



Strategie der Stadterneuerung - Gebietsbezogene Ziele

Strategie

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Haushaltsentwicklung der Landeshauptstadt Schwerin ist eine Bündelung der Ressourcen in der Stadterneuerung und Wohnumfeldverbesserung notwendig. Der Einsatz der Städtebaufördermittel sollte strategisch orientiert sein. Dabei liegen folgende Überlegungen zu Grunde:

Die Erneuerung der Innenstadt als Wohn-, Arbeits- und Handelsort hat Priorität. Dies gilt sowohl für die Stärkung des Standortes Innenstadt als auch für die Fortsetzung der Erneuerung bauhistorisch und stadtgestalterisch wertvoller Gebäude und Straßenräume.

In Teilbereichen der Innenstadt sind einzelne Sanierungsmaßnahmen soweit abgeschlossen, so dass die Bereiche aus dem Sanierungsrecht entlassen werden können. Diese Stufe des Sanierungsverfahrens ist besonders personalaufwändig, da hiermit Ablösevereinbarungen vorbereitet oder Ausgleichsbetragsbescheide erlassen werden müssen.

Entwicklungsdefizite und städtebauliche Missstände bestehen in den Teilbereichen der Innenstadt, die bislang noch nicht bzw. erst seit kurzem im Städtebauförderungsprogramm aufgenommen sind.

In den Großwohnsiedlungen ist die Situation vielschichtig. Dies gilt sowohl großräumig für die Gebiete untereinander als auch kleinräumig innerhalb der Stadtteile. Seit 2002 werden daher entsprechend den im Integrierten Stadtentwicklungskonzept "Wohnen in Schwerin" formulierten teilräumlichen Schwerpunktsetzungen die Fördermittel innerhalb der Stadtteile gesteuert. In Neu Zippendorf und im Mueßer Holz gibt es nach wie vor großen Handlungsbedarf im Programm Soziale Stadt. Dies muss einen Schwerpunkt im Rahmen der Aufwertung dieser Stadtteile bilden.

Gebietsbezogene Ziele

Schelfstadt/Altstadt

Diese Gebiete bilden nach den Maßstäben des Landesbauministeriums eine städtebauliche Gesamtmaßnahme. Entsprechend den oben dargestellten Grundsätzen hat die Sanierung dieses Innenstadtbereichs eine hohe Priorität. Auf Grund des Sanierungsfortschrittes in der Altstadt und Schelfstadt erfolgen allerdings kleinräumig Verschiebungen der Prioritäten:

Der öffentliche Raum im Sanierungsgebiet **Altstadt** ist erneuert. Private Gebäudemodernisierungen sind nur noch im Bereich des "Uhle-Blocks" notwendig. Daher kann nun die Entlassung der Altstadt aus dem Sanierungsrecht vorbereitet werden. Hier besteht in Zukunft kein besonderer Fördermittelbedarf mehr. Im Sanierungsgebiet **Altstadt/Schlossstraße** sind gegenwärtig keine Mittelbedarfe erkennbar. Das Sanierungsgebiet **Schelfstadt** zeigt in den bisherigen Grenzen einen fortgeschrittenen Sanierungsstand. Gleichwohl gibt es nach wie vor einen Erneuerungsbedarf im öffentlichen Straßenraum sowie Zuschussbedarfe für die Erneuerung öffentlicher Gemeinbedarfs-einrichtungen (laufende Baumaßnahme Konservatorium, ggf. altes Fridericianum) sowie für private Modernisierungsmaßnahmen. Im Sanierungsgebiet **Schelfstadt-Erweiterung** ist die Erneuerung des Straßenraums und der angrenzende Bebauung in der Werderstraße besonders wichtig.



Strategie der Stadterneuerung - Gebietsbezogene Ziele

Feldstadt

Die Maßnahmen im Sanierungsgebiet Feldstadt sind weit gehend abgeschlossen. Fördermittelanträge für weitere Programmjahre werden nicht mehr gestellt. Aus den vorliegenden Bewilligungen können bis 2008 noch Mittel abgerufen werden, um die restlichen Erneuerungsmaßnahmen zu finanzieren. Außerdem erfolgen aus Grundstücksverkäufen, Darlehensrückflüssen und Ablösevereinbarungen noch Einnahmen. Die Haushaltsansätze für die Feldstadt werden daher kontinuierlich reduziert.

Paulsstadt

Im Laufe des Jahres 2004 hat das Landesbauministerium Teile des Stadtteils "Paulsstadt" neu in das Städtebauförderungsprogramm aufgenommen. Um eine dauerhafte Bewilligung von Städtebaufördermitteln zu gewährleisten, muss die Stadtvertretung das Fördergebiet noch als Sanierungsgebiet zu bestätigen, sobald die Ergebnisse vorbereitender Untersuchungen vorliegen. Das Gebiet hat auf Grund der oben dargestellten Grundsätze als Innenstadtgebiet und Wohnstandort eine hohe Priorität. Daher sollte der begonnene Stadterneuerungsprozess weiter verfolgt werden, da der Stadtteil eine ungenügende Eigendynamik aufweist.

Werdervorstadt

Teile des Stadtteils Werdervorstadt sind zunächst als Untersuchungsgebiet abgegrenzt worden. Es war als Ergänzung zu einer privaten, nicht förmlichen Entwicklungsmaßnahme auf den Waisenhausgärten vorgesehen. Aufgrund des Erneuerungsstandes gibt es aber darüber hinaus nur punktuelle städtebauliche Missstände im Stadtteil. Ob diese punktuellen Missstände es rechtfertigen, ein flächenhaftes Sanierungs- oder Fördergebiet auszuweisen, muss in vertiefenden Vorbereitenden Untersuchungen ermittelt werden.

Großer Dreesch

Für den Großen Dreesch wurden bereits seit dem Programmjahr 2003 keine Fördermittelanträge mehr gestellt. Die letzten bewilligten Fördermittel stehen noch bis zum Haushaltsjahr 2006 zur Verfügung. Soweit Maßnahmen im Programm Stadtbau Ost Rückbau stattfinden, werden diese ohne städtischen Eigenanteil gefördert.

Neu Zippendorf

Der Stadtteil ist Schwerpunkt des geförderten Wohnungsrückbaus der Wohnungsunternehmen. Schwerpunkt der Stadterneuerung im Stadtteil ist es, die öffentlichen Räume im Modellquartier "Vidiner/Tallinner Straße" mit Hilfe von Aufwertungsmitteln zu erneuern und das Stadtteilzentrum am Berliner Platz zu stärken. Die Maßnahmen im Programm Soziale Stadt müssen fortgesetzt werden..

Mueßer Holz

Das Stadtteilentwicklungskonzept muss im Laufe des Jahres 2005 fortgeschrieben werden, um die räumlichen Entwicklungsziele insbesondere in den bisherigen "Status quo" Bereichen neu zu bestimmen. Kernstück der Erneuerungstätigkeit im Stadtteil ist das Programm "Soziale Stadt", um die Integration von Migranten und die Erwerbssituation der Einwohner zu fördern. Im Rahmen des integrierten Stadtteilentwicklungskonzepts wird eine Maßnahmeplanung entwickelt, die sich auf nachhaltig stabile Kerne des Stadtteils konzentriert.

Lankow Süd

Das Fördergebiet umfasst insbesondere den ehemaligen Internatskomplex. Im Programmjahr 2003 wurde eine einmalige Förderung in geringem Umfang bewilligt, um den Prozess für die Umwidmung in ein Wohngebiet anzustoßen.



Stadterneuerung 'Innenstadt' - Schlüsselprojekte im öffentlichen Raum





Stadterneuerung 'Innenstadt' - Schlüsselprojekte im öffentlichen Raum

Die Erneuerung und Entwicklung der Innenstadt gehört zu den wichtigsten Aufgaben der Schweriner Stadtentwicklung. Als Schwerpunkt der städtebaulichen Aufwertung im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts 'Wohnen in Schwerin' soll die Innenstadt in ihrer historischen Stadtgestalt erhalten und als attraktiver und lebendiger Wohn- und Einzelhandelsstandort entwickelt werden. Trotz umfangreicher Sanierungs- und Aufwertungsmaßnahmen in den letzten Jahren gibt es in der Innenstadt immer noch größere Problembereiche. Diese befinden sich vorwiegend außerhalb förmlich festgelegter Sanierungsgebiete, schwerpunktmäßig in der Paulsstadt.

Die Probleme dieser Quartiere äußern sich vordergründig in baulichen und gestalterischen Mängeln bei der Gebäudesubstanz und im öffentlichen Raum, aber auch in einem erhöhten Leerstand (Wohn- und Geschäftshäuser), einem negativen Wanderungssaldo oder einer unterdurchschnittlichen Wohnzufriedenheit.

Die Aufgabe besteht darin durch gezieltes Eingreifen auch außerhalb der Sanierungsgebiete die Stadterneuerung fortzusetzen und eine positive Quartiersentwicklung zu initiieren. Die Komplexität der Problemstellungen macht eine

integrierte und querschnittsorientierte Lösungsstrategie erforderlich, bei der die unterschiedlichsten Maßnahmen und Aktivitäten miteinander koordiniert und in Form von Projekten räumlich, sachlich und zeitlich gebündelt werden.

Aufgrund der nur begrenzt verfügbaren Fördermittel müssen neben der räumlichen Fokussierung auch eindeutige Prioritäten gesetzt werden. Darüber hinaus sollten in die Durchführung von Projekten auch private Akteure und private Gelder einbezogen werden, um so eine bessere Umsetzung und eine höhere Zielgenauigkeit zu erreichen.

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, problematische Bereiche in der Innenstadt zu benennen, in denen städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen eine Initialwirkung auf die Entwicklung der Umgebung entfalten können.

Die Auswahlkriterien für solche Schlüssel- bzw. Leitprojekte waren sowohl die Situation des öffentlichen Raums und der Gebäude (bauliche Mängel, Leerstand) als auch die städtebauliche und sonstige Funktion des jeweiligen Bereiches sowie die möglichen Auswirkungen von Maßnahmen. Der Schwerpunkt der ausgewählten Projekträume liegt zunächst in einer Aufwertung des öffentlichen Raums, d.h. in einer Neugestaltung und Möblierung von Straßen, Plätzen und Grünflächen.



Je nach Eigenart des Projektes sollten diese Maßnahmen durch weitere ergänzt werden, so z.B. durch

- Aufbau projektspezifischer Kooperationsformen
- Schaffung von Beratungsangeboten
- Vernetzung von Akteuren (Schaffung geeigneter Plattformen/ Durchführung von Veranstaltungen)
- Vermarktung von Brachflächen
- Realisierung von Zwischen- und Pioniernutzungen auf Brachflächen und in Leerstandsgebäuden
- Maßnahmen der Verkehrsbetriebe
- Unterstützung/ Förderung privater Sanierungsmaßnahmen (u.a. Stadtumbau)
- Durchführung/ Initiierung von Veranstaltungen (Straßenfeste, kulturelle Veranstaltungen, etc.)

Insgesamt wurden neun Straßenzüge und sieben Platzbereiche als potenzielle Projekträume ausgewiesen.

Im Folgenden werden die sechzehn Projekte durch kurze Steckbriefe bezüglich ihrer spezifischen Problemstellung, der verfolgten Ziele, die Auswahlkriterien und der möglichen Maßnahmen erläutert.

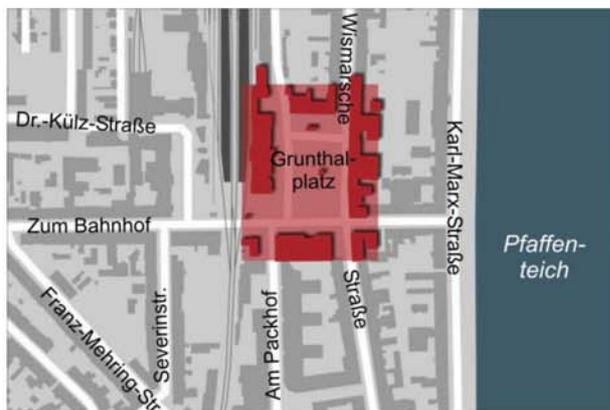
Eine Übersicht über die derzeitige Situation im öffentlichen Raum und eine Gesamtübersicht über die Projekte geben die anschließenden Pläne.

ID

1

Priorität: hoch

'Grunthalplatz' (Bahnhofsvorplatz)



Ziele

Schaffung eines repräsentativen, attraktiven und funktionalen Eingangsbereiches zur Stadt mit einer hohen Aufenthaltsqualität.

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input checked="" type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input checked="" type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input checked="" type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input checked="" type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input checked="" type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input checked="" type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input checked="" type="checkbox"/>



Situation

Der Bahnhofsvorplatz (Grunthalplatz) mit seinem rechteckigen Grundriss ist als geplante Platzanlage entstanden und in ein System wichtiger Straßen- und Sichtachsen zum Marienplatz, dem Platz der Paulskirche oder dem Pfaffenteich eingebunden. Durch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger (Hauptbahnhof sowie Haltestellenbereiche von Straßenbahn und Bus) fungiert der Grunthalplatz als eine zentrale Schnittstelle des ÖPNV in Schwerin und stellt gleichzeitig einen wichtigen (aber derzeit unattraktiven) Eingangsbereich zur Innenstadt dar mit einer großen Bedeutung für die Außenwirkung der Stadt. Der Grunthalplatz befindet sich im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung (Teilbereich D). Die Gestaltung des Platzes und die Einbindung der Haltestellenbereiche ist derzeit unbefriedigend-der Platz entfaltet insgesamt nur eine geringe Aufenthaltsqualität.

Maßnahmen

- Neugestaltung der Platzoberfläche
 - Neue Bepflanzung (Bäume/ Beete)
 - Neue Möblierung/ Beleuchtung
 - Beschilderung/ Information für Touristen
 - Beschilderung für Fußgänger/ Fahrradfahrer
 - Neugestaltung von Haltestellenbereichen
 - Neubau von Fahrradständern
 - Durchführung von Veranstaltungen (Markt/ Kultur)

Kooperationspotenzial

Mögliche Kooperationen betreffen vor allem eine Zusammenarbeit mit der Bahn-AG und dem Schweriner Verkehrsbetrieb.

ID
2
Priorität: gering

'Platz der Freiheit'



Ziele

Schaffung eines attraktiven und funktionalen Platzbereiches als Initialprojekt für die Entwicklung der westlichen Paulsstadt.

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input checked="" type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input checked="" type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input checked="" type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input checked="" type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input checked="" type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input checked="" type="checkbox"/>



Situation

Der Platz der Freiheit steht über mehrere Straßenachsen mit dem Grunthalplatz und dem Platz der Paulskirche in Beziehung und ist ebenso wie diese als geplante Platzanlage entstanden. Durch die Straßenbahn- und Bushaltestellen übernimmt der Platz eine wichtige Rolle im Nahverkehrskonzept der Stadt Schwerin. Seine zentrale Lage am Schnittpunkt mehrerer Straßen, seine regelmäßige Nutzung als Marktplatz und die angrenzenden Einzelhandelsangebote machen ihn darüber hinaus zum wichtigsten Platzbereich der westlichen Paulsstadt. Der Platz der Freiheit befindet sich im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung (Teilbereich D). Die Gestaltung des Platzes, der Haltestellenbereiche und der Bereiche für den ruhenden Verkehr ist derzeit unbefriedigend und nicht geeignet eine positive, initiierende Wirkung auf die Entwicklung der umgebenden Quartiere zu entfalten.

Maßnahmen

- Neugestaltung der Platzoberfläche
- Neugestaltung der Fahrbahn/ Bürgersteige
- Neue Bepflanzung (Bäume/ Beete)
- Neue Möblierung/ Beleuchtung
- Beschilderung/ Information für Touristen
- Beschilderung für Fußgänger/ Fahrradfahrer
- Neugestaltung von Haltestellenbereichen
- Neubau von Fahrradständern
- Durchführung von Veranstaltungen (Markt/ Kultur)

Kooperationspotenzial

Ein Kooperationspotenzial besteht v. a. in einer Zusammenarbeit mit den Betreibern und Eigentümern der umliegenden Geschäften (evtl. 'Business-Improvement-Districts') sowie mit dem Schweriner Verkehrsbetrieb.

ID
3
Priorität: gering

'Platz der Paulskirche'



Ziele

Schaffung eines attraktiven Platzbereiches als Initialprojekt für die Entwicklung und Aufwertung der umgebenden Quartiere.

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input checked="" type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input checked="" type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input checked="" type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input checked="" type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input checked="" type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input checked="" type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input checked="" type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input checked="" type="checkbox"/>

Situation

Der Platz der Paulskirche ist an zentraler Lage in der Paulsstadt über die Franz-Mehring-Straße und die Straße am Packhof in ein System von geplanten Platzanlagen eingebunden und verfügt über eine Sichtbeziehung zum Pfaffenteich. Der Platz selber wird durch die frei stehende Paulskirche geprägt und stellt sich derzeit als eine undefinierte und mangelhaft gestaltete Fläche mit einer geringen Aufenthaltsqualität dar.

Maßnahmen

- Neugestaltung der Platzoberfläche
 - Neugestaltung der Fahrbahn/ Bürgersteige
 - Neue Bepflanzung (Bäume/ Beete)
 - Neue Möblierung/ Beleuchtung
 - Neuordnung ruhender Verkehr
 - Beseitigung störender Aufbauten



Kooperationspotenzial

Ein Potenzial für eine Kooperation könnte in einer Zusammenarbeit mit den Eigentümern und potenziellen Nutzern des Speichergebäudes (Zwischen- und Nachnutzung) sowie der Platzanlieger (Kirche, Hotel und Anwohner) bezüglich der Gestaltung und Pflege von Grünflächen bestehen.

ID

4

Priorität: hoch

'Marienplatz'



Ziele

Schaffung eines repräsentativen, attraktiven und funktionalen (Nahverkehr) Platzbereiches

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input checked="" type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input checked="" type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input checked="" type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input checked="" type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input checked="" type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input checked="" type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input checked="" type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input checked="" type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input checked="" type="checkbox"/>

Situation

Der Marienplatz ist durch seine zentrale Lage der wichtigste Dreh- und Angelpunkt in der Innenstadt; das angrenzende Schlosspark-Center sowie zahlreiche Geschäfte machen ihn darüber hinaus zu einem Schwerpunkt des Schweriner Einzelhandels. Als Schnittpunkt bedeutender Straßenachsen und als zentraler Haltestellenbereich nimmt der Marienplatz eine wichtige Funktion im Nahverkehrskonzept der Stadt ein. Seine städtebauliche Bedeutung bezieht der Platz aus seinem charakteristischen, trichterförmigen Grundriss und der einflussenden Bebauung. Der Marienplatz befindet sich im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung (Teilbereich D). Der Platzbereich stellt sich heute als eine undefinierte und mangelhaft gestaltete Fläche mit einer geringen Aufenthaltsqualität dar. Das gesamte Erscheinungsbild des Platzes und einiger Gebäude steht in deutlichem Gegensatz zu seiner zentralen Bedeutung.

Maßnahmen

- Neugestaltung der Platzoberfläche
- Neue Möblierung/ Beleuchtung
- Beschilderung/ Information für Touristen
- Beschilderung für Fußgänger/ Fahrradfahrer
- Neugestaltung von Haltestellenbereichen
- Neubau von Fahrradständern
- Beseitigung störender Aufbauten
- Durchführung von Veranstaltungen (Markt/ Kultur)



Kooperationspotenzial

Ein Kooperationspotenzial besteht v. a. in einer Zusammenarbeit mit den Betreibern und Eigentümern der umliegenden Geschäfte (evtl. 'Business-Improvement-Districts') sowie mit dem Schweriner Verkehrsbetrieb.

ID
5
Priorität: gering

'Alter Garten'



Ziele

Schaffung eines repräsentativen, auf die Außenwirkung Schwerins abzielenden und multifunktionalen Platzbereiches

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input checked="" type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input checked="" type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input checked="" type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input checked="" type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input checked="" type="checkbox"/>

Situation

Der städtebauliche Rahmen der Platzanlage 'Alter Garten' wird durch die Repräsentationsbauten des Staatlichen Museums, des Staatstheaters, des Alten Palais sowie der Regierungsgebäude gebildet. Aus der wechselvollen Geschichte, der besonderen städtebaulichen Situation (u. a. Eingangsbereich) und der Nutzung der umgebenden Bebauung (Kultur/ Verwaltung) ergeben sich für die Platzanlage gestalterische und funktionale Anforderungen (z.B. Repräsentation), denen sie in ihrem jetzigen Erscheinungsbild nicht gerecht werden kann. Der Alte Garten stellt sich heute als eine verkehrsgeprägte, weitgehend ungestaltete Platzfläche (Sandoberfläche) mit einer geringen Aufenthaltsqualität dar. Die Platzanlage, die vorwiegend für kulturelle Veranstaltungen genutzt wird, steht unter Denkmalschutz und ist als Teil der „Gärten der Jahrhunderte“ in das Grünflächenkonzept der BUGA 2009 eingebunden. Der Platz befindet sich im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung (Teilbereich A).

Maßnahmen

- Neugestaltung der Platzoberfläche
- Neugestaltung der Fahrbahn/ Bürgersteige
- Neue Bepflanzung (Bäume/ Beete)
- Neue Möblierung/ Beleuchtung
- Beschilderung/ Information für Touristen
- Beschilderung für Fußgänger/ Fahrradfahrer
- Neuordnung ruhender Verkehr
- Neubau von Fahrradständern
- Durchführung von Veranstaltungen (Markt/ Kultur)



Kooperationspotenzial

Ein Potenzial für eine Kooperation besteht in der Akquise von Sponsoren und einer gemeinsamen Finanzierung von Maßnahmen.

ID

6

Priorität: hoch

'Platz der Jugend'



Ziele

Schaffung einer attraktiven Platzfläche und eines repräsentativen Eingangsbereiches zur Innenstadt.

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input checked="" type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input checked="" type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input checked="" type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input checked="" type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input checked="" type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input checked="" type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input checked="" type="checkbox"/>



Situation

Der Platz der Jugend ist als rechteckige Erweiterung des Straßenraums als einzige planmäßige Platzanlage der Feldstadt im 19. Jahrhundert entstanden und bildet den Abschluss der wichtigsten Nord-Süd-Achse durch die Schweriner Innenstadt (Wismarsche- und Goethestraße). Durch seine Lage am südlichen Innenstadtrand an einer wichtigen Hauptverkehrsstraße (Graf-Schack-Allee) fungiert er als bedeutender Eingangsbereich zur Stadt. Das heutige Erscheinungsbild wird durch gestalterische und funktionale Mängel geprägt, die sich unter anderem in der Anordnung von Abfall-Containern, dem ungeordneten Parken sowie der mangelhaften Platz- und Vorgartengestaltung äußern. Der Platz der Jugend entfaltet derzeit keinerlei Aufenthaltsqualität und kann seiner Funktion als Eingangsbereich nicht gerecht werden. Der Platz befindet sich im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung (Teilbereich C).

Maßnahmen

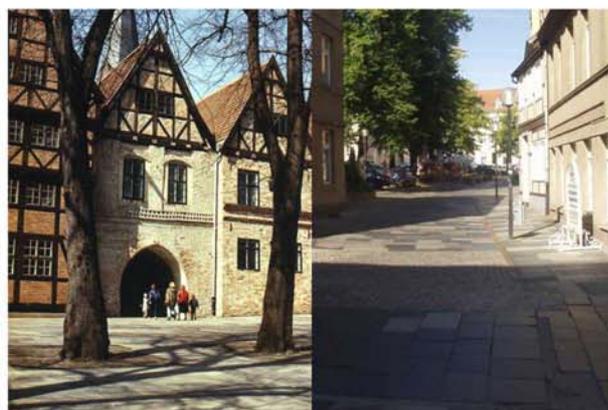
- Neugestaltung der Platzoberfläche
- Neue Bepflanzung (Bäume/ Beete)
- Neue Möblierung/ Beleuchtung
- Beseitigung störender Aufbauten
- Beschilderung/ Information für Touristen
- Beschilderung für Fußgänger/ Fahrradfahrer
- Neugestaltung von Haltestellenbereichen

Kooperationspotenzial

Ein Potenzial besteht eventuell in einer Zusammenarbeit mit Anwohnern (z.B. Patenschaften für einzelne Bäume) sowie mit dem Schweriner Verkehrsbetrieb.



'Großer Moor' / 'Schlachtermarkt'



Ziele Schaffung einer attraktiven Platzfläche mit hoher Aufenthaltsqualität sowie einer attraktiven Fußwegeverbindung zu den touristischen/ kulturellen Attraktoren am Schweriner See

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input checked="" type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input checked="" type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input checked="" type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input checked="" type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input checked="" type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input checked="" type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input checked="" type="checkbox"/>

Situation

Der 'Große Moor' bildet eine geradlinige Verbindungsachse zwischen dem Bereich 'Am Markt' und dem Marstall. Durch das Historische Museum und den Marstall (mit Technischen Museum) als Zielpunkt hat die Achse vor allem gesamtstädtische Bedeutung. Der Straßenraum weist neben gestalterischen Mängeln an den Einmündungsbereichen zur Puschkin- und Werderstraße (Pflasterung/ Grünflächen) kleinere bauliche Mängel, eine durch beidseitig parkende Autos eingengte Fahrbahn sowie einen erhöhten Leerstand in der Bebauung auf. Der 'Schlachtermarkt' ist durch eine verkehrsberuhigte Zone mit dem 'Großen Moor' verbunden. Er stellt eine Ende des 19. Jahrhunderts entstandene und regelmäßig als Marktplatz genutzte Platzfläche dar, die aufgrund der vorhandenen Stellplatzanordnung, störender Platzaufbauten (im südlichen Teil) und einer unzureichenden Möblierung keine, seiner Lage angemessene Aufenthaltsqualität aufweist.

Maßnahmen

- Neugestaltung der Fahrbahn/ Bürgersteige
- Neugestaltung der Einmündungsbereiche (Ost/West)
- Neue Bepflanzung (Grünflächen Werderstraße)
- Neue Möblierung/ Beleuchtung (Platz)
- Beschilderung/ Information für Touristen
- Neuordnung ruhender Verkehr
- Beseitigung störender Aufbauten
- Durchführung von Veranstaltungen (Markt/ Kultur)



Kooperationspotenzial

Mögliche Kooperationen könnten sich mit den Eigentümern der Leerstandsgebäude oder dem Land M.-V. (Marstall und Vorplatz) ergeben.

ID
8
Priorität: gering

`Fritz-Reuter-Straße`



Ziele

Schaffung eines attraktiven Straßenraums als Initialprojekt für die weitere Entwicklung des Quartiers

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input checked="" type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input checked="" type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input checked="" type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input checked="" type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input type="checkbox"/>

Situation

Die Fritz-Reuter-Straße, welche die Wittenburger Straße im Norden mit der Wallstraße im Süden verbindet, erschließt ein ehemals gewerblich geprägtes Stadtquartier westlich der Bahnlinie. Prägend für die Fritz-Reuter-Straße ist ein insgesamt negatives Erscheinungsbild, welches sowohl in gestalterischen und funktionalen Mängeln des Straßenraums als auch in dem z.T. schlechten Zustand der straßenbegleitenden Bebauung und einem punktuellen Leerstand seine Ursachen hat. Eine weitere Prägung erfährt der Straßenraum durch das in die Fahrbahn integrierte, derzeit ungenutzte Straßenbahngleis. Aufgrund seiner Nähe zur Bahnstation „Schwerin-Mitte“ besitzt das Quartier um die Fritz-Reuter-Straße ein eingeschränktes Entwicklungspotenzial. Die Fritz-Reuter-Straße befindet sich im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung (Teilbereich D).

Maßnahmen

- Neugestaltung der Fahrbahn/ Bürgersteige
 - Neuordnung ruhender Verkehr



Kooperationspotenzial

Ein Kooperationspotenzial besteht in einer Zusammenarbeit mit den Hauseigentümern (Beratung/ Unterstützung bei Sanierung) sowie potenziellen Nutzern (Zwischen- und Nachnutzung in Leerstandsgebäuden).

ID

9

Priorität: hoch

'Wittenburger Straße'



Ziele

Schaffung eines attraktiven Straßenraums und Revitalisierung der Wittenburger Str. als Geschäftsstraße

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input checked="" type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input checked="" type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input checked="" type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input checked="" type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input checked="" type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input type="checkbox"/>

Situation

Die Wittenburger Straße stellt eine wichtige Ost-West-Achse dar, die den Marienplatz und den Obotritenring miteinander verbindet. Über ihre Funktion als Verkehrsachse hinaus gehört die Wittenburger Straße durch eine größere Zahl von Geschäften (darunter auch das Schlosspark-Center) zu den wichtigsten Einzelhandelsstandorten der Paulsstadt. Das Erscheinungsbild des Straßenraums wird vor allem im östlichen Abschnitt durch bauliche und gestalterische Mängel (v.a. Straßenschäden), ungeordnete Bereiche (z.B. wilde Parkplätze), Zeichen von Verwahrlosung (Müll im Straßenraum) und durch einen schlechten Zustand und punktuellen Leerstand der angrenzenden Bebauung geprägt. Die Straße befindet sich im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung (Teilbereich D).

Maßnahmen

- Neugestaltung der Fahrbahn/ Bürgersteige
- Neuordnung ruhender Verkehr



Kooperationspotenzial

Ein Kooperationspotenzial besteht vor allem in einer Zusammenarbeit mit den Betreibern und Eigentümern der umliegenden Geschäfte (evtl. nach dem Vorbild eines kleinen 'Business-Improvement-Districts') sowie mit potenziellen Nutzern (Zwischen- und Nachnutzung von Leerstandsgebäuden/ Läden).

ID
10
Priorität: gering

'Martinstraße'



Ziele

Schaffung eines attraktiven Verbindungsweges (v.a. für Fußgänger) zwischen Mecklenburgstraße und Wismarscher Straße

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input checked="" type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input checked="" type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input type="checkbox"/>

Situation

Die Martinstraße stellt eine vor allem für Fußgänger wichtige Verbindungsachse zwischen der Wismarschen Straße und der Mecklenburgstraße (Fußgängerzone) dar und fungiert somit als Schnittstelle zwischen Altstadt und Paulsstadt. Darüber hinaus besteht über die Martinstraße eine Sichtbeziehung zum Schweriner Dom. Die Martinstraße wird heute von deutlichen Schäden in der Fahrbahn und den Bürgersteigen, parkenden Autos und einem insgesamt wenig attraktiven Erscheinungsbild geprägt. Sie befindet sich im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung (Teilbereich D/A).

Maßnahmen

- Neugestaltung der Fahrbahn/ Bürgersteige
- Neuordnung ruhender Verkehr



Kooperationspotenzial

Ein Kooperationspotenzial besteht vor allem in einer Zusammenarbeit mit den Betreibern und Eigentümern der umliegenden Geschäfte (evtl. nach dem Vorbild eines kleinen 'Business-Improvement-Districts', Fußgängerzone und Marienplatz als Gesamtmaßnahme).

ID
11
Priorität: gering

'Lübecker Straße'



Ziele

Aufwertung des Straßenraums und der Bahnunterführung als Initialprojekt für die Revitalisierung als Geschäfts- und Verbindungsstraße

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input checked="" type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input checked="" type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input checked="" type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input checked="" type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input type="checkbox"/>

Situation

Die Lübecker Straße stellt eine ehemals wichtige Verbindungsachse zwischen den östlich und den westlich der Bahn gelegenen Quartieren der Paulsstadt bzw. zwischen dem Platz der Freiheit und dem Marienplatz dar, die nach der Schließung des Bahnübergangs zerschnitten wurde und inzwischen an Bedeutung verloren hat. Der Straßenraum weist bauliche Mängel und vor allem im Bereich der Bahnflächen ein wenig attraktives Erscheinungsbild auf. Die Ursachen hierfür liegen in dem zum Teil mangelhaften Zustand der straßenbegleitenden Bebauung, einem punktuellen Leerstand und dem äußerst schlechten und verwahrlosten Zustand der Bahnunterführung. Besonders die unattraktive Querungsmöglichkeit der Bahnlinie ist dafür verantwortlich, dass das Potenzial der Lübecker Straße als Verbindungsachse für Fußgänger und Radfahrer derzeit nicht genutzt werden kann. Die Straße befindet sich im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung (Teilbereich D).

Maßnahmen

- Neugestaltung der Fahrbahn/ Bürgersteige
- Neubau der Bahn-Unterführung
- Neuordnung ruhender Verkehr



Kooperationspotenzial

Ein Kooperationspotenzial besteht in einer Zusammenarbeit mit den Hauseigentümern (Beratung/ Unterstützung bei Sanierung), potenziellen Nutzern (Zwischen- und Nachnutzung in Leerstandsgebäuden) sowie der Bahn (Gestaltung der Unterführung).

ID

12

Priorität: hoch

`Franz-Mehring-Straße`



Ziele

Schaffung eines attraktiven Straßenraums als Initialprojekt für die Aufwertung der umgebenden Wohnquartiere.

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input checked="" type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input checked="" type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input checked="" type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input checked="" type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input type="checkbox"/>

Situation

Die Franz-Mehring-Straße ist Teil einer wichtigen Verbindungsachse zwischen der westlichen Paulsstadt (Platz der Freiheit), dem Marienplatz und der Altstadt. Prägend für das Stadtbild im Bereich der Franz-Mehring-Straße sind neben einer großen Baulücke auf der östlichen Straßenseite vor allem die Sichtbeziehung zur Paulskirche und die ehemaligen Speicherbauten an der Bahnbrücke, die inzwischen leer stehen. Das insgesamt schlechte Erscheinungsbild des Straßenraums ist sowohl auf bauliche Mängel von Fahrbahn und Wegen als auch auf den schlechten Zustand und den erhöhten Leerstand der straßenbegleitenden Bebauung zurückzuführen. Die Straße befindet sich im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung (Teilbereich D).

Maßnahmen

- Neugestaltung der Fahrbahn/ Bürgersteige
- Beschilderung für Fahrradfahrer (Fahrradroute)
- Neuordnung ruhender Verkehr



Kooperationspotenzial

Ein Kooperationspotenzial besteht in einer Zusammenarbeit mit den Hauseigentümern (Beratung/ Unterstützung bei Sanierung) sowie potenziellen Nutzern (Zwischen- und Nachnutzung von Leerstandsgebäuden, hier besonders das Speichergebäude).

ID
13
Priorität: gering

'Zum Bahnhof'



Ziele

Schaffung einer attraktiven Verbindungsachse zwischen dem Platz der Freiheit und dem Hauptbahnhof.

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input checked="" type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input checked="" type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input checked="" type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input checked="" type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input type="checkbox"/>



Situation

Die Straße Zum Bahnhof stellt für Fußgänger und Radfahrer eine wichtige Verbindungsachse zwischen der westlichen Paulsstadt und dem Schweriner Hauptbahnhof dar, welche durch den in Realisierung befindlichen Neubau des Bahnhofszugangs noch weiter an Bedeutung und Attraktivität gewinnen wird. Für den Autoverkehr hat die Straße aufgrund unzureichender Parkmöglichkeiten am Bahnhof und einer fehlenden Querungsmöglichkeit über die Gleise nur eine untergeordnete Bedeutung. Das Erscheinungsbild des Straßenraums wird durch kleinere Schäden bei Fahrbahn und Wegen, punktuellen Leerstand von Gebäuden und durch ruhenden Verkehr (parkende Autos) geprägt. Die Straße befindet sich im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung (Teilbereich D).

Maßnahmen

- Neugestaltung der Fahrbahn/ Bürgersteige
- Beschilderung für Fußgänger/ Fahrradfahrer
- Neuordnung ruhender Verkehr
- Neubau von Fahrradständern (Bahnhof)

Kooperationspotenzial

Ein Kooperationspotenzial besteht in einer Zusammenarbeit mit den Hauseigentümern (Beratung/ Unterstützung bei Sanierung) sowie potenziellen Nutzern (Zwischen- und Nachnutzung von Leerstandsgebäuden).

ID
14
Priorität: gering

'Karl-Marx-Straße/ Moritz-Wiggers-Straße'



Ziele

Schaffung einer repräsentativen und attraktiven Fußgängerpromenade am See und einer attraktiven Sichtbeziehung zur Paulskirche

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input checked="" type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input checked="" type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input checked="" type="checkbox"/>

Situation

Die Karl-Marx-Straße bildet den westlichen Rand des Pfaffenteichs und fungiert aufgrund ihrer Lage als wichtige, vor allem auch für Touristen bedeutende Fußgänger Verbindung. Prägend für den relativ breiten Straßenraum sind neben der Wasserfläche und einer einreihigen Baumreihe die repräsentative Bebauung an der Westseite, die ein Ensemble von großer städtebaulicher Bedeutung darstellt. Durch bauliche und gestalterische Mängel sowie durch den Autoverkehr kann das Potenzial der Karl-Marx-Straße als Promenade derzeit nicht ausgeschöpft werden. Die Moritz-Wiggers-Straße stellt eine vor allem aus städtebaulichen Gründen wichtige Verbindungs- und Sichtachse zwischen der Paulskirche und dem tiefer liegendem Pfaffenteich dar. Aufgrund des insgesamt schlechten Erscheinungsbildes weist die als Fußgänger Verbindung fungierende Straße derzeit nur eine geringe Attraktivität auf. Beide Straßen befinden sich im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung (Teilbereich E).

Maßnahmen

- Neugestaltung der Fahrbahn/ Bürgersteige
 - Neue Bepflanzung (Bäume/Beete)
 - Neue Möblierung/ Beleuchtung
 - Beschilderung/ Information für Touristen
 - Beschilderung für Fußgänger/ Fahrradfahrer
 - Neuordnung ruhender Verkehr
 - Durchführung verkehrsberuhigender Maßnahmen



Kooperationspotenzial

Ein Potenzial für eine Kooperation besteht in der Akquise von Sponsoren und einer gemeinsamen Finanzierung von Maßnahmen.

ID
15
Priorität: gering

'Bergstraße'



Ziele

Schaffung eines attraktiven Straßenraums als Initialprojekt für eine Revitalisierung der nördlichen Schelfstadt.

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input checked="" type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input checked="" type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input checked="" type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input checked="" type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input type="checkbox"/>

Situation

Die Bergstraße bildet eine Verbindungsachse zwischen der Knaudt-Straße im Norden und dem neu gestalteten Ziegenmarkt im Süden. Das Erscheinungsbild des Straßenraums wird sowohl durch bauliche Mängel der asphaltierten Fahrbahn und der Bürgersteige als auch durch den schlechten Zustand der straßenbegleitenden Bebauung geprägt, die darüber hinaus häufig von Leerstand betroffen ist. Das Erscheinungsbild ist beispielhaft für den schlechten Zustand der nördlichen Schelfstadt, die sich außerhalb des Sanierungsgebietes befindet. Die Aufwertung der Bergstraße könnte zusammen mit Maßnahmen in der Werderstraße eine Initialwirkung für das gesamte Quartier entfalten. Die Bergstraße befindet sich im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung (Teilbereich B).

Maßnahmen

- Neugestaltung der Fahrbahn/ Bürgersteige
- Beschilderung für Fahrradfahrer (Fahrradroute)
- Neuordnung ruhender Verkehr



Kooperationspotenzial

Ein Kooperationspotenzial besteht in einer Zusammenarbeit mit den Hauseigentümern (Beratung/ Unterstützung bei Sanierung) sowie potenziellen Nutzern (Zwischen- und Nachnutzung von Leerstandsgebäuden).

ID

16

Priorität: hoch

'Werderstraße'



Ziele

Schaffung eines repräsentativen und attraktiven Straßenraums zur Revitalisierung der östlichen Innenstadt

Auswahlkriterien

Funktion	
Einzelhandelsbereich	<input checked="" type="checkbox"/>
Verbindungsfunktion (Straßen/ Wege)	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsfunktion	<input type="checkbox"/>
Schnittstellenfunktion (ÖPNV)	<input type="checkbox"/>
Eingangsbereich zur Stadt	<input type="checkbox"/>
Repräsentation/ Außendarstellung/Tourismus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stadträumliche Bedeutung	
Bedeutung für die Gesamtstadt	<input checked="" type="checkbox"/>
Bedeutung für das Quartier	<input type="checkbox"/>
Mängel	
gestalterische/ bauliche Mängel (öffentl. Raum)	<input checked="" type="checkbox"/>
gestalterische/ bauliche Mängel (Gebäude)	<input checked="" type="checkbox"/>
erhöhter Leerstand in Gebäuden	<input checked="" type="checkbox"/>
störende Platzaufbauten (Kiosk, Podeste, etc.)	<input type="checkbox"/>
geringe Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>
schlechter Gesamteindruck/ Image	<input checked="" type="checkbox"/>
unzureichende Möblierung/ Beschilderung	<input type="checkbox"/>

Beschreibung

Die Werderstraße zählt zu den wichtigsten Hauptverkehrsstraßen Schwerins und hat als östliche Umgehungsstraße der Innenstadt eine große Bedeutung für die Außenwirkung der Stadt. Der gesamte Straßenraum wird von baulichen und gestalterischen Mängeln der Fahrbahn und der Bürgersteige sowie von dem schlechten Zustand der angrenzenden Bebauung geprägt. Neben dem negativen Erscheinungsbild stellen der umfangreiche Leerstand in Wohn- und Geschäftsräumen sowie die störenden Auswirkungen des Durchgangsverkehrs die zentralen Probleme des Straßenzuges dar. Darüber hinaus entfaltet die Werderstraße eine Barrierewirkung zwischen der Schelfstadt und den Quartieren der östlich angrenzenden Werdervorstadt. Der nördliche Abschnitt der Werderstraße befindet sich im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung (Teilbereich B), der südliche Abschnitt ist in die Konzeption der BUGA 2009 integriert.

Maßnahmen

- Neugestaltung der Fahrbahn/ Bürgersteige
- Neue Bepflanzung (Bäume/ Beete)
- Beschilderung/ Information für Touristen
- Beschilderung für Fußgänger/ Fahrradfahrer
- Neuordnung ruhender Verkehr



Kooperationspotenzial

Ein Kooperationspotenzial besteht vor allem in einer Zusammenarbeit mit den Betreibern und Eigentümern der umliegenden Geschäfte (evtl. 'Business-Improvement-Districts') sowie mit den Hauseigentümern (Beratung/ Unterstützung bei Sanierung) und potenziellen Nutzern (Zwischen- und Nachnutzung von Leerstandsgebäuden).



Legende

Projekträume

- 1 Projekt-ID und Projektbezeichnung
- Projektraum 'Platzgestaltung' (mit umgebender Bebauung)
- Projektraum 'Straßengestaltung' (mit umgebender Bebauung)
- Untersuchungsgebiet

Plangrundlage

- Bebauung
- Wasserflächen
- Straßen
- Eisenbahn

Landeshauptstadt Schwerin
Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Stadterneuerung Innenstadt

Projektübersicht (öffentlicher Raum)

Maßstab: 1:12.500
Stand: September 2004

