

Strategie und Konzept zum Erhalt der Natursteinpflasterflächen in Potsdam „Historische Straßen für alle“

Beschluss

Die Strategie (Anlage 1) und das Konzept (Anlage 2) zum Erhalt der Natursteinpflasterflächen in Potsdam bilden die Grundlage für das weitere Verwaltungshandeln. Vor der Einbringung jedes Haushalts ist die Jahresplanung im Fachausschuss abzustimmen. In einem Fachkolloquium 2009 sind die technischen Parameter für alle Arten der Erhaltungsmaßnahmen an signifikanten Beispielen zu klären. Potsdam soll eine Vorbildfunktion in der fachgerechten Erhaltung der Natursteinpflasterflächen bei gleichzeitiger 100%er Erschließung für Behinderte und als fahrradfreundliche Stadt einnehmen. Es ist ein wichtiges Ziel, dieses Gesamtbild ausdrücklich in das zukünftige Marketing der Stadt einzubeziehen.

Begründung

Nach dem Beschluss der STVV 1991 (DS Nr. 0124), der den grundsätzlichen Erhalt aller Flächen verfügte, wurden zahlreiche Straßenzüge in der 2. Barocken Stadterweiterung sowie einzelnen Straßen im Sanierungsgebiet Babelsberg saniert bzw. wiederhergestellt, andere Flächen neu geschaffen: in der Brandenburger Straße, an der Garde-Ulanen-Kaserne in der Jägerallee, auf dem Alten Markt und im Schirrhof am Kulturstandort Schiffbauer Gasse. Andere Straßen wurden durch Asphalt ersetzt, seit dem Jahre 2000 allein Flächen in 30 Straßen, im Hauptverkehrsnetz bestehen keine Natursteinpflasterstraßen mehr.

Die STVV hat 2005 mit dem Beschlusses DS 05/SVV/0868 das Anliegen zum Erhalt der Flächen bekräftigt und ein Konzept zum Umgang beauftragt, mit dem Beschluss DS 08/SVV/0079 im Dezember 2007 wurde dieser Auftrag mit März 2008 terminiert. In Einzelbeschlüssen wurde der Erhalt des Pflasters auf Fahrbahn und Gehwegen in der Jahnstraße sowie der Siemens- und Wattstraße im Sanierungsgebiet Babelsberg gesichert und damit dem Anliegen der Anwohner gefolgt.

Im nun vorgelegten Konzeptentwurf wurden die in der Mitteilungsvorlage DS 08/SVV/0254, den Antworten auf die Kleine Anfrage DS 08/SVV/0189 sowie in den anschließenden Gesprächen zur Verfügung gestellte Informationen der Verwaltung einbezogen. Dem Grundtenor der Mitteilungsvorlage, nach dem Natursteinpflasterstraßen als Verkehrswege nicht geeignet sind und auf die Denkmalbereiche in der Stadt beschränkt werden sollen, wurde nicht gefolgt. In der Vorbereitung dieses Beschlusses wurde in vielen Fragen Einigkeit mit der zuständigen Fachverwaltung hergestellt, aber vor allem in den Fragen der technischen Umsetzung und der Behandlung von Busfahrstrecken und -haltstellen bleibt ein Klärungsbedarf bestehen. Ein Fachkolloquium mit externen Fachleuten soll diesen Fragenkomplex bearbeiten. Wesentlich war die von der Verwaltung beauftragte Straßenbewertung, ebenso anregend waren die Ergebnisse aus den Gesprächen von ARGUS Potsdam e.V. mit dem Behindertenforum Potsdam, mit StadtKontor und das Radverkehrskonzept.

Die Strategie besteht aus Prämissen, Zielen und Grundsätzen (Anlage 1), das Konzept in der Straßentabelle (Anlage 2).

Anlage 1

Konzept zum Umgang mit Natursteinpflasterflächen in Potsdam

Prämissen

Die Landeshauptstadt Potsdam und die Potsdamer Kulturlandschaft bilden in ihrer kulturhistorische Bedeutung und Vielfalt eine untrennbare Einheit. Ebenso wie die historischen Parkanlagen des UNESCO-Welterbes besitzt auch das Stadtgebiet von Potsdam zahllose Zeugnisse künstlerischer, baulicher und handwerklicher Spitzenleistungen aus dem 18.- bis 20. Jahrhundert. Potsdam ist deshalb ein besonders geschätzter Wohnort und Tourismusmagnet. In Potsdam sind eine sehr große Zahl Natursteinpflasterflächen erhalten geblieben und darüber hinaus in ihrer unterschiedlichen Entstehungszeit und Verlegeart Belege für eine **Kultur**, die andernorts kaum noch so umfassend zu finden ist. Lesesteinpflaster, behauenes Großpflaster, Bernburger und anderes Kleinpflaster usw., jeweils aus unterschiedlichen Steinbrüchen sind in verschiedenen, lokal typischen Verlegearten auf Fahrbahnen, Fußsteigen und Plätzen in großer Vielfalt zu finden. Einzelne Straßenzüge sind Bestandteil von Denkmalbereichen, bestimmte Flächen stehen als Einzeldenkmale unter Denkmalschutz.

Natursteinpflasterstraßen haben positive stadtklimatische Eigenschaften, da das Regenwasser versickern und verdunsten kann (auch noch teilweise nach dem Einbau der Straßenentwässerung). Im Vergleich mit versiegelten Asphaltflächen ist das schon günstiger, zusätzlich haben die Straßenbäume bessere Lebenschancen. Sie spenden Schatten und reinigen die Luft, was sich wiederum positiv auswirkt. Die Lebensqualität in den Straßen wird durch diese Wirkungskette insgesamt verbessert, so dass in den Straßen selbst aber auch angesichts der Gesamtfläche in der Stadt (20% der Verkehrsflächen abzüglich der wenigen gebunden verlegten Flächen) ein wirkungsvoller Beitrag zum **Klimaschutz** geleistet wird.

Angesichts dieser Eigenschaften und der Tatsache, dass die Herstellung des Materials sowie die Verlegung des Pflasters sehr arbeitsintensiv sind und die Flächen eine extrem lange Haltbarkeit aufweisen, muss diesen Straßenräumen auch ein großer **volkswirtschaftlicher Wert** zugesprochen werden, der Allgemeingut ist.

Als **Verkehrswege** bergen Natursteinpflasterstraßen Chancen und Konflikte:

In einem Wohngebiet helfen sie, den Durchgangsverkehr zu verhindern, führen zur Verringerung der Geschwindigkeit und so zu mehr Entlastung und Sicherheit. (Voraussetzung dafür ist, dass die Straßen nicht verbreitert werden, dadurch doch mehr MIV anziehen und sich so ein Konfliktpotential erst aufbaut.) In Hauptverkehrsstraßen können sie, vor allem wenn sie nicht gepflegt oder schlecht verlegt sind, zu unerträglicher Geräuschbelastung und Behinderung des Autoverkehrs führen, weshalb diese in der Stadt durch Asphaltstraßen ersetzt worden sind. Noch bestehende Nutzungskonflikte wurden im Radverkehrskonzept und durch den Behindertenverband Potsdam in Bezug auf die schlechte Befahrbarkeit bestimmter Flächen benannt.

Grundlagen für das Konzept bilden demnach die Bewertung der Straßenräume und der Flächen, ihre Lage im Stadtgebiet und die daraus resultierende Bedeutung als Lebensraum und als Verkehrsweg. Es wurde davon ausgegangen, dass die Natursteinpflasterflächen in ihrer kulturellen und stadtklimatischen Eigenschaft für alle Nutzer einen wertvollen

Gesamteindruck bieten, ganz gleich, wie sie sich fortbewegen. Für Sehbehinderte bieten die unterschiedlichen Pflasterarten sogar eine wichtige Orientierungshilfe.

Ziele und Grundsätze

1. Die Natursteinpflasterflächen in der Stadt Potsdam sind weitgehend zu erhalten, fachkundig zu reparieren und zu pflegen, notfalls zu sanieren. Dabei soll ihre Vielfalt als Kulturzeugnis erhalten und erlebbar bleiben. Dies gilt innerhalb und außerhalb von Denkmalbereichen im gesamten Stadtgebiet, alle entsprechenden Straßen, Fußwege, Plätze und Nebenflächen und ebenso für die als Einzeldenkmal geschützten Flächen, die einem gesondert geregelten Abstimmungsprozess mit der UDB unterliegen.
2. Je nach Verkehrsbelastung und unterschiedlicher Beanspruchung (Fahrrad, Rollstuhl, Kinderwagen) ist nach Kompromissen und differenzierten Lösungen zu suchen.
3. Das Hauptverkehrsnetz für den MIV ist bereits asphaltiert. Evtl. auch im Nebenverkehrsnetz auftretenden Problemen von Erschütterungen und Lärmbelastung kann durch Verlegequalität und Geschwindigkeitsbegrenzungen begegnet werden.
4. Die wenigen betroffenen Busstrecken und -haltestellen sind in der Abwägung zwischen Erhalt der Natursteinpflasterfläche und der Erschließungsfunktion unter den Prämissen dieses Konzeptes zu überprüfen.
5. Für Mobilitätsbehinderte ist durch ein lückenloses Wegenetz über die gut befahrbaren Natursteinflächen hinweg und durch die „Holperstrecken“ hindurch eine 100%ige Erschließung der Altstadtbereiche zu sichern. An den Kreuzungen sind die Bordsteine abzusenken (nicht weniger als 3 cm; möglichst nicht abgerundete Bordsteine) und Querungen von 2 m Breite mit sehr eng verlegten, glatten Steinen (altes regelmäßiges Großsteinpflaster oder gesägtes Großsteinpflaster) zu schaffen. Die Querneigung der Fußwege und von Zufahrten ist fahrfreundlicher zu gestalten, die Gehwegneigung soll 2 % betragen. Behindertenparkplätze sollen durch Pflaster wie in der Querungsbereichen und durch abgesenkte Bordsteine umgestaltet werden.
6. Alle Flächen in der Stadt sind so zu gestalten, dass sie ausreichende Orientierungsmöglichkeiten für Sehschwache bieten. Natursteinflächen in den Straßen sind gut geeignet, da es mehrere verschiedene Flächen in jeder Straße sowie einen Bordstein gibt. Auf größeren Plätzen sind Gestaltungselemente einzufügen, die die tastende Orientierung ermöglichen. Auch die neu angelegten Plätze und die Brandenburger Straße sind einer Überarbeitung zu unterziehen.
7. Besonderes Augenmerk ist dem Erhalt der Granitpflaster- und Bernburger Kleinpflasterflächen auf Fußwegen und als Straßenbelag zu schenken, da diese für alle Nutzergruppen gleichermaßen gute Nutzungseigenschaften besitzen.
8. Die Ansiedlung von MIV- intensiven Investitionen an Natursteinpflasterstraßen ist unter dem Aspekt der Konfliktvermeidung zu prüfen.
9. Die Reinigung ist fachgerecht, d.h. mit einem quer angeordneten Bürstenkopf oder per Hand durchzuführen, die durch die STEP eingesetzte „Streicheltour“ ist ebenfalls möglich.
10. Bei Reparaturen oder Neuverlegungen ist der ungebundenen Bauweise mit dem vorliegenden historischen Material in den jeweiligen Straßen unter Beibehaltung des bestehenden Straßenquerschnitts der Vorzug zu geben, Abweichungen bedürfen der besonderen Begründung und Bestätigung durch den Fachausschuss und sind mit den Anwohnern abzustimmen.
11. Straßen, bei denen Natursteinpflaster unter der Asphaltdecke erhalten geblieben ist, sollen ebenfalls bewertet werden und gemeinsam mit den Anwohnern eine Entscheidung über die Zukunft der Straße entwickelt werden.

12. Es ist ein striktes Qualitätsmanagement einzuführen. Die Stadt soll einen hohen Qualitätsstandard in der technischen Umsetzung entwickeln, vermitteln und durchsetzen. Die Wiederbelebung und Verbreitung der Kenntnisse des Berufsstandes der Pflasterer soll gefördert werden. Spezifische Schulungen sollen unterstützt werden.
13. Es ist ein Materialmanagement einzuführen, das eine sichere, sorten- und herkunftsreine Lagerung sowie einen lückenlosen Nachweis des städtischen Eigentums an Natursteinpflastermaterialien ermöglicht.
14. Die Kosten/Nutzen Rechnungen von Reparaturen bzw. von umfangreicheren Sanierungsmaßnahmen, die Auswirkungen auf den städtischen Haushalt sowie die Untersuchung von Fördermöglichkeiten sollen die sehr langfristige Haltbarkeit und gute Reparierbarkeit fachlich gut verlegter Flächen ausdrücklich einbeziehen.

Anlage 2

Straßentabelle