

Szenarienvergleich Mittelstraße in Potsdam

211-374-A/Ga

Datum: 28.10.25



Abbildung 1: eigene Visualisierung

Auftraggeber

Landeshauptstadt Potsdam
Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14469 Potsdam

Auftragnehmer

PB Consult GmbH
Rothenburger Straße 5
90443 Nürnberg

PB Consult
Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH
Rothenburger Str. 5
90443 Nürnberg
Telefon: +49-911 32239-0
Telefax: +49-911 32239-10
www.pbconsult.de
info@pbconsult.de

Weitergabe an Dritte

Alle von der PB CONSULT GmbH zur Verfügung gestellten Unterlagen (Berichte, Pläne, Tabellen etc.) oder Teile daraus dürfen vom Auftraggeber und Projektbeteiligten nur zum projektrelevanten Gebrauch verwendet werden. PB CONSULT GmbH bittet bei Veröffentlichungen vorab informiert zu werden, um entsprechend auf Rückfragen Dritter reagieren zu können. Die Weitergabe an Dritte - ohne konkreten Projektbezug - bedarf einer gesonderten Zustimmung der PB CONSULT.

*Alle Hintergrundkarten stammen aus OpenStreetMap und stehen unter der Open Data Commons Open Database Lizenz (ODbL).

1.	Hintergrund und Rahmenbedingungen	4
1.1.	Planerische Rahmenbedingungen und das Konzept „Straßenräume neu denken“	4
1.2.	Grund des Szenarienvergleichs in der Mittelstraße	4
1.3.	Untersuchungsraum	5
1.3.1.	Westlicher Teil der Mittelstraße (Friedrich-Ebert-Straße bis Benkertstraße)	5
1.3.2.	Östlicher Teil der Mittelstraße (Benkertstraße bis Hebbelstraße)	6
2.	Fachliche Einführung und Begriffsklärungen	6
2.1.	Lieferverkehr und Anwohnerbelange	6
3.	Szenarienanalyse	7
3.1.	Status Quo	8
3.2.	Szenario A: Fußgängerzone in westlicher Mittelstraße	10
3.3.	Szenario B: Bestand ohne Parkstände in der westlichen Mittelstraße	13
3.4.	Szenario C: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Zone 20) ohne Parkstände in der westlichen Mittelstraße	16
3.5.	Szenario D: Bestand mit reduzierten Parkflächen in der westlichen Mittelstraße	19
4.	Bewertung und Gegenüberstellung	22
4.1.	Bewertungskriterien	22
4.2.	Bewertungstabelle	24
5.	Empfehlung	27

1. Hintergrund und Rahmenbedingungen

1.1. Planerische Rahmenbedingungen und das Konzept „Straßenräume neu denken“

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat im Mai 2023 das Konzept „Innenstadt – Straßenräume neu denken!“ beschlossen, das als Handlungsleitfaden für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt dient.

Ziel dieses Konzepts ist es, die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Innenstadt zu erhöhen, den öffentlichen Raum gerechter zu verteilen und die Innenstadt schrittweise vom Kfz-Verkehr – insbesondere vom ruhenden Verkehr – zu entlasten.

Kernpunkte des Konzepts sind:

- Reduktion von Parkplätzen: Rund 500 gebührenpflichtige Stellplätze sollen aus der Innenstadt herausgenommen und die Flächen für andere Nutzungen (z.B. Außengastronomie, Stadtgrün, Fuß- und Radverkehr) umgewidmet werden.
- Mehr Aufenthaltsqualität: Die Umgestaltung der Straßenräume soll zu einer barrierefreien, sicheren und attraktiven Innenstadt führen, die für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich ist.
- Beteiligung und Transparenz: Die Entwicklung des Konzepts erfolgte in enger Abstimmung mit der Öffentlichkeit, u.a. durch Werkstätten, Online-Beteiligungen und Informationsveranstaltungen.
- Pilotprojekte: Erste Maßnahmen, wie der Modellversuch in der Dortustraße, dienen als Vorbild für weitere Umgestaltungen im Innenstadtbereich.
- Für die Mittelstraße bedeutet dies, dass die zukünftige Gestaltung im Kontext dieses gesamtstädtischen Leitbildes zu sehen ist. Die Planungen orientieren sich an den Zielen, den Straßenraum multifunktional zu nutzen, Nutzungskonflikte zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität deutlich zu steigern. Hierfür ist im westlichen Bereich der Mittelstraße (Friedrich-Ebert-Str. bis Benkertstr.) eine Fußgängerzone im Konzept vorgesehen.

Die Beschlüsse hierzu wurden am 03.05.2023 gefasst.

1.2. Grund des Szenarienvergleichs in der Mittelstraße

Aufbauend auf dem Konzept „Straßenräume neu denken“ wurde das Projekt „Konzept zur Straßenraumgestaltung inkl. verkehrlicher Untersuchungen für Teilbereiche der 2. Barocken Stadterweiterung“ mit umfassender Beteiligung der Öffentlichkeit gestartet, um die konzipierten Planungen zu konkretisieren. Hierzu konnten Bürgerinnen und Bürger ihre Meinungen und Vorschläge in einer Online-Beteiligung einbringen. Parallel dazu fanden Gespräche und Aktionen mit verschiedenen Interessengruppen und Akteuren vor Ort statt. Die Rückmeldungen aus diesen Formaten führten zu einer Überarbeitung der Planungen, die anschließend in einer Werkstattveranstaltung mit der Öffentlichkeit vertieft wurden. Im Verlauf dieses Prozesses rückte die Mittelstraße als zentrales Element des Quartiers besonders in den Fokus. Speziell die Diskussionen in der Werkstattveranstaltung zeigte, dass die zukünftige Nutzung und Gestaltung der Mittelstraße noch einmal umfassend geprüft werden sollten. Aus diesem Grund wird im Folgenden die zukünftige Verkehrsführung in der Mittelstraße in verschiedenen Szenarien analysiert und deren jeweilige Auswirkungen dargestellt. Ziel ist es, eine transparente Entscheidungsbasis für die Ausgestaltung der Mittelstraße zu schaffen.

1.3. Untersuchungsraum

Die Mittelstraße im Holländischen Viertel Potsdams stellt einen historisch und stadtgestalterisch hochsensiblen Raum in der barocken Innenstadt dar. Die Mischung aus denkmalgeschützten Backsteinfassaden, kleinen Läden, Cafés und kulturellen Einrichtungen macht sie zu einem beliebten Ziel für Potsdamerinnen und Potsdamer und Touristen und einem bevorzugten Wohn- und Geschäftsbereich. Die Gestaltung dieses sensiblen Stadtraums erfordert daher besondere Sorgfalt: Sie muss den historischen Charakter bewahren, gleichzeitig aber den Anforderungen eines modernen, urbanen Lebens gerecht werden. Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Verkehrsberuhigung und die Förderung lokaler Gewerbestrukturen sind zentrale Aspekte, um die Mittelstraße als attraktiven Ort für alle Nutzergruppen zu erhalten und weiterzuentwickeln.

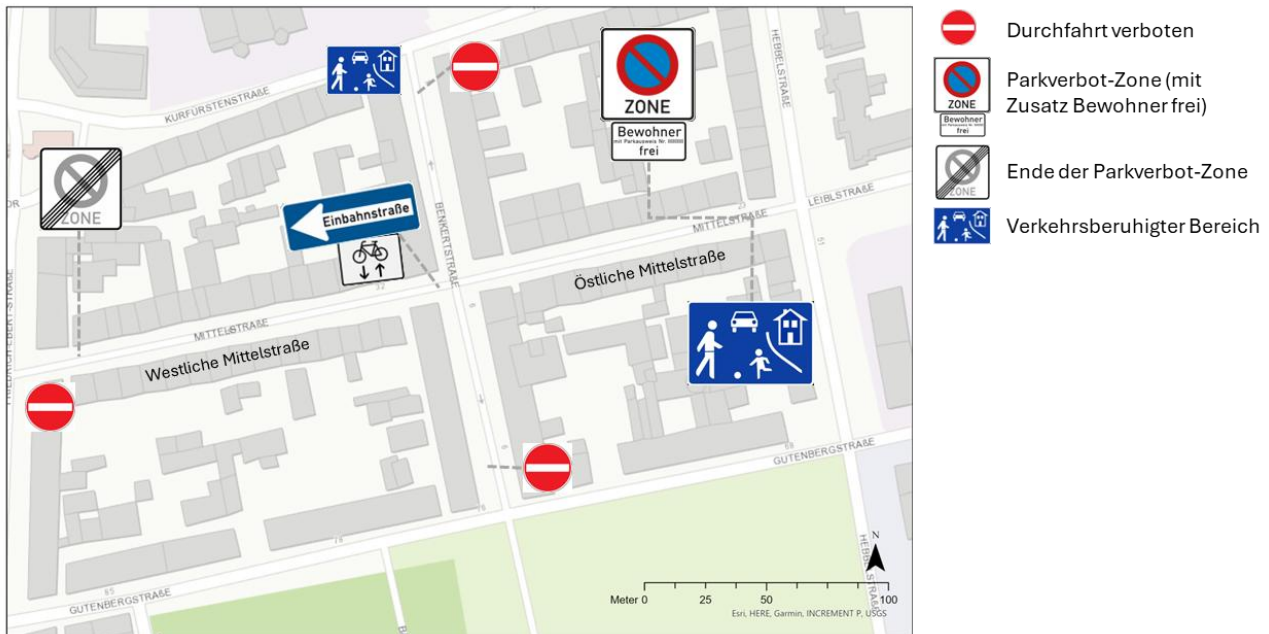


Abbildung 2: Darstellung Bestand

1.3.1. Westlicher Teil der Mittelstraße (Friedrich-Ebert-Straße bis Benkertstraße)

Der westliche Abschnitt der Mittelstraße erstreckt sich von der Friedrich-Ebert-Straße bis zur Benkertstraße. In diesem Abschnitt ist die Mittelstraße von einer geschlossenen Bebauung mit historischen Fassaden, Gastronomiebetrieben und Einzelhandelsgeschäften gesäumt. Die Straße dient als Verbindung zur Friedrich-Ebert-Straße, einer der Hauptachsen Potsdams. Aktuell ist dieser Teil der Mittelstraße als Einbahnstraße von der Benkertstraße in Richtung Westen ausgewiesen. Die Straße befindet sich zudem in einem verkehrsberuhigten Bereich und einer Parkverbotszone. Parken dürfen ausschließlich Bewohner auf den markierten Flächen.

Der westliche Teil weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf, ist aber zugleich durch Nutzungskonflikte zwischen ruhendem Verkehr, Lieferverkehren, Fußgängern und Radfahrern gekennzeichnet.

Der westlichen Bereich der Mittelstraße ist aktuell durch 46 ausgewiesene Parkstände geprägt, die jeweils eine Fläche von ca. 11 m² einnehmen. Die Gesamtfläche, die dem ruhenden Verkehr zur Verfügung steht, beträgt somit rund 500 m². Die Parkstände befinden sich straßenbegleitend und prägen das Straßenbild maßgeblich.

1.3.2. Östlicher Teil der Mittelstraße (Benkertstraße bis Hebbelstraße)

Der östliche Abschnitt der Mittelstraße erstreckt sich von der Benkertstraße bis zur Hebbelstraße und weist eine vergleichbare Stadtstruktur wie der westliche Teil auf. Die Bebauung ist überwiegend geschlossen und geprägt von einer Mischung aus Wohnnutzung, Einzelhandel und Gastronomie. Auch in diesem Abschnitt finden sich Restaurants, kleinere Läden sowie Wohnungen, wodurch eine hohe Nutzungsvielfalt und Belebung des Straßenraums entstehen.

Die Erschließung des östlichen Abschnitts erfolgt im Zulauf ausschließlich über die Hebbelstraße, im Ablauf im Wesentlichen über die Benkertstraße. Die Mittelstraße ermöglicht die Zufahrt zu den Grundstücken, Gewerbebetrieben und Wohnungen und ist für den Durchgangsverkehr von untergeordneter Bedeutung. Das Parken ist im östlichen Abschnitt der Mittelstraße ebenso dominant wie im westlichen Teil. Entlang der Straße befinden sich 36 Parkstände (396m²), die einen Großteil des öffentlichen Straßenraums einnehmen und das Straßenbild prägen. Der ruhende Verkehr konkurriert hier, wie im westlichen Abschnitt, mit den Ansprüchen des Fuß- und Radverkehrs sowie der Aufenthaltsqualität.

Die Gehwege sind beidseitig vorhanden, jedoch teilweise durch parkende Fahrzeuge und Lieferverkehre beeinträchtigt. Aufenthaltsbereiche und Begrünung sind bislang nur punktuell vorhanden, bieten aber Potenzial für eine zukünftige Aufwertung des Straßenraums.

Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung wurde auch die Leistungsfähigkeit des östlichen Abschnitts betrachtet und in die Gesamtbetrachtung einbezogen. Für die nachfolgende Entwicklung und Bewertung der Szenarien stand jedoch der westliche Abschnitt der Mittelstraße im Fokus.

2. Fachliche Einführung und Begriffsklärungen

2.1. Lieferverkehr und Anwohnerbelange

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung ist es für die Nachvollziehbarkeit und Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen wesentlich, zentrale Begriffe und Regelungsansätze klar zu definieren. Insbesondere im Hinblick auf Lieferverkehre und die Belange der Anwohnerschaft ist eine eindeutige und praxisnahe Begriffsklärung erforderlich. Im Folgenden werden die wichtigsten Aspekte erläutert:

Lieferverkehr:

Unter Lieferverkehr wird die Zufahrt und das kurzfristige Halten von Fahrzeugen verstanden, die Waren oder Dienstleistungen zu Gewerbebetrieben, Gastronomie, Einzelhandel oder privaten Haushalten bringen oder abholen.

Differenzierung zwischen gewerblichem und privatem Lieferverkehr:

Für eine zielgerichtete Regelung ist es notwendig, zwischen regelmäßigem, gewerblichem Lieferverkehr (z. B. tägliche Warenanlieferung für Geschäfte) und gelegentlichem, privatem Lieferverkehr (z. B. Möbelerlieferung, Handwerker) zu unterscheiden. Während für den gewerblichen Lieferverkehr feste Zeitfenster und Ladezonen vorgesehen werden können, sollten für den privaten Lieferverkehr flexible Ausnahmeregelungen geschaffen werden, um individuelle Bedarfe angemessen zu berücksichtigen. Im Folgenden wird unter Lieferverkehr der gewerbliche Lieferverkehr verstanden.

Zeitfenster für Lieferverkehr:

Um Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum zu minimieren und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, können Lieferverkehre auf bestimmte Zeitfenster beschränkt werden. Beispielsweise ist eine Zulassung des Lieferverkehrs werktags zwischen 6:00 und 11:00 Uhr sowie zwischen 18:00 und 20:00 Uhr üblich.

Je nach Art des Gewerbes (Einzelhandel/Gastro) können die Zeiten entsprechend angepasst werden. Außerhalb dieser Zeiten ist die Zufahrt für Lieferfahrzeuge nicht gestattet, um den Straßenraum für andere Nutzungen freizuhalten.

Ladezonen:

Ladezonen sind speziell ausgewiesene Flächen im Straßenraum, die ausschließlich für das Be- und Entladen vorgesehen sind. Sie sollen eine geordnete und effiziente Abwicklung des Lieferverkehrs ermöglichen und Nutzungskonflikte mit dem Fuß- und Radverkehr reduzieren. Die Nutzung der Ladezonen kann zeitlich begrenzt und durch entsprechende Beschilderung geregelt werden.

Anwohnerbelange:

Die Belange der Anwohnerschaft umfassen insbesondere das wohnortnahe Parken, die Erreichbarkeit der eigenen Wohnung sowie Ausnahmen für besondere Situationen (z. B. Pflege, kurzfristige Anlieferungen, Umzüge). Für Anwohner können spezielle Zufahrtsregelungen oder Ausnahmegenehmigungen vorgesehen werden, etwa durch Bewohnerparkausweise oder temporäre Zufahrtsberechtigungen.

3. Szenarienanalyse

Die Mittelstraße im historischen Zentrum Potsdams stellt einen sensiblen städtischen Raum dar, der durch eine Vielzahl konkurrierender Nutzungsansprüche geprägt ist. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung werden dem Status Quo/Bestand vier Szenarien (A-D), die jeweils unterschiedliche Lösungsansätze zur Neuordnung des Straßenraums unter besonderer Berücksichtigung der städtebaulichen, verkehrlichen sowie sozialen und ökologischen Anforderungen bieten, geprüft. Die nachfolgende Analyse erfolgte entlang im Vorfeld definierter Kriterien: verkehrliche Rahmenbedingungen, Auswirkungen auf Erreichbarkeit (motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr, ÖPNV), Fuß- und Radverkehr, Parkraum (-bewirtschaftung) sowie Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Barrierefreiheit. Im Anschluss an die Analyse erfolgt dann eine vergleichende Bewertung unter Berücksichtigung mehrerer Kriterien im Detail. Im Rahmen der Szenarienentwicklung für den betrachteten Straßenabschnitt wurde auch geprüft, ob eine Umkehrung der bestehenden Einbahnstraßenregelung einen verkehrlichen oder städtebaulichen Mehrwert bieten könnte. Hierdurch müsste jedoch sämtlicher Verkehr in das Gebiet über die Friedrich-Ebert-Straße in die Mittelstraße einfahren. Auch Verkehr, der vorher nicht in die Friedrich-Ebert-Straße geflossen ist (z.B. aus der Hebbelstraße über die Mittelsraße in die Benkertstraße) wird in die Friedrich-Ebert-Straße geführt. Da sich hierdurch auch für die Mittelstraße kein Vorteil ergibt, da weder eine signifikante Verbesserung der Erreichbarkeit noch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität oder Verkehrsführung erzielt werden konnte, wird eine Änderung der vorhandenen Einbahnregelung nicht empfohlen. Im Zuge der Szenarienentwicklung wurde auch das Thema „Spielstraße“ berücksichtigt. Umgangssprachlich wird ein verkehrsberuhigter Bereich häufig als „Spielstraße“ bezeichnet. Tatsächlich handelt es sich bei einer echten Spielstraße um einen Bereich, in dem jeglicher Fahrzeugverkehr untersagt ist - vergleichbar mit einer Fußgängerzone.



Abbildung 3: links: verkehrsberuhigter Bereich | rechts: Spielstraße

Bei einer echten Spielstraße ist kein Verkehr erlaubt, damit ähnelt sie stark einer Fußgängerzone. Alternativ existiert auch eine zeitlich begrenzte „temporäre Spielstraße“, im Prinzip handelt es sich hierbei um ein zeitlich begrenztes Durchfahrtsverbot. Da es sich hierbei jedoch um kein eigenes Szenario, sondern eine Kombination aus einer der Varianten mit der Variante A - Fußgängerzone handelt, wurde sie nicht als getrenntes Szenario analysiert.

3.1. Status Quo

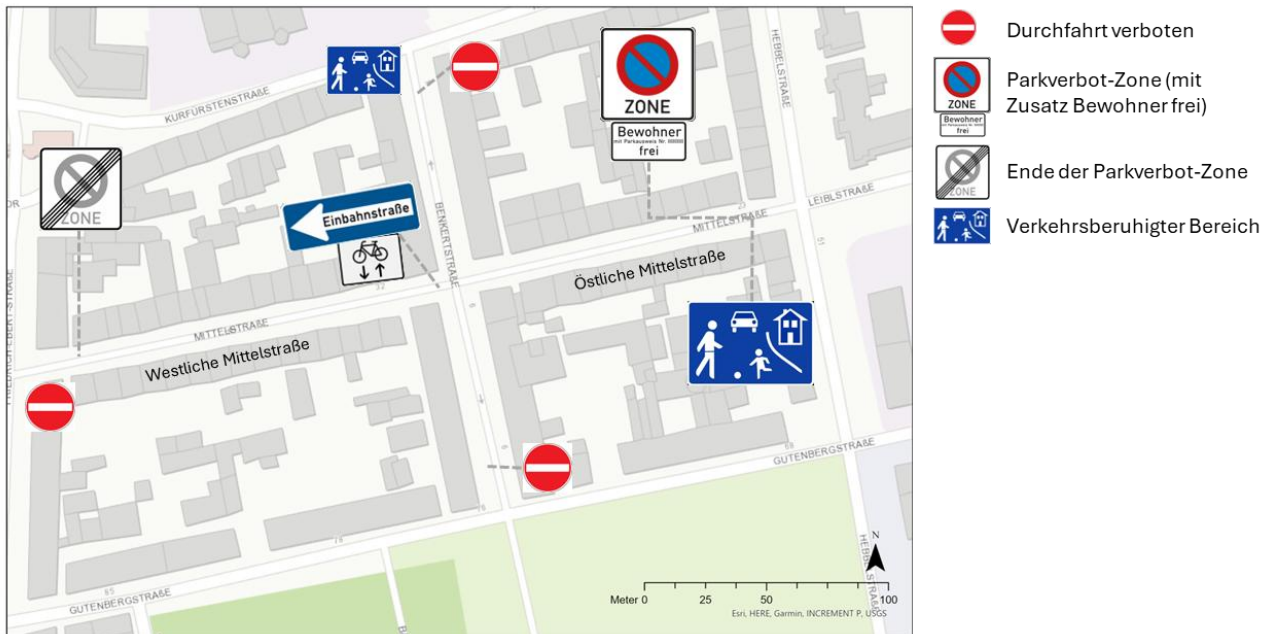


Abbildung 4: Darstellung Bestand

Die westliche Mittelstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich gemäß § 42 Abs. 4a StVO ausgewiesen. Die bestehende Infrastruktur, einschließlich der 46 Parkstände im westlichen Abschnitt mit einer Gesamtfläche von etwa 500 m², bleibt vollständig erhalten. Das Parken ist auf den ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Straße ist für alle Verkehrsarten – motorisierter Individualverkehr, Lieferverkehr, Rad- und Fußverkehr – gleichermaßen zugänglich, wobei für Fahrzeuge Schrittgeschwindigkeit gilt. Es sind keine baulichen oder verkehrsrechtlichen Änderungen vorgesehen.

Der östliche Abschnitt (Benkertstraße bis Heibelstraße) bleibt ebenfalls unverändert und entspricht dem aktuellen Bestand.

Verkehrliche Auswirkungen:



Motorisierter Individualverkehr (MIV):

Der motorisierte Individualverkehr kann die Mittelstraße nutzen. Die Erschließung für Anwohner, Besucher und Gewerbetreibende ist uneingeschränkt gegeben.

Vorteil: Gute Erreichbarkeit

Nachteil: Nutzungskonflikte zwischen Kfz-Verkehr, Fußgängern und Radfahrern; die Aufenthaltsqualität bleibt eingeschränkt.



Ruhender Verkehr (Parken):

Die Parkstände sind straßenbegleitend und stehen Anwohnern zur Verfügung. Nach der Einfahrt von der Heibelstraße in die Mittelstraße steht ein eingeschränktes Halteverbot zum Be- und Entladen zur Verfügung.

Vorteil: Lokale Parkmöglichkeiten für ausgewiesene Nutzende.

Nachteil: Der ruhende Verkehr nimmt einen Großteil des öffentlichen Raums ein, was die Flexibilität und Aufenthaltsqualität einschränken. Laut den Rückmeldungen aus den Beteiligungen gibt es diverse Falschparker, die ihr Fahrzeug dort trotz fehlender Berechtigung abstellen.



Lieferverkehr:

Der Lieferverkehr ist möglich. Lieferfahrzeuge können die Straße jederzeit befahren und be- und entladen.

Vorteil: Flexibilität für Gewerbe und Dienstleister.

Nachteil: Lieferverkehr kann zu Behinderungen für andere Verkehrsteilnehmer führen, insbesondere bei hoher Auslastung der Parkstände in Folge des engen Straßenquerschnittes.



Radverkehr:

Radfahrende bewegen sich im Mischverkehr mit Kfz und ruhendem Verkehr.

Vorteil: Keine Einschränkung der Durchfahrt.

Nachteil: Konfliktpotenzial mit parkenden und fahrenden Autos bleibt bestehen; keine gesonderte Radinfrastruktur und ungeeignete Oberfläche durch das Kopfsteinpflaster.



Fußverkehr:

Fußgänger nutzen die Gehwege, müssen sich jedoch den Raum mit Gastronomie, Einzelhandel und dem ruhenden und fahrenden Verkehr teilen. Durch das straßenbegleitende Parken wird die Sicht auf die Fahrbahn und das Queren teilweise eingeschränkt.

Vorteil: Zugang zu allen Grundstücken über klar definierte Gehwege.

Nachteil: Aufenthaltsqualität und Sicherheit sind durch den ruhenden und fließenden Verkehr eingeschränkt.



ÖPNV:

Keine direkte Betroffenheit, da keine Linienführung durch die Mittelstraße.

Nutzungsflexibilität

Die Nutzungsflexibilität ist im Bestand gering. Der Großteil des Straßenraums ist durch den ruhenden Verkehr belegt (ca. 500 m²), wodurch wenig Raum für alternative oder temporäre Nutzungen bleibt.

Vorteil: Klare Zuordnung der Flächen für Kfz-Nutzung und Parken.

Nachteil: Kaum Potenzial für Veranstaltungen, Außengastronomie, konsumfreie Aufenthaltsorte, öffentliche Möblierung oder zusätzliche Begrünung.

Akzeptanzpotenzial

Das Akzeptanzpotenzial wird bei Anwohnern mit eigenem Pkw sowie bei Gewerbetreibenden und Dienstleistern, die auf eine gute Erreichbarkeit zum Be- und Entladen und wohnortnahe Parkmöglichkeiten angewiesen sind, als hoch eingeschätzt. Geringer wird das Potenzial bei Besuchenden und Kunden eingeschätzt, die mit dem Auto anreisen und über keine Parkberechtigung verfügen; diese dürfen die Parkflächen nicht nutzen.

Das Akzeptanzpotenzial bei Fußgängern, Radfahrenden und Anwohnern ohne Pkw wird ebenfalls als gering eingeschätzt, da Nutzungskonflikte und Einschränkungen der Aufenthaltsqualität bestehen. Ebenso bleibt das Potenzial für eine städtebauliche und gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums ungenutzt, was zu einem geringeren Akzeptanzpotenzial bei den Akteuren aus den Bereichen Gastronomie, Einzelhandel, Stadtentwicklung und Umwelt führt.

3.2. Szenario A: Fußgängerzone in westlicher Mittelstraße

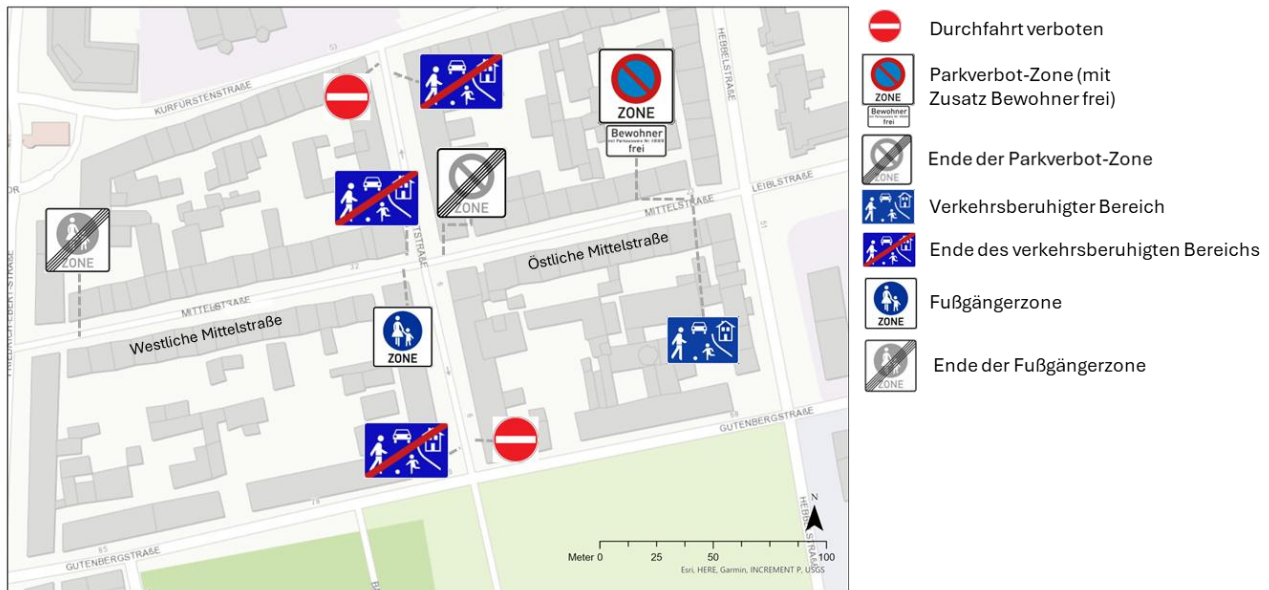


Abbildung 5: Darstellung Szenario A

Im Szenario A wird der westliche Abschnitt der Mittelstraße – zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Benkertstraße – zu einer Fußgängerzone umgestaltet. Die Zufahrt für Kraftfahrzeuge wird grundsätzlich untersagt. Ausnahmen sind lediglich für den Lieferverkehr vorgesehen, der ausschließlich in klar definierten Zeitfenstern zugelassen wird. Im Zuge der Umgestaltung werden sämtliche 46 Parkstände entfernt, wodurch eine Fläche von insgesamt 500 m² für neue, flexiblere Nutzungen zur Verfügung steht. Diese freigewordenen Flächen sollen vorrangig für die Erweiterung der Außengastronomie, die Integration hochwertiger Stadtmöblierung sowie für zusätzliche Fahrradabstellanlagen genutzt werden. Die rechtliche Grundlage für die Einrichtung der Fußgängerzone bildet § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO in Verbindung mit den Zeichen 242.1 und 242.2. Das Radfahren kann durch Zusatzzeichen zu bestimmten Zeiten erlaubt werden.

Der östliche Teil der Mittelstraße bleibt weiterhin für den motorisierten Verkehr befahrbar. Hier bleiben – entsprechend dem Konzept „Straßenräume neu denken“ – die Parkflächen ausschließlich für die Bewohner ausgewiesen. Ergänzend werden Lieferzonen eingerichtet, um die Erreichbarkeit für Gewerbetreibende und Dienstleister sicherzustellen. Hierdurch bleibt der ruhende Verkehr in geordnetem Umfang erhalten, während gleichzeitig die Aufenthaltsqualität durch gezielte Maßnahmen verbessert werden kann.

Verkehrliche Auswirkungen



Motorisierter Individualverkehr (MIV):

Der motorisierte Individualverkehr wird im betrachteten westlichen Abschnitt ausgeschlossen. Die Zufahrt in das Quartier ist weiterhin über die Heibelstraße möglich, der abfließende Verkehr muss jedoch über die Benkertstraße geführt werden.

Vorteil: Dies führt zu einer deutlichen Reduktion der Verkehrsbelastung und der Lärmemissionen im Bereich der Mittelstraße.

Nachteil: Für Anwohnende und Besuchende, die das Auto als primäres Verkehrsmittel nutzen, gestaltet sich die Erreichbarkeit schwieriger. Ausweichparkplätze können am Bassinplatz zur Verfügung gestellt werden.

P **Ruhender Verkehr:**

Auch in diesem Szenario wird im westlichen Abschnitt der Mittelstraße das Parken im öffentlichen Straßenraum vollständig untersagt und alle 46 Parkstände entfallen.

Vorteil: Die gesamte Fläche steht dem Fuß- und dem Radverkehr sowie den gewerblichen Nutzungen zur Verfügung. Nutzungskonflikte durch parkende Fahrzeuge entfallen.

Nachteil: Der Wegfall der Parkmöglichkeiten erschwert das Be- und Entladen für Kunden und Lieferanten sowie das Parken für Anwohner. Es besteht die Gefahr von Parksuchverkehr in den angrenzenden Quartieren, was die Belastung dort erhöhen könnte.



Lieferverkehr:

Lieferverkehre bleiben grundsätzlich möglich, sind jedoch auf festgelegte Zeitfenster beschränkt.

Vorteil: Die zeitliche Steuerung reduziert Konflikte zwischen Lieferfahrzeugen und Fußgängern.

Nachteil: Lieferungen außerhalb der zulässigen Zeitfenster sind nicht möglich. Ohne ausgewiesene Lieferzonen kann es zu Nutzungskonflikten auf Gehwegen oder der Fahrbahn kommen.



Radverkehr:

Das Radfahren ist im Bereich der Fußgängerzone grundsätzlich nicht erlaubt, kann aber durch Zusatzzeichen zu bestimmten Zeiten zugelassen werden. Im östlichen Abschnitt bleibt das Radfahren wie bisher möglich.

Vorteil: Ermöglicht eine flexible Nutzung durch Radfahrende, insbesondere außerhalb der Hauptnutzungszeiten.

Nachteil: Potenzielle Nutzungskonflikte mit Fußgängern, wenn keine klaren Regelungen und Hinweise bestehen.



Fußverkehr:

Im Fußgängerzonenbereich wird der Komfort und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger signifikant gesteigert. Die gesamte Straßenfläche steht dem Fußverkehr zur Verfügung, Möblierung und Außengastronomie fördern die fußläufige Attraktivität.

Vorteil: Barrierefreiheit, Sicherheit und Aufenthaltsqualität werden deutlich verbessert. Es gibt keinen als Barriere wirkenden fließenden Verkehr mehr, die Sichtbeziehungen sowie die Quermungsmöglichkeiten werden deutlich verbessert.

Im östlichen Abschnitt profitieren Fußgänger von einer Entzerrung des ruhenden Verkehrs und einer klaren Zuordnung der Nutzungsbereiche.



ÖPNV:

Da der Straßenabschnitt nicht durch reguläre ÖPNV-Linien bedient wird, ergeben sich keine direkten Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr.

Nutzungsflexibilität

Das Nutzungspotenzial der Umgestaltung zur Fußgängerzone wird insbesondere für Gastronomie, Einzelhandel, Veranstalter sowie für die Stadtentwicklung als sehr hoch eingeschätzt. Die durch den Wegfall der Parkstände freigewordene Fläche von 500 m² sowie die ehemalige Fahrbahn bieten vielfältige

Möglichkeiten zur flexiblen Nutzung, etwa für Außengastronomie, temporäre Aktionen, Stadtmöblierung oder Veranstaltungen. Die Aufenthaltsqualität wird durch die barrierefreie und flexibel gestaltbare Raumstruktur deutlich gesteigert. Die neue Raumstruktur schafft Platz für soziale Interaktionen – Aspekte, die zur Stärkung der Quartiersidentität und zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen. Zusätzlich wird die Änderung zumindest lokal zu einer Verbesserung der Luftqualität sowie zu einer Verringerung verkehrsbedingter Lärmimmissionen führen. Die mit der erhöhten Aufenthaltsqualität einhergehende Belebung des öffentlichen Raums kann den Charakter der Geräuschkulisse verändern. Um eine ausgewogene Balance zwischen dieser gewünschten Urbanität und den Interessen der Anwohnerschaft sicherzustellen, wird eine aufmerksame Begleitung der Lärmentwicklung empfohlen.

Demgegenüber wird das Potenzial für Nutzungen, die auf Kfz-Verkehr angewiesen sind, als eingeschränkt bewertet. Gewerbetreibende, Dienstleistende oder Anwohnende, die auf eine gute Erreichbarkeit mit dem Auto oder wohnortnahe Parkmöglichkeiten angewiesen sind, könnten in ihrer Nutzung beeinträchtigt werden. Auch für Kunden und Besucher, die mit dem Pkw anreisen, ergeben sich Einschränkungen, sofern keine alternativen Parkmöglichkeiten bestehen.

Technische Umsetzungshinweise

Technisch ist zwingend nur eine Neubeschilderung notwendig. Im Rahmen der Gestaltung einer Fußgängerzone werden zwar der Rückbau der Parkstände durch Entfernung der Markierung, die Installation neuer Stadtmöblierung und Fahrradabstellanlagen sowie eine entsprechende Beschilderung sowie auch die Einrichtung eines versenkbaren Pollers empfohlen, sie sind jedoch für die Einrichtung einer Fußgängerzone nicht verpflichtend.

Wirtschaftliche Umsetzungshinweise

Die mit diesem Szenario verbundenen Kosten hängen stark von der konkreten Umsetzung ab. Eine reine Ausweisung und Anpassung der Beschilderung ist vergleichsweise günstig.

Die optionale Anpassung der Gestaltung der Fußgängerzone ist je nach Ausgestaltung teurer. Weiterführende finanzielle Aspekte wie Einsparungen durch die Verbesserung der Emissionen und der damit einhergehenden Folgen, geringere Kosten durch weniger Unfälle etc. werden an dieser Stelle ebenfalls genannt, jedoch nicht bewertet.

Akzeptanzpotenzial

Das Akzeptanzpotenzial für dieses Szenario wird bei Fußgängern, Gastronomiebetrieben, Einzelhändlern, Familien und Touristen hoch eingeschätzt, da die Aufenthaltsqualität und Sicherheit deutlich steigen werden. Ebenfalls steigt die Erreichbarkeit des Quartiers durch den nicht-motorisierten Verkehr. Diverse andere Studien bestätigen auch die mit einer höheren Aufenthaltsqualität verbundenen höheren Umsätze. Das Potenzial bei Anwohnern mit Pkw und Gewerbetreibenden mit Lieferbedarf wird geringer eingeschätzt, da deren (MIV-)Erreichbarkeit eingeschränkt wird. Die Akzeptanz kann durch eine attraktive Gestaltung des Straßenraums und durch gute Ersatzangebote für Parken und Lieferverkehr gesteigert werden.

3.3. Szenario B: Bestand ohne Parkstände in der westlichen Mittelstraße

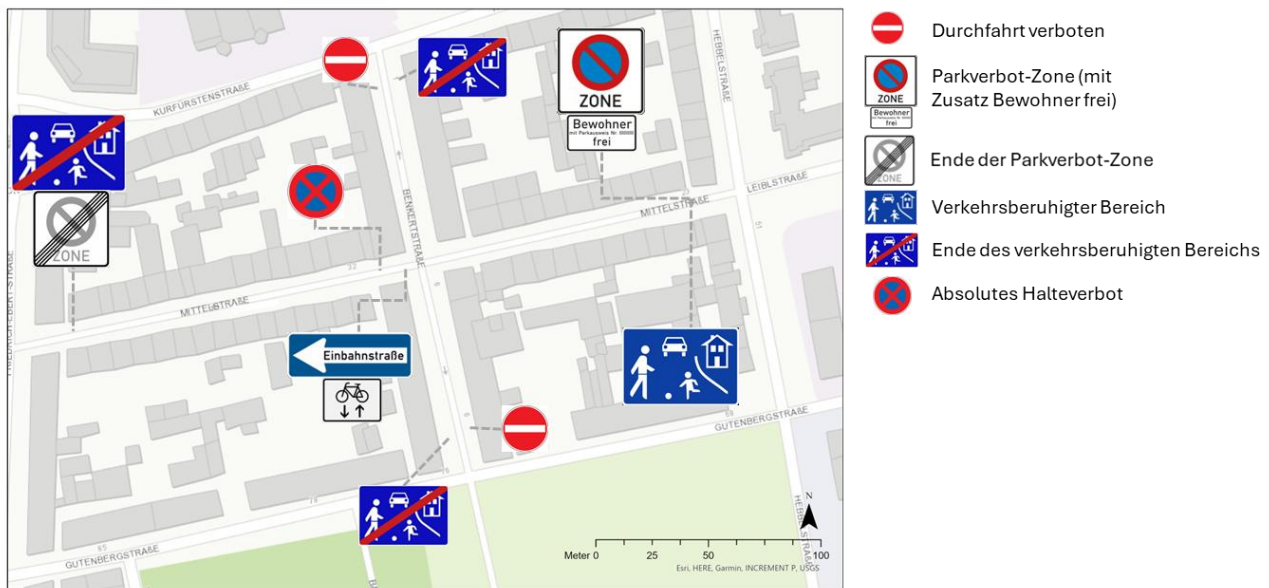


Abbildung 6: Darstellung Szenario B

Im Szenario B bleibt der östliche Teil der Mittelstraße (Benkertstraße bis Heibelstraße) unverändert und weiterhin wie im Bestand nutzbar. Die vorgeschlagene Änderung betrifft ausschließlich den westlichen Abschnitt der Mittelstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Benkertstraße.

In diesem westlichen Bereich bleibt der Straßenraum als verkehrsberuhigter Bereich gemäß § 42 StVO ausgewiesen. Für alle Fahrzeuge gilt Schrittgeschwindigkeit und der Straßenraum steht allen Verkehrsarten – insbesondere Fußgängern, Radfahrenden und motorisierten Fahrzeugen – gleichberechtigt zur Verfügung. Das Parken entfällt vollständig: Die 46 bestehenden Parkstände entfallen, wodurch eine Fläche von rund 500 m² frei wird.

Der freigewordene Straßenquerschnitt soll einer multifunktionalen Nutzung zugeführt werden. Dabei steht die flexible Beispielbarkeit des öffentlichen Raums im Vordergrund - etwa für soziale Interaktionen, temporäre Veranstaltungen, Fuß- und Radverkehr sowie gestalterische Elemente des Stadtmobiliars.

Die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt aktuell nach § 42 Abs. 4a StVO, gekennzeichnet durch Zeichen 325.1 und 325.2 StVO. Es gilt Schrittgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge, Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite nutzen. Der Fahrzeugverkehr muss besondere Rücksicht nehmen. Das Parken ist nur auf entsprechend gekennzeichneten Flächen zulässig, andernfalls verboten. In dem Teilbereich ist in diesem Szenario keine Kennzeichnung von Parkflächen vorgesehen. Die bauliche Gestaltung sollte die Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit unterstützen, beispielsweise durch Möblierung oder Fahrbahnverengungen.

Verkehrliche Auswirkungen



Motorisierter Individualverkehr (MIV):

Die Mittelstraße bleibt für den motorisierten Individualverkehr grundsätzlich befahrbar, jedoch ist das Parken im westlichen Abschnitt nicht mehr gestattet.

Vorteil: Die Erschließung für Anwohner, Gewerbe und Lieferdienste bleibt erhalten.

Nachteil: Der Wegfall der Parkmöglichkeiten kann zu erhöhtem Parksuchverkehr in den angrenzenden Straßen führen und die Erreichbarkeit für Anwohner mit Pkw einschränken.

P

Ruhender Verkehr (Parken):

Im westlichen Abschnitt der Mittelstraße werden sämtliche Parkstände entfernt, sodass kein Parken mehr im öffentlichen Straßenraum möglich ist.

Vorteil: Die freigewordene Fläche steht für multifunktionale Nutzungen, soziale Interaktion und eine höhere Aufenthaltsqualität zur Verfügung. Sichtbeziehungen und Sicherheit für Fuß- und Radverkehr werden verbessert.

Nachteil: Es gibt keine Parkmöglichkeiten mehr, was insbesondere für Anwohner mit Pkw eine Einschränkung bedeutet. Der Parkdruck kann sich auf umliegende Straßen verlagern.



Lieferverkehr:

Lieferverkehre sind weiterhin möglich, es gibt jedoch keine ausgewiesenen Lieferzonen.

Vorteil: Lieferungen können weiterhin durchgeführt werden, da die Zufahrt erhalten bleibt.

Nachteil: Mangels Lieferzonen wird das Be- und Entladen häufig auf der Fahrbahn oder den Gehwegen stattfinden, was zu Nutzungskonflikten mit Fußgängern und Radfahrern sowie dem fließenden Verkehr im Fahrbahnbereich führen kann.



Radverkehr:

Radfahrende profitieren von der Entfernung des ruhenden Verkehrs, da die Sichtbeziehungen verbessert und Konfliktpotenziale reduziert werden.

Vorteil: Mehr Platz und erhöhte Sicherheit für den Radverkehr, insbesondere im Mischverkehr bei Schrittgeschwindigkeit.

Nachteil: Keine explizite Radverkehrsführung, weiterhin Mischverkehr mit Kfz.



Fußverkehr:

Die Entfernung der Parkstände schafft mehr Raum und Sicherheit für Fußgänger.

Vorteil: Die gesamte Straßenbreite kann von Fußgängern genutzt werden, die Aufenthaltsqualität steigt deutlich. Durch die Verbesserung der Sichtbeziehungen erhöht sich die Sicherheit, gerade für Kinder und kleinere Personen. Hierdurch kann auch eine Verbesserung der Barrierefreiheit erzielt werden (ausreichend Platz vorhanden, Quermöglichkeiten vorhanden, Sichtbeziehungen etc.)

Nachteil: Nutzungskonflikte mit Lieferverkehr und Kfz-Verkehr bleiben bestehen.



ÖPNV:

Keine direkte Betroffenheit, da keine Linienführung durch die Mittelstraße.

Nutzungsflexibilität

Das Potenzial der Reduktion der Parkstände wird insbesondere für die flexible und multifunktionale Nutzung des Straßenraums als hoch eingeschätzt. Durch die Gewinnung von 500 m² neuer Fläche entstehen vielfältige Möglichkeiten zur Nutzung für Stadtmobiliar, Begrünung, temporäre Aktionen, Veranstaltungen oder soziale Interaktionen. Die Aufenthaltsqualität sowie das soziale Miteinander können dadurch deutlich gefördert werden.

Demgegenüber wird das Potenzial für Anwohnende mit Pkw als eingeschränkt bewertet, da fehlende Parkmöglichkeiten die Attraktivität für diese Nutzergruppe verringern. Im Szenario B wäre zwar eine bauliche Trennung der ehemaligen Parkflächen von der Fahrgasse sinnvoll, jedoch stehen dem denkmalrechtliche Vorgaben entgegen. Dadurch ergeben sich potenzielle Einschränkungen hinsichtlich der Nutzungsflexibilität im Vergleich zu Szenario A.

Technische Umsetzungshinweise

Neben der Neubeschilderung erfordert Szenario B im westlichen Abschnitt der Mittelstraße den vollständigen Rückbau der bestehenden 46 Parkstände. Grund hierfür ist die Art der Beschilderung: Geparkt werden darf in markierten Parkbereichen. Dies umfasst die Entfernung von Markierungen (Erdnägel) und gegebenenfalls der Einrichtung weiterer baulicher Elemente – je nachdem ob das andere Pflaster und die neue Gestaltung der freigewordenen Fläche vom Pkw-Fahrer als Parkfläche eingeordnet werden kann oder nicht. Bauliche Maßnahmen zur klaren Ausweisung der Parkzonen sind jedoch nur eingeschränkt möglich und müssen mit dem Denkmalschutz abgestimmt werden, was die Umsetzung zusätzlicher Abgrenzungen deutlich erschwert oder verhindert.

Optional, also nicht technisch notwendig aber in diesem Zusammenhang empfohlen: Anschließend sollte die frei gewordene Fläche durch geeignete Maßnahmen wie Möblierung, Pflanzinseln oder temporäre Installationen aufgewertet werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit zu unterstützen. Je nach Bedarf können Fahrbahnverengungen oder andere verkehrsberuhigende Elemente integriert werden, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Wirtschaftliche Umsetzungshinweise

Die mit diesem Szenario verbundenen Kosten hängen stark von der konkreten Umsetzung ab. Eine reine Ausweisung und Anpassung der Beschilderung ist vergleichsweise günstig. Teurer wird es durch die Entfernung der Parkstandsmarkierungen (Erdnägel) sowie die Installation von Stadtmobiliar und verkehrsberuhigende Elemente. Im Vergleich zu einer vollständigen Umgestaltung zur Fußgängerzone sind die Investitionen hierdurch deutlich höher.

Akzeptanzpotenzial

Das Akzeptanzpotenzial ist bei Fußgängern, Radfahrenden und Anwohnern ohne Pkw hoch, da die Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Straßenraum steigen. Das Akzeptanzpotenzial bei Anwohnern wird geringer eingeschätzt, da sich zwar die Aufenthaltsqualität erhöht, die Parkmöglichkeiten vor Ort jedoch abgebaut werden. Für Kunden und Gewerbetreibende verbessert sich die Situation, je nach konkreter Ausgestaltung der Straße im Vergleich zum Bestand leicht, da in einem verkehrsberuhigten Bereich das Be- und Entladen erlaubt ist, solange niemand behindert wird.

3.4.Szenario C: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Zone 20) ohne Parkstände in der westlichen Mittelstraße

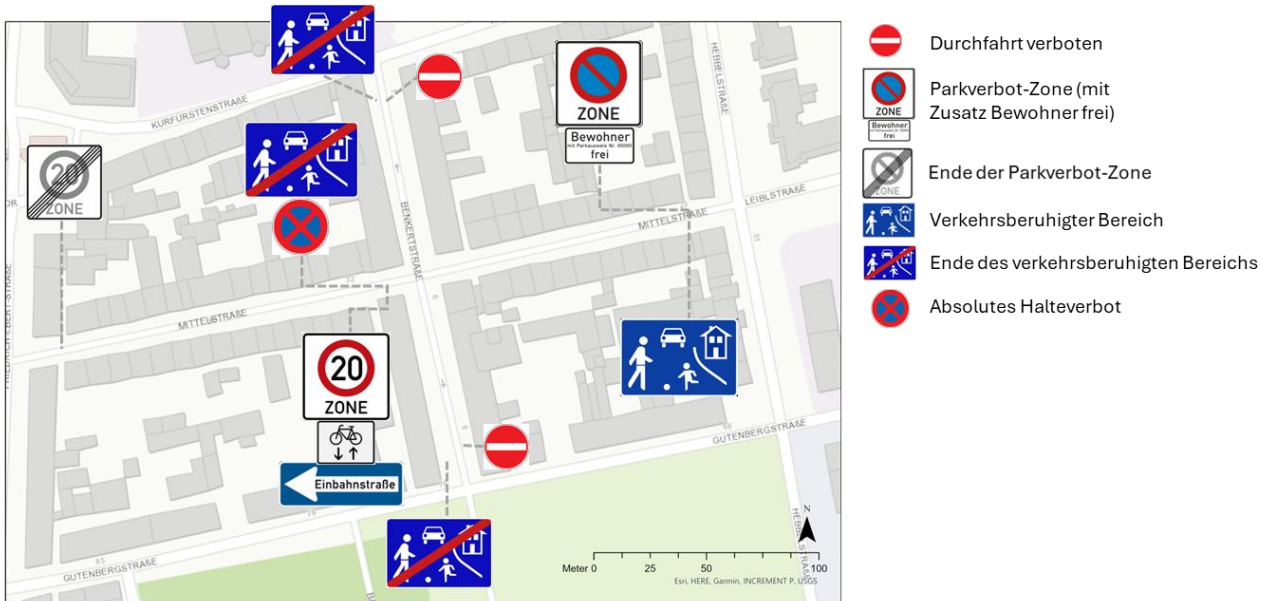


Abbildung 7: Darstellung Szenario C

Im Szenario C wird der westliche Abschnitt der Mittelstraße (Friedrich-Ebert-Straße bis Benkertstraße) als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich („Zone 20“) ausgewiesen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird dabei deutlich angehoben: Während bislang Schrittgeschwindigkeit galt, dürfen Fahrzeuge nun mit einer Geschwindigkeit von bis zu 20 km/h fahren. Diese Erhöhung der Geschwindigkeit verändert den Charakter des Straßenraums grundlegend.

Das Parken im öffentlichen Straßenraum entfällt vollständig. Die bestehenden 46 Parkstände werden zurückgebaut, wodurch Flächen für andere Nutzungen frei wird. Lieferverkehre bleiben weiterhin möglich (wenn hierdurch niemand behindert wird), spezielle Lieferzonen werden jedoch nicht ausgewiesen. Die bauliche und gestalterische Ausrichtung des Straßenraums legt den Fokus auf die sichere Führung aller Verkehrsarten, insbesondere auf die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

Die rechtliche Grundlage für die Ausweisung als Zone 20 bildet § 45 Abs. 1c und 1d StVO in Verbindung mit den Zeichen 274.1 und 274.2 (Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung). Die Gestaltung des Straßenraums sollte die Einhaltung der neuen Geschwindigkeit unterstützen, beispielsweise durch Möblierung, Fahrbahnverengungen oder andere verkehrsberuhigende Maßnahmen.

Der östliche Abschnitt der Mittelstraße (Benkertstraße bis Hebbelstraße) bleibt von dieser Änderung unberührt und wird weiterhin wie im Bestand genutzt.

Verkehrliche Auswirkungen



Motorisierter Individualverkehr (MIV):

Die Mittelstraße bleibt für den motorisierten Individualverkehr befahrbar, allerdings mit einer erhöhten Geschwindigkeit von 20 km/h.

Vorteil: Die Erreichbarkeit für Gewerbe, Dienstleister und Anwohnende bleibt erhalten.

Nachteil: Die höhere Geschwindigkeit erhöht das Konfliktpotenzial mit Fußgängern und Radfahrern und kann die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen. Parkmöglichkeiten entfallen vollständig, was zu Parksuchverkehr in angrenzenden Straßen führen kann.



Ruhender Verkehr (Parken)

Auch in diesem Szenario wird im westlichen Abschnitt der Mittelstraße das Parken im öffentlichen Straßenraum vollständig untersagt und alle 46 Parkstände werden zurückgebaut.

Vorteil: Der Straßenraum kann klarer strukturiert und für den Fuß- und Radverkehr sowie gewerbliche Nutzungen aufgewertet werden. Nutzungskonflikte durch parkende Fahrzeuge entfallen.

Nachteil: Der Wegfall der Parkmöglichkeiten erschwert das kurzfristige Be- und Entladen für Kunden und Lieferanten sowie das Parken für die Anwohner. Es besteht die Gefahr von Parksuchverkehr in den angrenzenden Quartieren, was die Belastung dort erhöhen kann.



Lieferverkehr:

Lieferverkehre sind weiterhin möglich, jedoch ohne ausgewiesene Lieferzonen.

Vorteil: Die Versorgung der Gewerbebetriebe und Dienstleister bleibt gewährleistet.

Nachteil: Lieferungen erfolgen auf der Fahrbahn oder den Gehwegen, was zu Nutzungskonflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern führen kann.



Radverkehr:

Radfahrende profitieren von der Entfernung des ruhenden Verkehrs und der klaren Trennung der Fahrbahn, müssen sich jedoch mit dem motorisierten Verkehr bei erhöhter Geschwindigkeit arrangieren.

Vorteil: Mehr Platz und verbesserte Sichtbeziehungen für den Radverkehr.

Nachteil: Erhöhtes Konfliktpotenzial und geringere Sicherheit durch die höhere Geschwindigkeit des MIV.



Fußverkehr:

Die Reduktion der Parkstände schafft mehr Raum für Fußgänger, jedoch führt die höhere Fahrgeschwindigkeit zu einer stärkeren Barrierewirkung und potenziell geringerer Aufenthaltsqualität.

Vorteil: Mehr nutzbare Fläche für den Fußverkehr.

Nachteil: Erhöhte Lärmemissionen und Verringerung von Sicherheit und Barrierefreiheit.



ÖPNV:

Keine direkte Betroffenheit, da keine Linienführung durch die Mittelstraße.

Nutzungsflexibilität

Das Potenzial der Entfernung der Parkstände und der Umgestaltung zur Zone 20 wird hinsichtlich der Flexibilität der Nutzung des Straßenraums als moderat eingeschätzt. Die gewonnenen Flächen bieten Möglichkeiten für Stadtmobiliar, Begrünung und temporäre Aktionen. Dennoch bleibt die Nutzung durch den fließenden Kfz-Verkehr weiterhin prägend, was die multifunktionale Beispielbarkeit einschränkt.

Das Potenzial für den Fußverkehr wird durch verbesserte Flächen und die Möglichkeit temporärer Nutzungen in den Gehwegbereichen sowie auf der freigewordenen Fläche positiv bewertet. Demgegenüber wird die Aufenthaltsqualität durch die weiterhin höhere Geschwindigkeit und den präsenten Kfz-Verkehr als limitiert eingeschätzt.

Aufgrund der denkmalgeschützten Gliederung des Straßenraums sind umfassende bauliche Umgestaltungen jedoch nur eingeschränkt möglich, sodass die Flexibilität der Flächennutzung weiter begrenzt wird.

Technische Umsetzungshinweise

Szenario C erfordert im westlichen Abschnitt der Mittelstraße den vollständigen Rückbau der bestehenden 46 Parkstände. Grund hierfür ist die Art der Beschilderung: Geparkt werden darf in markierten Parkbereichen. Dies umfasst die Entfernung von Markierungen (Erdnägel) und gegebenenfalls der Einrichtung weiterer baulicher Elemente – je nachdem ob das andere Pflaster und die neue Gestaltung der freigewordenen Fläche vom Pkw-Fahrer als Parkfläche eingeordnet werden kann oder nicht. Bauliche Maßnahmen zur klaren Ausweisung der Parkzonen sind jedoch nur eingeschränkt möglich und müssen mit dem Denkmalschutz abgestimmt werden, was die Umsetzung zusätzlicher Abgrenzungen deutlich erschwert oder verhindert.

Optional, aber in diesem Zusammenhang genannt: Um die Einhaltung der neuen Höchstgeschwindigkeit und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten, sollten bauliche Maßnahmen wie Möblierung, Fahrbahnverengungen oder Pflanzinseln integriert werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, temporäre Lieferzonen durch entsprechende Markierungen auszuweisen, um die Versorgung der ansässigen Gewerbebetriebe sicherzustellen.

Wirtschaftliche Umsetzungshinweise

Die mit diesem Szenario verbundenen Kosten hängen stark von der konkreten Umsetzung ab. Eine reine Ausweisung und Anpassung der Beschilderung ist vergleichsweise günstig. Teurer wird es durch die Entfernung der Parkstandsmarkierungen (Erdnägel) sowie die Installation von Stadtmobiliar und verkehrsberuhigende Elemente (Analog Szenario B) Der Investitionsbedarf hängt jedoch direkt mit der Art der Möblierung und der zukünftigen Nutzungen zusammen.

Akzeptanzpotenzial

Das Akzeptanzpotenzial wird bei Gewerbetreibenden und Dienstleistern hoch eingeschätzt, da die Erreichbarkeit und Liefermöglichkeiten erhalten bleiben. Das Potenzial bei Fußgängern und Radfahrern wird dagegen geringer eingeschätzt, da sich zwar die vorhandene Fläche vergrößert, die Aufenthaltsqualität und Sicherheit durch die höhere Geschwindigkeit jedoch eingeschränkt wird. Auch Anwohnerinnen und Anwohner könnten das Szenario kritisch bewerten, da keine Parkflächen mehr zur Verfügung stehen und die höheren gefahrenen Geschwindigkeiten auch mit einer erhöhten Lärmbelastung einhergehen.

3.5. Szenario D: Bestand mit reduzierten Parkflächen in der westlichen Mittelstraße

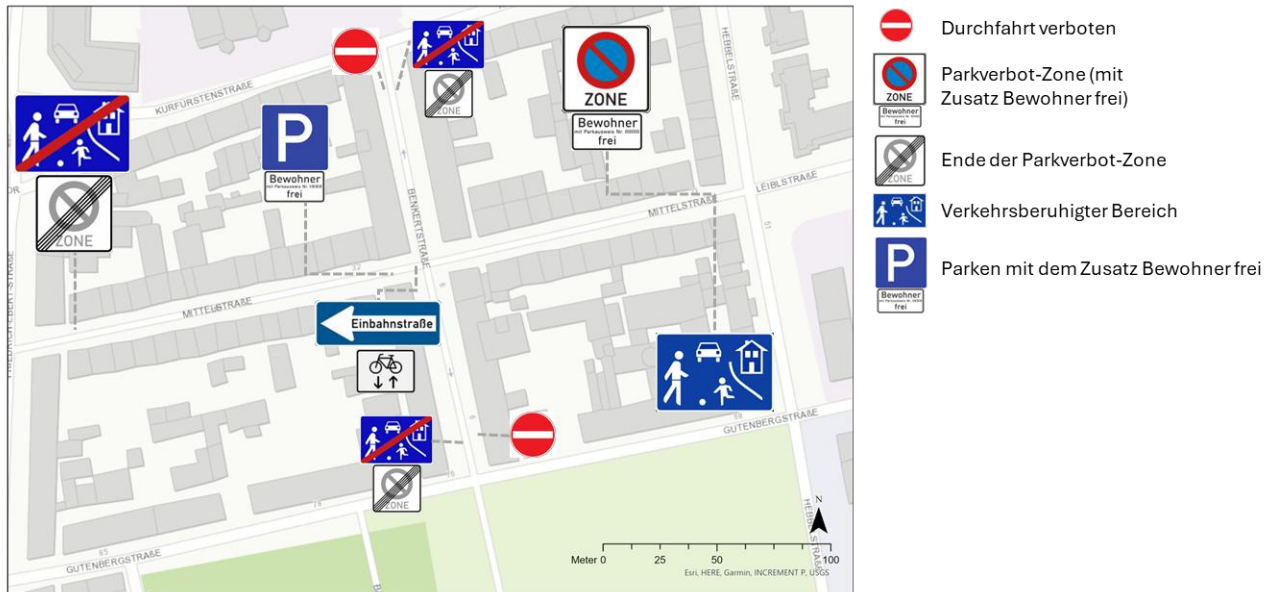


Abbildung 8: Darstellung Szenario D

Im Szenario D wird der westliche Abschnitt der Mittelstraße (Friedrich-Ebert-Straße bis Benkertstraße) weiterhin als verkehrsberuhigter Bereich gemäß § 42 Abs. 4a StVO (Zeichen 325.1/325.2) ausgewiesen. Im Unterschied zum vollständigen Erhalt oder vollständigen Rückbau der Parkstände sieht dieses Szenario eine Reduktion der Stellplätze um etwa die Hälfte vor: Von den ursprünglich 46 Parkständen bleiben ca. 24 erhalten, wodurch eine Fläche von rund 250 m² für alternative Nutzungen freigesetzt wird. Die verbleibenden Parkstände werden ausschließlich für Anwohnerinnen und Anwohner ausgewiesen und entsprechend gekennzeichnet (Bewohnerparken). Die Parkstände sollen nicht einzeln, sondern in Gruppen von 5–6 Stellplätzen auf beiden Straßenseiten angeordnet werden, um den Straßenraum übersichtlich und geordnet zu gestalten. Zusätzlich werden 2–3 Ladezonen für den Lieferverkehr eingerichtet, sodass die Anlieferung für Gewerbetreibende und Dienstleister weiterhin möglich bleibt. Die Nutzung der Ladezonen kann zeitlich eingeschränkt werden, um Nutzungskonflikte zu minimieren. Die freigewordenen Flächen des Straßenquerschnitts werden multifunktional genutzt und dienen insbesondere der sicheren Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad, der sozialen Interaktion sowie der Stadtgestaltung. Stadtmobiliar und Begrünungselemente können integriert werden, um die Aufenthaltsqualität und das städtebauliche Erscheinungsbild zu verbessern. Die Umsetzung und Ausweisung der Bewohnerparkplätze sowie der Ladezonen erfolgt nach den Vorgaben der StVO und muss mit den kommunalen Satzungen zur Parkraumbewirtschaftung abgestimmt werden. Die multifunktionale Nutzung des Straßenraums bleibt weiterhin gewährleistet. Der östliche Abschnitt der Mittelstraße (Benkertstraße bis Hebelstraße) bleibt unverändert und entspricht dem aktuellen Bestand.

Verkehrliche Auswirkungen und Bewertung



Motorisierter Individualverkehr (MIV):

Der motorisierte Individualverkehr bleibt grundsätzlich zugelassen. Die Zufahrt zu den Grundstücken, Wohnungen und Gewerbebetrieben ist weiterhin möglich.

Vorteil: Die Erreichbarkeit für Anwohner und berechtigte Nutzer (z.B. Be- und Entladen) bleibt erhalten.

Nachteil: Die Anzahl der Parkmöglichkeiten wird reduziert, was zu einer stärkeren Auslastung der verbleibenden Plätze und potenziell zu Ausweichverkehr in angrenzende Straßen führen kann.

P **Ruhender Verkehr (Parken):**

Es verbleiben ca. 24 Parkstände, ausschließlich für Anwohner.

Vorteil: Wohnortnahe Parkmöglichkeiten für Anwohner und zum Be- und Entladen bleiben erhalten

Nachteil: Die Anzahl der Parkstände wird reduziert.



Lieferverkehr:

Für Lieferverkehre werden gezielt 2–3 Ladezonen eingerichtet, die eine geordnete und effiziente Anlieferung ermöglichen. Die Nutzung dieser Zonen kann zeitlich beschränkt werden, um Nutzungskonflikte zu vermeiden.

Vorteil: Lieferverkehre können weiterhin zuverlässig abgewickelt werden, ohne dass Gehwege oder Fahrbahn blockiert werden.

Nachteil: Lieferungen außerhalb der vorgesehenen Zeitfenster oder bei voller Auslastung der Ladezonen können zu Behinderungen führen.



Radverkehr:

Radfahrende profitieren von der Reduktion des ruhenden Verkehrs und der klareren Zuordnung der Flächen.

Vorteil: Mehr Platz und bessere Sichtbeziehungen, geringeres Konfliktpotenzial mit parkenden Fahrzeugen.

Nachteil: Restkonflikte mit verbleibenden Parkständen und Lieferzonen sind möglich.



Fußverkehr:

Die freigewordenen Flächen verbessern die Bedingungen für den Fußverkehr deutlich.

Vorteil: Mehr Raum für Fußgänger, bessere Aufenthaltsqualität, barrierefreie Gestaltung möglich.

Nachteil: Nutzungskonflikte mit Lieferverkehr und Kfz sind nicht vollständig ausgeschlossen.



ÖPNV:

Keine direkte Betroffenheit, da keine Linienführung durch die Mittelstraße.

Nutzungsflexibilität

Das Potenzial der Nutzungsflexibilität wird in Szenario D im Vergleich zum Bestand als erhöht eingeschätzt. Durch die Reduktion der Parkstände und die multifunktionale Nutzung der freigewordenen Flächen entstehen zusätzliche Räume für den Fuß- und Radverkehr, soziale Interaktionen, Stadtmobiliar und Begrünung. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität gesteigert und die soziale Teilhabe gefördert.

Demgegenüber bleibt das Potenzial durch die weiterhin vorhandenen Parkstände und Ladezonen eingeschränkt. Diese Flächen begrenzen die vollständige Flexibilität des Straßenraums und können weiterhin Nutzungskonflikte verursachen. Zudem sind aufgrund denkmalgeschützter Strukturen umfassende bauliche Veränderungen nur bedingt möglich, was die flexible Nutzung des Raums zusätzlich limitiert.

Technische Umsetzungshinweise

Szenario D im westlichen Abschnitt der Mittelstraße den Rückbau von ca. 24 Parkständen. Grund hierfür ist die Art der Beschilderung: Geparkt werden darf in markierten Parkbereichen. Dies umfasst die Entfernung von Markierungen (Erdnägel) und gegebenenfalls der Einrichtung weiterer baulicher Elemente – je nachdem ob das andere Pflaster und die neue Gestaltung der freigewordenen Fläche vom Pkw-Fahrer als Parkfläche eingeordnet werden kann oder nicht. Für die Umsetzung von Szenario D ist zunächst der teilweise Rückbau der bestehenden Parkstände im westlichen Abschnitt der Mittelstraße erforderlich. Nach Entfernung der entsprechenden Markierungen werden die verbleibenden Stellplätze in Gruppen angeordnet und als Bewohnerparkplätze ausgewiesen. Zusätzlich sind 2–3 Ladezonen für den Lieferverkehr zu integrieren und entsprechend zu beschildern, um die Funktionsfähigkeit für Gewerbe und Anwohner zu sichern. Bauliche Maßnahmen zur klaren Ausweisung der Parkzonen sind jedoch nur eingeschränkt möglich und müssen mit dem Denkmalschutz abgestimmt werden, was die Umsetzung zusätzlicher Abgrenzungen deutlich erschwert oder verhindert.

Optional, aber in diesem Zusammenhang genannt: Die durch den Rückbau freiwerdenden Flächen bieten Potenzial für eine Aufwertung durch Möblierung, Begrünung und gestalterische Maßnahmen, wodurch die Aufenthaltsqualität im Straßenraum verbessert werden kann.

Wirtschaftliche Umsetzungshinweise

Die mit diesem Szenario verbundenen Kosten hängen stark von der konkreten Umsetzung ab. Eine reine Ausweisung und Anpassung der Beschilderung ist vergleichsweise günstig. Teurer wird es durch die Entfernung der Parkstandsmarkierungen (Erdnägel) sowie die Installation von Stadtmobiliar und verkehrsberuhigende Elemente. Im Vergleich zu einer vollständigen Umgestaltung zur Fußgängerzone sind die Investitionen hierdurch höher, jedoch geringer als die Szenarien B und C.

Der Investitionsbedarf hängt jedoch direkt mit der Art der Möblierung und der zukünftigen Nutzungen zusammen.

Akzeptanzpotenzial

Obwohl Szenario D durch seinen Kompromisscharakter, den Teilerhalt von Parkplätzen bei gleichzeitiger Schaffung neuer Nutzflächen, kurzfristig auf Akzeptanz stoßen mag, greift es für eine zukunftsweisende Stadtgestaltung zu kurz.

Die Beibehaltung von Parkraum im Straßenquerschnitt schöpft die Möglichkeit einer klaren und funktionalen Neugestaltung nicht voll aus. Eine solche Teillösung könnte mittelfristig an Unterstützung zu verlieren, da sie weder die Vision einer umfassenden städtebaulichen Aufwertung konsequent umsetzt noch eine effektive Verkehrsberuhigung herbeiführt.

4. Bewertung und Gegenüberstellung

Die Szenarien wurden mit dem Status Quo verglichen und bewertet und in einer Matrix gegenübergestellt. Die nachfolgende Tabelle stellt eine umfassende Gesamtbewertung der vier untersuchten Szenarien für die Umgestaltung der Mittelstraße dar. Ziel dieser vergleichenden Analyse ist es, die verkehrlichen, städtebaulichen und funktionalen Auswirkungen der einzelnen Varianten nachvollziehbar gegenüberzustellen und eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die weitere Planung zu schaffen. Dabei wurden Bewertungskriterien im Detail herangezogen, die unterschiedliche Wirkungsbereiche abdecken. Besonderes Augenmerk wurde daraufgelegt, eine ausgewogene Balance zwischen einer hohen Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit und der Nutzbarkeit für alle Verkehrsarten zu gewährleisten, wobei auch ökonomische und soziale Faktoren in die Bewertung einfließen. Die Bewertungen erfolgten qualitativ anhand eines abgestuften Punktesystems und wurden anschließend in einer Gesamtpunktzahl je Szenario zusammengeführt. Dies ermöglicht eine transparente und nachvollziehbare Gegenüberstellung der jeweiligen Stärken und Schwächen der Varianten und unterstützt so eine fundierte Entscheidungsfindung. Die Bewertung einer Maßnahme eines Szenarios erfolgt immer im Vergleich zum Status Quo.

4.1. Bewertungskriterien

Bei der Bewertung der vier Szenarien mit dem Status Quo wurden insgesamt 12 zentrale Kriterien herangezogen, um die unterschiedlichen Qualitäten, Potenziale und Einschränkungen umfassend zu erfassen. Im Folgenden werden die Kriterien systematisch erläutert und die Bewertungen für jedes Szenario begründet.

Verkehrssicherheit:

Im Bestand ist die Mittelstraße bereits als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, was grundsätzlich zu einer Reduktion der Geschwindigkeiten und zu einer deutlichen Entschärfung von Konflikten beiträgt. Allerdings treten weiterhin Nutzungskonflikte auf, insbesondere durch parkende Fahrzeuge. Die Fußgängerzone (A) erhöht die Verkehrssicherheit noch einmal deutlich, da der Kfz-Verkehr vollständig entfällt. Szenario B (verkehrsberuhigter Bereich ohne Parkstände) verbessert die Situation gegenüber dem Bestand, da durch den Wegfall der Stellplätze Sichtbeziehungen optimiert und Flächen für Fußgänger freigegeben werden. Im Geschäftsbereich Tempo 20 (C) hingegen würde die zulässige Geschwindigkeit gegenüber dem Bestand angehoben, was zu einer tendenziellen Verschlechterung der Verkehrssicherheit führt, obwohl durch die Reduktion der Parkstände ebenfalls die Sichtbeziehungen verbessert werden. Szenario D (verkehrsberuhigter Bereich mit wenigen Stellplätzen) führt durch Reduzierung und klare Ausweisung der Stellplätze zu einer leichten Entspannung.

Leistungsfähigkeit / Netzverträglichkeit:

Im Bestand bleibt die Netzstruktur vollständig erhalten und die Straße ist für alle Verkehrsarten befahrbar. Die Fußgängerzone (A) würde hingegen den MIV ausschließen und damit zu Umwegverkehren führen, was die Netzverträglichkeit etwas einschränkt. Szenario B reduziert durch die Entfernung der Parkstände das Angebot für den ruhenden Verkehr, lässt den MIV aber grundsätzlich zu, sodass die Netzverträglichkeit wie im Bestand erhalten bleibt. Szenario C (Tempo 20) würde die Leistungsfähigkeit für den MIV erhöhen, da höhere Geschwindigkeiten zulässig wären, was aber auch zu einer stärkeren Belastung für andere Verkehrsteilnehmer führen kann. Szenario D erhält die Befahrbarkeit und Netzstruktur ebenfalls grundsätzlich aufrecht.

Fußverkehr (Qualität / Komfort / Sicherheit):

Im Bestand sind Flächen für den Fußverkehr zwar formal gleichberechtigt, praktisch aber durch parkende Fahrzeuge und Nutzungskonflikte eingeschränkt. Die Fußgängerzone (A) würde dem Fußverkehr höchste Priorität einräumen und großzügige, konfliktfreie Flächen schaffen. Szenario B verbessert die Situation für den Fußverkehr durch den Entfall der Parkstände und die damit verbundene Flächenfreigabe. Szenario C bringt zwar eine bessere Führung, bleibt aber durch die höhere Geschwindigkeit und den weiterhin bestehenden Mischverkehr hinter den anderen Varianten zurück. Szenario D bietet eine leichte Verbesserung gegenüber dem Bestand, da die Anzahl der Stellplätze reduziert und die Flächen klarer zugewiesen werden.

Radverkehr (Führung / Sicherheit / Anschluss):

Im Bestand bestehen für den Radverkehr weiterhin Konflikte mit dem MIV und dem ruhenden Verkehr. Die Fußgängerzone (A) könnte den Radverkehr erlauben, bietet aber keine explizite Führung. Szenario B schafft durch die Reduktion des ruhenden Verkehrs und die niedrige Geschwindigkeit eine konfliktärmere Situation für den Radverkehr. Szenario C erlaubt höhere Fahrgeschwindigkeiten, was zu einer Verschlechterung für den Radverkehr führt, da die Konfliktwahrscheinlichkeit steigt. Szenario D verbessert die Situation gegenüber dem Bestand leicht durch klarere Flächenzuweisung und weniger parkende Fahrzeuge, bleibt aber durch die verbleibenden Stellplätze eingeschränkt.

Lieferverkehr / Wirtschaftsverkehr:

Im Bestand ist der Lieferverkehr möglich, wird jedoch häufig durch belegte Parkstände und enge Flächen behindert. Die Fußgängerzone (A) würde Lieferverkehre stark einschränken, da sie nur noch zu bestimmten Zeiten zugelassen wären. Szenario B erlaubt Lieferverkehre weiterhin, allerdings mit weniger Behinderungen durch parkende Fahrzeuge. Im Geschäftsbereich Tempo 20 (C) sind Lieferungen ebenfalls möglich. Im Unterschied zu den anderen Szenarien wird in Szenario D der Lieferverkehr zwar mit eigenen Ladezonen explizit berücksichtigt, trotzdem kann ein Parken in zweiter Reihe neben parkenden Fahrzeugen stattfinden.

ÖPNV-Kompatibilität:

Im Bestand bestehen keine direkten ÖPNV-Verbindungen oder Einschränkungen. Dies bleibt in allen Szenarien unverändert, da keine Linienführung betroffen ist und die Netzintegration erhalten bleibt.

Parkraumverfügbarkeit:

Im Bestand stehen öffentliche Stellplätze zur Verfügung, was jedoch auch zu hoher Auslastung und Nutzungskonflikten führt. Die Fußgängerzone (A), Szenario B und Szenario C würden einen weitgehenden Wegfall der öffentlichen Stellplätze bedeuten, was als Nachteil hinsichtlich der Parkraumverfügbarkeit zu werten ist. In Szenario D ist die Anzahl der Stellplätze vorhanden, aber reduziert. Die Stadt führt in jedem Szenario Ausweichparkflächen in der Hebbelstraße und am Bassinplatz ein.

Aufenthaltsqualität:

Im Bestand ist die Aufenthaltsqualität durch Nutzungskonflikte, parkende Fahrzeuge und geringe gestalterische Qualität eingeschränkt. Die Fußgängerzone (A) ermöglicht einen deutlichen Zugewinn an Freiraum und Aufenthaltsqualität. Szenario B schafft mehr multifunktional nutzbaren Raum mit hoher Qualität. Szenario C bringt eine moderate Verbesserung durch den Abbau der Parkstände, diese bleibt aber durch die höhere Geschwindigkeit limitiert. Szenario D bietet trotz Stellplätzen einen Gestaltungsspielraum und eine Verbesserung gegenüber dem Bestand.

Nutzungsflexibilität:

Im Bestand ist die Nutzungsflexibilität durch die statische Nutzung für ruhenden Verkehr und eingeschränkte Flächen gering. Die Fußgängerzone (A) und Szenario B bieten hohe Flexibilität für unterschiedliche Nutzungen, während Szenario C durch die höheren Fahrgeschwindigkeiten begrenzt bleibt. Szenario D verbindet multifunktionale Nutzungsmöglichkeiten mit Parkraumnutzung und stellt eine Verbesserung gegenüber dem Bestand dar.

Barrierefreiheit / soziale Teilhabe:

Im Bestand bestehen weiterhin Barrieren durch parkende und fahrende Fahrzeuge, fehlende Querungsmöglichkeiten und schlechten Sichtbeziehungen. Die Fußgängerzone (A) ermöglicht die höchste Barrierefreiheit, jedoch können mobilitätseingeschränkte Personen nicht direkt in die Straße gebracht werden. Szenario B bietet eine gute Zugänglichkeit, sofern die Gestaltung auf die Bedürfnisse abgestimmt ist. Szenario C erhöht die Barrierewirkung des fließenden Verkehrs durch die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten. Szenario D weist durch den Abbau einiger Parkstände, eine geringere Barrierewirkung auf.

Technische Umsetzbarkeit:

Der Vergleich berücksichtigt nur die technisch notwendigen Inhalte, optionale, aber sinnvolle Inhalte werden nicht bewertet.

Technisch erfordert die Fußgängerzone (A) den geringsten Eingriff da lediglich eine Neubeschilderung erfolgen muss. In Szenario B und C müssen die Markierungen (Erdnägel) abgebaut und ggf. weitere Maßnahmen getroffen werden, damit die vorhandenen Parkstände nicht als Parkstände abzugrenzen sind (denn hierdurch dürften sie auch als Parkstände genutzt werden). In Szenario D ist der Eingriff etwas geringer als in B und C, da nur die Hälfte der Markierungen entfernt werden müssen.

In jedem Szenario sind die baulichen Maßnahmen zur klaren Ausweisung der Parkzonen nur eingeschränkt möglich und müssen mit dem Denkmalschutz abgestimmt werden, was die Umsetzung zusätzlicher Abgrenzungen deutlich erschwert oder verhindert.

Wirtschaftliche Umsetzbarkeit:

Der Vergleich berücksichtigt nur die technisch notwendigen Inhalte, optionale, aber sinnvolle Inhalte werden nicht bewertet.

Die Fußgängerzone (A) hat die geringsten Umbaukosten, während Szenario B, C durch die Änderung der Markierung aller Parkstände teurer ist. Szenario D ist mit etwas geringeren Kosten verbunden, da nur die Hälfte der Markierungen entfernt werden müssen.

4.2. Bewertungstabelle

Die Bewertung erfolgt als qualitative Gegenüberstellung des Status Quo von +++ bis ---:

- +++ = massive Verbesserung
- ++ = deutliche Verbesserung
- + = leichte Verbesserung
- o = neutral bzw. gemischt
- - = leichte Verschlechterung
- -- = deutliche Verschlechterung
- --- = massive Verschlechterung

Kriterium	Status Quo Verkehrsberuhigter Bereich	Szenario A Fußgängerzone	Szenario B Verkehrsberuhigter Bereich ohne Park- stände	Szenario C Zone 20 ohne Parkstände	Szenario D Verkehrsberuhigter Bereich mit weniger Parkständen
Verkehrssicher- heit	O Reduzierte Ge- schwindigkeit, aber weiterhin Nutzungs- konflikte	+++ Sehr hohe Sicher- heit, da Kfz-Verkehr entfällt und kaum Konflikte bestehen	++ Verbesserte Sicher- heit durch Wegfall der Parkstände, Sichtbeziehungen optimiert	O Verschlechterung durch höhere Ge- schwindigkeit, mehr Konflikte. Bessere Sichtbeziehungen	+ Entspannung, aber weiterhin Konflikt- potenzial durch parkende Fahr- zeuge
Leistungsfähig- keit/Netzverträg- lichkeit	O MIV möglich, Netz- verträglichkeit	- MIV ausgeschlos- sen, Umwegver- kehre entstehen	O MIV möglich, Netz- verträglichkeit bleibt erhalten	O Leistungsfähigkeit für MIV leicht er- höht, höhere Ge- schwindigkeit	O MIV möglich, Netz- verträglichkeit bleibt erhalten
Fußverkehr (Quali- tät/Komfort/Si- cherheit)	O Eingeschränkt durch parkende Fahrzeuge und Nut- zungskonflikte	+++ Höchste Priorität für Fußverkehr, großzügige konflikt- freie Flächen	++ Verbesserung durch Entfall der Parkstände, mehr Fläche für Fußver- kehr	+ Mehr Fläche, aber Verschlechterung durch höhere Ge- schwindigkeit	++ Verbesserung durch weniger Park- stände, Gehwege können dem Fuß- gänger vorbehalten werden
Radverkehr (Füh- rung/Sicher- heit/Anschluss)	O Konflikte mit MIV und ruhendem Ver- kehr bestehen	++ Radverkehr ganz- tags erlaubt, keine explizite Führung, konfliktarm	++ Konfliktärmere Situ- ation durch weniger ruhenden Verkehr und niedrige Ge- schwindigkeit	O Höhere Geschwin- digkeit, Konflikt- wahrscheinlichkeit steigt. Verbesse- rung Sichtbeziehun- gen	+ Verbesserung, aber Einschränkungen durch verbleibende Stellplätze
Liefer-/Wirt- schaftsverkehr	O Uneingeschränkt möglich, aber Nut- zungskonflikte. Keine Lieferzonen	-- eingeschränkt, nur zu bestimmten Zei- ten möglich	+ Lieferungen mög- lich, jedoch auf Fahrbahn oder Geh- weg	+ Lieferungen mög- lich, jedoch auf Fahrbahn oder Geh- weg	+ Lieferzonen vorhan- den, zweite Reihe parken jedoch mög- lich
ÖPNV-Kompatibili- tät	O Keine direkten ÖPNV-Verbindun- gen oder Einschrän- kungen in allen Sze- narien	O Keine direkten ÖPNV-Verbindun- gen oder Einschrän- kungen in allen Sze- narien	O Keine direkten ÖPNV-Verbindun- gen oder Einschrän- kungen in allen Sze- narien	O Keine direkten ÖPNV-Verbindun- gen oder Einschrän- kungen in allen Sze- narien	O Keine direkten ÖPNV-Verbindun- gen oder Einschrän- kungen in allen Sze- narien
Parkraumverfüg- barkeit	O Öffentliche Stell- plätze vorhanden, aber Nutzungskon- flikte	--- Kein Parken vorge- sehen, Ersatzflä- chen außerhalb	--- Kein Parken vorge- sehen, Ersatzflä- chen außerhalb	--- Kein Parken vorge- sehen, Ersatzflä- chen außerhalb	- Reduktion, aber Stellplätze für An- wohner vorhanden
Aufenthaltsquali- tät/Stadtbild	O Eingeschränkt durch Nutzungs- konflikte, geringe gestalterische Qua- lität	+++ Deutlicher Zuge- winn an Freiraum und Aufenthalts- qualität, hochwer- tige Gestaltung möglich	++ Mehr multifunktio- nal nutzbaren Raum, hohe Quali- tät, weniger Kon- flikte	+ Moderate Verbes- serung, aber limi- tiert durch höhere Geschwindigkeit	+ Verbesserung ge- genüber Bestand, mehr Gestaltungs- spielraum trotz Stellplätzen
Nutzungsflexibili- tät	O Statische Nutzung für ruhenden Ver- kehr, einge- schränkte Flächen	+++ Hohe Flexibilität für unterschiedliche Nutzungen, keine festen Stellplätze	++ Hohe Flexibilität, multifunktionale Nutzung möglich	+ Begrenzte Flexibili- tät durch höhere Fahrgeschwindig- keit	+ Multifunktionale Nutzungsmöglich- keiten, Verbesse- rung gegenüber Be- stand, aber Stell- plätze bleiben
Barrierefrei- heit/soziale Teil- habe	O Barrieren durch par- kende Fahrzeuge und unklare Flä- chenaufteilung	++ Höchste Barriere- freiheit, keine Barri- eren durch Fahr- zeuge, kein Bring- verkehr möglich	++ Gute Zugänglich- keit, sofern Gestal- tung abgestimmt, wenig Barrieren	O Erhöhte Barrierewir- kung durch fließen- den Verkehr, Ge- schwindigkeit	+ Geringere Barriere- wirkung durch Ab- bau einiger Park- stände, mehr Zu- gänglichkeit
Technische Um- setzbarkeit	O Keine Maßnahmen erforderlich	- Beschilderung	--- Parkflächen (100%) - Rückbau	--- Parkflächen (100%) - Rückbau;	-- Parkflächen (50%) - Rückbau
Wirtschaftliche Umsetzbarkeit	O Kein Investitionsbe- darf, Bestand bleibt	- Geringe Kosten, da keine größere Um- gestaltung nötig	--- Parkflächen (100%) - Rückbau	--- Parkflächen (100%) - Rückbau;	-- Parkflächen (50%) - Rückbau

Die Gesamtpunktzahl für alle Szenarien wird basierend auf dem nachfolgenden Bewertungsschema errechnet:

- **+++** = +3 Punkte
- **++** = +2 Punkte
- **+** = +1 Punkt
- **o** = 0 Punkte
- **-** = -1 Punkt
- **--** = -2 Punkte
- **---** = -3 Punkte

Mit dieser Bewertung ergibt sich für die oben beschriebenen Szenarien folgende Reihenfolge:

Platz	Szenario	Beschreibung	Punkte
1.	A	Fußgängerzone	+8
2.	B	Bestand ohne Parkstände	+4
3.	D	Bestand mit wenigen Parkständen	+3
4.	C	Zone 20	-5

5. Empfehlung

Die Entwicklung der Mittelstraße im Barocken Stadtquartier Potsdam steht vor der Herausforderung, historische Identität, Aufenthaltsqualität und zeitgemäße Mobilität in Einklang zu bringen. Die Bewertung der untersuchten Szenarien zeigt eine klare Dreiteilung: Die Fußgängerzone (A) liegt in der Bewertung klar an der Spitze, die Maßnahmen mit einer klaren Reduktion von Stellplätzen (B und D) werden mit deutlichem Abstand, aber ebenfalls klar positiv gegenüber dem Status Quo beurteilt. Demgegenüber wird das Szenario Zone 20 (C) deutlich negativ beurteilt. Die Varianten **A (Fußgängerzone)**, **B (verkehrsberuhigter Bereich ohne Stellplätze)** und **D (Bestand mit weniger Parkständen)** verbessern somit die Anforderungen an einen zukunftsfähigen, urbanen Stadtraum.

Szenario A: Fußgängerzone:

Die Fußgängerzone stellt die konsequenteste Form der Umgestaltung dar und setzt die Bedürfnisse des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität in den Mittelpunkt. Die Bewertung zeigt, dass dieses Szenario deutlich besser bewertet wird als alle anderen untersuchten Szenarien:

- **Verkehrssicherheit:** Die Fußgängerzone erzielt die höchste Bewertung, da der Kfz-Verkehr vollständig ausgeschlossen wird. Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten werden deutlich reduziert, was insbesondere für Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen ein Höchstmaß an Sicherheit bedeutet.
- **Fußverkehr und Aufenthaltsqualität:** Die Mittelstraße wird zu einem großzügigen, konfliktfreien Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger. Außengastronomie, Stadtmobiliar und Begrünung können ohne Einschränkung platziert werden. Die Aufenthaltsqualität und das Stadtbild profitieren maximal von der Umgestaltung.
- **Nutzungsflexibilität:** Die Fußgängerzone ermöglicht eine hohe Flexibilität für temporäre Nutzungen, Veranstaltungen und saisonale Angebote. Der öffentliche Raum kann immer wieder neu interpretiert und gestaltet werden.
- **Barrierefreiheit und soziale Teilhabe:** Durch den Entfall von Fahrzeugen und Parkständen entstehen keine Barrieren mehr. Die Straße wird für alle Menschen zugänglich, unabhängig von Mobilitätseinschränkungen.
- **Städtebauliche Wirkung:** Die Umgestaltung zur Fußgängerzone bietet die Chance, die historische Identität des Quartiers sichtbar und erlebbar zu machen. Die Straße wird zum verbindenden Element und zur Visitenkarte des Quartiers.

Nachteile ergeben sich vor allem bei der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und beim Lieferverkehr, der nur noch in definierten Zeitfenstern möglich ist. Auch die Parkraumverfügbarkeit ist stark eingeschränkt, was durch Ersatzflächen in der Umgebung kompensiert werden muss. Die wirtschaftliche Umsetzbarkeit ist mit geringen Kosten verbunden, da prinzipiell die Umwidmung mit Beschilderung erfolgen kann.

Fazit

Das Szenario A – die Fußgängerzone – ist aus städtebaulicher und verkehrsplanerischer Sicht besonders geeignet, um die Mittelstraße zukunftsfähig zu gestalten. Der Vorsprung in der Bewertung ist eindeutig, d.h. auch wenn die einzelnen Bewertungskriterien unterschiedlich gewichtet würden (z.B. Parken mit dem Faktor 2) würde das Szenario nach wie vor das Vorzugsszenario sein.

Die Potenziale für die Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit und das Stadtbild überzeugen.