

NACHGEFRAGT

Wir bleiben dran!

Stadtpolitik
Stadtzeitung

Wohnen und Pflege unter einem Dach

Baubeginn bei Feuerböters
in der Marktstraße



Vor Jahren brannte das Haus in der Marktstraße nieder und musste anschließend komplett abgerissen werden. Dann passierte lange Zeit nichts. Seit heute morgen herrscht aber wieder Betrieb auf dem Gelände. Norman Feuerböter hat das Grundstück erworben und nun begonnen dort ein multifunktional nutzbares Haus zu errichten, in dem Altenpflegegerechter Wohnraum entsteht. Die unteren zwei Etagen sind in 16 eigenständige Wohneinheiten aufgeteilt. Hier können die zukünftigen Bewohner in ihren eigenen vier Wänden, so selbständig wie irgend möglich, leben. In das neue Gebäude wird ein kleiner begrünter Innenhof zur gemeinsamen Nutzung integriert. Die Wohnungen sind wohl bereits fast alle vermietet. Das Interesse ist groß. Kein Wunder, bei dieser zentralen Stadtlage.

Die dritte Etage wird eine Tagespflegeeinrichtung beherbergen, wie uns der Bauherr Norman Feuerböter in einem Redaktionsgespräch erklärte. Er kennt sich in der Branche aus, betrieben er und seine Eltern doch ein erfolgreiches Unternehmen der Pflegedienstleistungen.

Wer sich nun in den letzten Tage wunderte, warum anscheinend mehr ausgegraben als neugebaut wird, für den hatte Norman Feuerböter auch eine Antwort. Denkmalschützer haben das Grundstück auf alte Grundmauern hin untersucht. Das ist nichts Besonderes, unterliegt doch die gesamte Innenstadt dem Flächendenkmalschutz. Hier lag Pritzwalks historische Mitte.

Bald geht der Neubau los. Gegen Jahresende könnte man schon fertig sein.

In jedem Fall verschwindet jetzt eine der letzten Baulücken im Stadtzentrum, was dem Erscheinungsbild der Marktstraße nur zuträglich sein kann. Wir wünschen dem Vorhaben viel Erfolg und den neuen Mietern eine angenehme Eingewöhnung in ihr neues Zuhause.

HW

Alles lähmt alles - oder was?

Innerstädtisches Verkehrskonzept bleibt Dauerthema

Über die Verkehrssituation in der Stadt redet fast jeder - die gegenwärtige Situation kommt dabei selten gut weg. Seit etwa vier Jahren diskutieren Stadtverordnete und Verwaltung über Lösungen, die den Verkehrslärm und die Gefahren für alle Bürger minimieren können.

Vier Jahre? Und dann habt ihr immer noch nichts zustande gebracht? So tönt manch aufgebrachter Zeitgenosse. Aber ganz so einfach ist das wahrlich nicht.

Kürzlich bot die Stadtverwaltung eine dem Thema und seinen Hintergründen gewidmete Informationsveranstaltung. Sachlich und auf hohem Niveau stellten Verantwortliche und Verkehrsplaner das Ergebnis von Analysen zum Pritzwalker Stadtverkehr vor.

Manchem Bürger ist bei Forderungen an die Stadt oft nicht klar, dass viele der innerstädtischen Straßen gar nicht in Verwaltung der Stadt Pritzwalk sind. Baulastträger, sprich also Eigentümer und Entscheider, was Neuinvestitionen oder Instandhaltungen betrifft sind häufig der Landkreis oder der Bund. Der Wunsch der kommunalen Vertreter nach einer schnellen Verbesserung für die Anwohner trifft dabei oft auf wenig Enthusiasmus dieser Träger. Beispiele sind etwa die Ortsdurchfahrt Sadenbeck, aber auch die Strecken, die zu den Bundesstraßen im Stadtgebiet gehören. Einige verlaufen quer durch die Innenstadt. Auch solche Straßen wie Wittstocker Chaussee, Bergstraße, Grünstraße, Havelberger, Perleberger Straße, Kietz etc. sind als überörtlich bedeutsam eingestuft. Jede Veränderung der Verkehrsführung, Temporegulierung etc. unterliegt hier der Zustimmung der Bundes- oder Kreisbehörden. Und das heißt ein sehr dickes Brett zu bohren.

Anders als z.B. Wittstock, Kyritz oder Perleberg hat Pritzwalk das Pech, dass wichtige Überlandverbindungen durch das Stadtzentrum verlaufen. Die wohl auch zukünftig nicht geschlossene Umgehungsstraße bringt ungeheure Verkehrsflüsse weiterhin in die Innenstadt.

Was geht denn nun konkret? Geschwindigkeitsreduzierungen haben oft nur Alibi-Funktion. Wirklicher Lärmschutz geht nur über eine Veränderung des Straßenbelages - mit den oben genannten Problemen und Kostenträgern.

Einzelmaßnahmen, wie z.B. Tempo-30-Regelungen, bringen wenig. Beschränkungen an einem Ort führen nicht selten zur Verlagerung des Problems an andere Orte, vermehren den Verkehr dort. Zu bedenken bleibt, dass bereits jetzt auf 63% der Pritzwalker Straßen ein Tempolimit unter 50 Km/h gilt.

Das subjektive Empfinden gaukelt einem manchmal andere Wahrnehmungen vor, als sie in konkreten Erfassungen nachgewiesen werden können. Die letzten Tempomessungen in der Innenstadt (etwa in der Havelberger Straße) haben ergeben, dass schon jetzt die erlaubten 50 Km/h

von den allermeisten Autofahrern gar nicht erreicht werden. Sie fahren dort im Schnitt etwas über 30 Km/h. Tempo 30 würde also wenig bringen. Der Straßenbelag samt Unterbau müsste erneuert werden. Warum das nicht vom bisherigen Baulastträger eingefordert wurde, bevor die Stadt den Verkehrsweg im Zuge der Fertigstellung der Umgehungsstraße in eigene Regie übernahm, bleibt eines der Rätsel im städtischen Rathaus. Gleiches gilt für den inzwischen auf Stadtkosten erfolgten Neubau der Brücke am Perleberger Tor. Nachbarstädte waren dabei bedeutend cleverer und ließen sich manches von Kreis und Bund erneuern, bevor man selbst verantwortlich - und zahlungspflichtig - wurde.

Kurzfristige Umbauten sind oft auch von Bestimmungen des Straßenverkehrsrechtes u.a. eingeschränkt. Nicht alles Wünschenswerte ist rechtlich auch umsetzbar. Die bisher diskutierte Variante einen Einrichtungsverkehr rings um die historische Altstadt einzurichten, wie etwa in Wittstock praktiziert, erscheint nach näherer Betrachtung wenig effektiv, wie der hinzugezogene Verkehrsplaner Herr Richardt erläuterte. Die Umbaukosten wären in etwa gleich, die Anliegerbeiträge aber bedeutend höher. Die Hintergründe dafür bedürfen allerdings eines genaueren Hinterfragens.

Geht also gar nichts? Doch, aber nur in einem Gesamtkonzept, nicht mit Einzellösungen - auch wenn verständlicherweise manch einem Anwohner die Nerven fast durchbrennen. Das manchem Bürger so langsam die Hutschnur platzt ist nachvollziehbar. Einzelforderungen helfen allerdings nur theoretisch oder verlagern die Schwierigkeiten bloß an andere Stellen.

Vier Jahre Diskussion und Erfassung sind wahrlich eine lange Zeit. Stadtverordnete und Verwaltung sollten entsprechende Maßnahmen zügig weiter verfolgen und auch mutige Schritte angehen. Vielleicht lässt sich in einem übergeordneten Verkehrskonzept nicht alles gleichzeitig regeln, einen Sprung nach vorn muß es aber nun langsam geben. Realitätssinn sollte alle Beteiligten dabei leiten.

HW

Verkehrsdaten

- Täglich sind in Pritzwalk 840 LKW und 9.041 PKW unterwegs.
- Fast 160 Busse passieren jeden Tag diesen Bereich.
- 4-7 LKW stehen, besonders an Wochenenden geparkt in der Stadt. Verboten ist das prinzipiell nicht.