Wohngebiete in Kiefernheide und Strelitz-Alt an die Innenstadt und den Hauptbahnhof anbindet. Der Weg aus den südlichen Stadtgebieten zum Bus-/Hauptbahnhof bedingte für Fußgänger eine unattraktive Route entlang der wenig belebten Straße *Bahnhof Süd*, die als Sackgasse zwischen Gleisanlagen auf einen relativ schmalen Fußgängertunnel zuführt. Ein neu hergestellter Fuß-/Rad-Weg bietet nun eine „luftigere“ alternative Verbindung vom Bus-/Hauptbahnhof (Rudi-Arndt-Platz) zur Strelitzer Chaussee.



Zuvor: schmal, aber ohne Alternative – der Fußgängertunnel am Hauptbahnhof

Nun grün und bequem: Der neue, alternative Verbindungsweg westlich der Bahngleise

Darüber hinaus ist die Stadtverwaltung gewillt, bestehende **Lücken im Fußwegenetz** durch neue Wege zu ergänzen. So wurde beispielsweise am nördlichen Ende der Twachtmannstraße eine neue Fußwegeverbindung zum Wohngebiet am Töpferberg geschaffen. Aufgrund der topographischen Verhältnisse ist der Weg mit einer Treppenanlage realisiert worden. Nach Fertigstellung gab es öffentliche Kritik wegen der fehlenden Barrierefreiheit. Aus Sicht der Stadtverwaltung stellt der neue Wege dennoch eine Verbesserung dar, da es zuvor an dieser Stelle noch gar kein Wegangebot für Fußgänger gab, diese Wegerelation somit eine neu geschaffene Abkürzung bietet.



Nicht-barrierefreie Abkürzung: Die Treppenanlage am nördlichen Ende der Twachtmannstraße

Thema 2: Barrierefreiheit

Der Innenstadtbereich sei mittels Fördergeldern aus einem Städtebauförderprogramm schon weitestgehend mit neu belegten straßenbegleitenden Gehwegen versehen. Auch seien an vielen Straßenkreuzungen **Bordsteinabsenkungen** im Sinne der Barrierefreiheit vorgenommen worden. Da die Fahrbahnen mancher Straßen aus Gründen des Denkmalschutzes mit Kopfsteinpflaster ausgestattet sind, seien stellenweise Fahrbahnüberquerungen mit glatten Pflastersteinen geschaffen worden, um Menschen mit Rollator, Kinderwagen und Rollstuhlfahrern den Weg über die Straße zu erleichtern.



Abgesenkter Bordstein und glatt gepflasterte Querung am Christian-Daniel-Rauch-Platz

An anderen Stellen besteht dagegen noch **Nachholbedarf** für die Stadt, wie sich bei dem Rundgang herausstellte. Vor Ort erörtert wurde z.B. der südliche Zugang zum Vorplatz der Strelitzhalle. Hier haben sich Radfahrer bereits einen provisorischen Weg „erfahren“. Der ansonsten zu benutzende Zuweg von der Carlstraße aus (südlich der Strelitzhalle) stellt auch insbesondere für geheingeschränkte Menschen von der Innenstadt kommend einen Umweg dar, zumal sie von der südlichen Bürgersteigseite der Carlstraße aus aufgrund straßenbegleitender Stellplätze und fehlender Bordsteinabsenkung an der Stelle schlecht erreichbar ist.



Noch nicht barrierefrei: Der südliche Zugang zum Platz an der Strelitzhalle

Thema 3: Verkehrssicherheit

Im Bereich der Verkehrssicherheit gibt es nach Aussage der Stadtverwaltung zwar für den Fußverkehr keine Unfallschwerpunkte, dennoch fällt besonders in der Innenstadt ein erhöhtes **Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Radfahrern** auf. Dies hänge vor allem damit zusammen, dass es hier so gut wie keine Fahrradwege gibt, sondern die Radfahrer auf vielen Gehwege fahren dürfen bzw. sie stellenweise den Seitenraum sogar benutzen müssen.

Da es das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt weitestgehend nicht erforderlich macht, sind in diesem Bereich keine Zebrastreifen zu finden. Um den Fußgängern stellenweise mehr Sicherheit zu bieten, sind stattdessen häufig Fußgängerinseln auf der Hälfte der Fahrbahn eingerichtet worden. In der Louisenstraße solle die **Mittelinseln** sowohl Besuchern der Strelitzhalle den Weg zum gegenüberliegenden Parkplatz, aber auch Schülern des Gymnasiums den Weg über die Straße zum Sportplatz erleichtern.

Nur an wenigen Kreuzungen gibt es **Lichtsignalanlagen** (LSA), wobei Fußgänger ihre Grünphase per Knopfdruck anfordern müssen (bekannt als sogenannte „Bettelampeln“). An der Kreuzung Glambecker Straße / Louisenstraße beispielsweise besteht eine Dauergrünphase für den Autoverkehr auf der Glambecker Straße; Autos aus der Louisenstraße werden mittels Sensorentechnik erkannt. Fußgänger, die die Glambecker Straße überqueren wollen, müssen jedoch in jedem Falle den Anforderungsknopf drücken, damit sie ihre Grünphase erhalten.

In der Friedrich-Wilhelm-Straßen sollen **Absperrketten** Fußgänger, die aus Richtung Bahnhof durch die Marienstraße kommen und in Richtung Stadtzentrum wollen, bis zum nächsten Überweg am Kreisverkehr gegenüber des Einkaufszentrums leiten. Der Überweg am Kreisverkehr stellt allerdings aufgrund einer zusätzlichen Rechtsabbiegerspur („freier Rechtsabbieger“) und zweier Mittelinseln auf dem Weg bis zur anderen Straßenseite für Fußgänger eine nicht ganz einfache Situation dar, insbesondere nicht in der Hauptverkehrszeit. Radfahrer, die an dieser Stelle den Gehweg benutzen, werden an dieser Stelle zum Absteigen aufgefordert. Eine Grundstückszufahrt erfordert auf Höhe der Einmündung der Marienstraße in die Friedrich-Wilhelm-Straße jedoch auf der westlichen Straßenseite eine Lücke in der Absperrkette, was von vielen Fußgängern als ungewollte Abkürzung genutzt werde – und augenscheinlich häufig zu Gefahrensituationen führe.



Gemeinsam zu benutzender Fuß- und Radweg in der Friedrich-Wilhelm-Straße



Mittelinsel in der Louisenstraße auf Höhe der Strelitzhalle



Eine Lücke in der Absperrkette ermöglicht Fußgängern eine willkommene Abkürzung



Kein einfacher Überweg für Fußgänger: der Kreisverkehr am Einkaufszentrum