



FOKUSGRUPPE

STRASSENBELAG IM WEIDENSTIEG UND IN DER TORNQUISTSTRASSE

12. Dezember 2016

Veranstalter

Bezirksamt Eimsbüttel
Fachamt MR
Grindelberg 62-66
20144 Hamburg

Veranstaltungsort

Gymnasium Kaiser-Friedrich-Ufer
Kaiser-Friedrich-Ufer 6
20259 Hamburg



Personen

Seitens des Bezirksamts Eimsbüttel sowie der beauftragten Planer nehmen teil:

- **Benjamin Lehmann**, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes
- **Thorsten Rösch**, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes
- **Robin Hinz**, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes
- **Tanja Windhorst**, SCHMECK · JUNKER Ingenieurgesellschaft mbH
- **Stefan Osternack**, LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH für Bauen und Umwelt

Moderation:

- **Barbara Kayser, Eva Koch, Linda Lichtenstein** und **Jan Seeringer**, steg Hamburg

Ablauf

Die Präsentationen und die Diskussion werden getrennt nach den zwei Planungsabschnitten geführt:

- Abschnitt Weidenstieg und Tornquiststraße zwischen Fruchttallee und Doormannsweg
- Abschnitt Tornquiststraße zwischen Doormannsweg und Heußweg

Dokumentation Weidenstieg und Tornquiststraße zwischen Fruchttallee und Doormannsweg

Anzahl Teilnehmer/innen: 20

Frau Windhorst (SCHMECK · JUNKER Ingenieurgesellschaft mbH) präsentiert Varianten für die möglichen Fahrbahnbauweisen zwischen Fruchttallee und Doormannsweg. Danach tauschen sich die Teilnehmenden zu den Vor- und Nachteilen aus und es wird ein Meinungsbild erhoben.

Variante 1: Asphalt

Diese Variante sieht die Asphaltierung der Straße vor.

- Vorteil: Radfahrende nutzen eher die Straße (besser befahrbar), daher gibt es weniger Konflikte auf dem Gehweg.
- Nachteil: Gestaltung wird dem Charakter der Straße nicht gerecht.
- Viele Teilnehmer lehnen eine Asphaltierung der Straße v.a. aus optischen Gründen zum Erhalt des gründerzeitlichen Quartierscharakters ab

Variante 2: Betonpflaster

Diese Variante sieht vor, den Straßenverlauf komplett mit Betonpflaster herzustellen.

- Diese Variante wird von den Teilnehmern abgelehnt und wird nicht weiter diskutiert.

Variante 3: Großsteinpflaster

Diese Variante sieht vor, das bestehende Großsteinpflaster zu erhalten.

- Viele Teilnehmer plädieren für den Erhalt des bestehenden Großsteinpflasters aus folgenden Gründen: bevorzugte Optik, passend zu den Gebäuden/ zum gründerzeitlichen Quartierscharakter, passend zum Denkmalensemble, passend zur gewachsenen Struktur des Viertels, Reduzierung der Geschwindigkeit der PKW und Radfahrer.
- Bezüglich einer Belastung durch Lärm besteht Uneinigkeit bei den Teilnehmenden: Einige äußern, dass sie durch den Lärm gestört werden, andere sagen, dass sie sich damit arrangiert hätten oder sie sich nicht gestört fühlen.
- Auch die Eignung des Belags für Radfahrer wird unterschiedlich gesehen: einige äußern, dass sie immer auf Kopfsteinpflaster fahren, andere empfinden dies als unangenehm.

Variante 4: Geschnittenes Großsteinpflaster

Diese Variante sieht vor, das bestehende Großsteinpflaster aufzunehmen, den Kopf abzuschneiden und die Oberfläche zu bearbeiten. Diese Arbeiten werden nicht vor Ort durchgeführt. Anschließend werden die Steine in einem Betonbett wieder eingesetzt, um ein Verrutschen zu verhindern.

- Das geschnittene Großsteinpflaster wird von vielen als Kompromiss zwischen der Verbesserung für Radfahrer und dem Erhalt des Quartierscharakters angesehen.
- Im Bereich der Parkplätze soll das heutige ungeschnittene Großsteinpflaster erhalten werden. Dies findet Zustimmung bei den Teilnehmern.
- Nachteilig sind bei dieser Variante die Kosten sowie der Dauer der Herstellung.
- Der Bereich westlich des Eppendorfer Wegs (Henriettenweg / Tornquistraße bis Doormannsweg) besteht heute aus Großsteinpflaster, Kleinpflaster und Asphalt. Die Teilnehmer stimmen dem Vorschlag der Planer und des Bezirksamts zu, diesen Bereich einheitlich zu gestalten und sehen hier mehrheitlich das geschnittene Großsteinpflaster als beste Lösung. Hier sollte der gleiche Belag wie im Weidenstieg verwendet werden. Der Eppendorfer Weg selbst bleibt laut Aussage der Planer asphaltiert.

Kombination von Bauweisen

- Eine Kombination von verschiedenen der o.g. Bauweisen wird mehrheitlich abgelehnt.

Übergeordnete Themen

- Bei der Neubebauung der Bunker-Fläche südlich des Isebek-Grünzugs ist darauf zu achten, dass die Baufahrzeuge den neuen Straßenbelag nicht beschädigen.

- Seitens des Bezirksamts wird auf die Abstimmung der Planung mit den „Trägern öffentlicher Belange“ (TÖB) hingewiesen, die im nächsten Jahr erfolgt. Das Denkmalschutzamt ist einer von ca. 50 zu beteiligenden Trägern. In dieser Abwägung sind viele unterschiedliche Belange zu berücksichtigen, nicht nur das Thema Denkmalschutz und gründerzeitlicher Quartierscharakter.

Meinungsbild

Am Schluss wird ein Meinungsbild zu folgenden Punkten eingeholt:

- **Fahrbahnbelag:** 18 Teilnehmer sprechen sich für das geschnittene Großsteinpflaster im Bereich Weidenstieg zwischen Bismarckstraße – und Eppendorfer Weg und Tornquiststraße zwischen Eppendorfer Weg und Doormannsweg aus, 2 Teilnehmer sind dagegen. Diese zwei favorisieren Asphalt. Weitere Varianten werden nicht befürwortet. Das Großsteinpflaster wird von den Meisten als Kompromiss betrachtet.
- **Verlängerung des Großsteinpflasters bis zum Kaiser-Friedrich-Ufer:** 18 der Teilnehmer sprechen sich für eine Fortführung des geschnittenen Großsteinpflasters bis zur Kehre (Höhe Isebek-Grünzug) aus, 2 Teilnehmer sind dagegen.
- **Einrichtung einer Fahrradstraße:** 15 Teilnehmer können sich die Einrichtung einer Fahrradstraße vorstellen, 3 Teilnehmer sind dagegen.

Dokumentation Tornquiststraße zwischen Doormannsweg und Heußweg

Anzahl Teilnehmer/innen: 24

Herr Osternack (LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH für Bauen und Umwelt) präsentiert die Varianten für die Umgestaltung des Straßenbelags in der Tornquiststraße zwischen Emilienstraße und Doormannsweg.

FAHRBAHN

Variante 1: Kleinpflaster erhalten und stellenweise ausbessern

Diese Variante sieht vor, das auf der Fahrbahn verlegte Kleinpflaster zu erhalten und den Unterbau sowie der Fahrbahnbelag nur stellenweise auszubessern.

- **Vorteil:** Erhalt des historischen Straßenbildes im Fahrbahnbereich der Tornquiststraße.
- **Nachteile:** Die Pflasterung der Fahrbahn mit Kleinpflaster stellt keine Standardbauweise dar. Baufirmen können die Gewährleistung daher ablehnen, sodass die öffentliche Hand im Schadensfall die Reparaturkosten tragen müsste. Außerdem ist Natursteinpflaster im Vergleich zu Asphalt holpriger und rutschiger für Radfahrende, insbesondere bei Nässe.
- **Kosten:** Die stellenweise Ausbesserung des Kleinpflasters stellt im Vergleich zu den anderen Varianten die kostengünstigste Variante dar, wenn die langfristigen Kosten für die ständige Unterhaltung unberücksichtigt bleiben.
- **Abstimmung:** Für diese Variante sprechen sich 20 Personen (von 24) aus.

Variante 2: Kleinpflaster erhalten und komplett neu verlegen

Diese Variante sieht vor, das gesamte Kleinpflaster im Fahrbahnbereich aufzunehmen und einen Oberbau mit dem vorh. Kleinpflaster wieder herzustellen.

- Vorteile: siehe Variante 1. Außerdem könnte die Fahrbahn bei Erneuerung angehoben werden, wodurch eine einfache Reduzierung der Bordkantenvorstände für das halbseitige Gehwegparken möglich ist.
- Nachteile: siehe Variante 1.
- Kosten: Variante 2 stellt die kostenintensivste Variante dar. Abgesehen davon ist wie bei Variante 1 mit erhöhtem Unterhaltungsaufwand zu rechnen.
- Abstimmung: Für diese Variante sprechen sich 18 Personen (von 24) aus.

Variante 3: Asphaltbefestigung statt Kleinpflaster

Diese Variante sieht vor, das Kleinpflaster auszubauen und die Fahrbahn zu asphaltieren. Bei dieser Variante besteht die Möglichkeit, die Nebenflächen durch den Einbau des entnommenen Kleinpflasters aufzuwerten (mehr dazu unter „Nebenflächen“).

- Vorteile: Die Asphaltbauweise ist kostengünstig, auch in der späteren Unterhaltung. Die Gewährleistungsfrist der Baufirma beträgt i.d.R. 4 Jahre. Die Lärmentwicklung ist im Vergleich zum Kleinpflaster deutlich niedriger. Für alle Verkehrsteilnehmer ist Asphalt aus Sicht der Verkehrssicherheit die optimale Variante. Zudem weichen weniger Radfahrer auf die Gehwege aus, wenn die Fahrbahn angenehm und sicher zu befahren ist. Wie bei Variante 2 kann die Fahrbahn bei Erneuerung angehoben werden, wodurch eine einfache Reduzierung der Bordkantenhöhe für das halbseitige Gehwegparken möglich ist.
- Nachteil: Verlust des historischen Straßenbildes.
- Kosten: Diese Variante ist ungefähr halb so teuer wie Variante 2.
- Abstimmung: Für diese Variante sprechen sich 2 Personen (von 24) aus.

Variante 4: Band aus Asphalt (Kleinpflaster teilweise erhalten)

In Variante 4 wird nicht die gesamte Fahrbahn, sondern lediglich der überwiegend zum Fahren genutzte mittlere Bereich in rd. 3,90 m Breite asphaltiert (Asphaltband). In den übrigen seitlichen Bereichen der Fahrbahn (Streifen von 1 bis 2 m Breite), in denen überwiegend geparkt wird, wird das Kleinpflaster einschließlich Bordkante erhalten. Als Trennung zwischen Asphalt und vorh. Kleinpflaster ist eine Tiefbordkante notwendig, für deren Herstellung zusätzlich Kleinpflaster auszubauen und anschl. wieder herzustellen ist.

- Vorteile: Siehe Variante 3. Darüber hinaus wird durch den Erhalt des Kleinpflasters in den seitlichen Bereichen das historische Straßenbild teilweise erhalten.
- Nachteil: Teilweiser Verlust des historischen Straßenbildes. Der Eingriff in die Kleinpflasterfläche ist mit erheblicher Unsicherheit verbunden - Ablehnung der Gewährleistung durch die Baufirma und Folgeschäden sind nicht auszuschließen.
- Kosten: Diese Variante kostet aufgrund der kostenintensiven Kleinpflasterarbeiten ungefähr so viel wie Variante 3.

- Abstimmung: Für diese Variante sprechen sich 3 Personen (von 24) aus.

Variante 5: Band aus geschnittenem Großpflaster (Kleinpflaster teilweise erhalten)

In Variante 5 wird, ähnlich wie in Variante 4, der zum Fahren genutzte mittlere Bereich mit geschnittenem Großpflaster belegt. In den seitlichen Bereichen der Fahrbahn, in denen geparkt wird, wird das Kleinpflaster erhalten. Durch den Einbau einer zweiten, flachen Bordkante wird das Großpflasterband optisch von den seitlichen Bereichen abgetrennt.

- Vorteil: Die Fahrbahn wäre auch künftig mit Natursteinpflaster befestigt. Für Radfahrende ist geschnittenes Großpflaster in der Regel angenehmer zu befahren als ungeschnittenes Kopfsteinpflaster.
- Nachteil: Veränderung des historischen Straßenbildes. Wie bei Variante 4 ist der Eingriff in die Kleinpflasterfläche mit erheblicher Unsicherheit verbunden - Ablehnung der Gewährleistung durch die Baufirma und Folgeschäden sind nicht auszuschließen.
- Kosten: Es sind ähnliche Kosten wie in Variante 3 zu erwarten.
- Abstimmung: Für diese Variante spricht sich 1 Person (von 24) aus.

Die Teilnehmer/innen schlagen eine sechste Variante vor: Ausbesserung bzw. Aufnahme und Neuverlegung des Kleinpflasters auf der Fahrbahn. Abgrenzung der Fahrbahn von den angrenzenden PKW-Stellplätzen durch ein flaches Bordsteinband wie in den Varianten 4 und 5. Deutliche Markierung der Flächen, auf denen geparkt werden darf.

- Abstimmung: Für diese Variante sprechen sich 13 Personen (von 24) aus.

Fragen und Anmerkungen der Teilnehmer/innen zu den dargestellten Varianten

- Es wird angemerkt, dass in der vergangenen Sitzung der Eindruck entstanden ist, dass es für den Belag einer Veloroute keine Vorschriften gibt. LEHNE ing. erläutert, dass es keine zwingende Festlegung diesbezüglich gibt. Für Radfahrende ist allerdings eine asphaltierte Fahrbahn empfohlen.
- Das Flair, das in der Tornquiststraße durch das Bestandspflaster entsteht, ist unbedingt erhaltenswert. Das über 100 Jahre alte Pflaster ist in der Frage des Straßenbelags die erste Wahl. Beispiele anderer Städte, wie z.B. Freiburg, zeigen, dass die großflächige Verlegung von Kleinpflaster durchaus üblich ist.
- Ein Großteil der Radfahrenden auf dem Gehweg sind Kinder, denen dies gestattet ist.
- Es wurde gefragt, ob sich eventuell anstehenden Baumaßnahmen von Hamburg Wasser auf den geplanten Straßenumbau auswirken können, ob z.B. das Kleinpflaster für Sielbau ausgebaut werden muss. LEHNE ing. erklärt dazu, dass eine endgültige Stellungnahme von Hamburg Wasser noch nicht vorliegt. Das vorhandene Mischwassersiel ist laut Sielkataster mit einem Inliner (unterirdische Bauweise) saniert worden, so dass eine weitere Sanierung in offener Bauweise relativ unwahrscheinlich ist.

NEBENFLÄCHEN

LEHNE ing. stellt Gestaltungsansätze für die Nebenflächen (Gehwege, Einfahrten etc.) vor:

Die Nebenflächen sollen barrierefrei gestaltet werden. Der Gehweg wird dazu i.d.R. in einer Breite von 2,0 m mit Betongehwegplatten 50 x 50 cm befestigt.

Bei einer Fahrbahnerneuerung in Asphaltbauweise besteht die Möglichkeit, das Kleinpflaster aus der Fahrbahn in den Nebenflächen (Zufahrten, Bereiche um Fahrradbügel, Randbereich vor Einfriedungen und Anpassung der Anliegergrundstücke) einzusetzen und diese dadurch optisch aufzuwerten.

Anmerkungen der Teilnehmer/innen zu den Gestaltungsvorschlägen für die Nebenflächen

- In den vergangenen Jahren hat es immer wieder Ausbesserungen in den Nebenflächen der Tornquiststraße gegeben. Trotzdem gibt es immer wieder Schäden im Pflaster, vor allem in den Baumbereichen. Die Vertreter des Bezirksamts erläutern, dass sich solche Verdrückungen durch Baumwurzeln nicht vermeiden lassen. Durch den Einbau kleinerer Pflastersteine von 25 x 25 cm können Ausbesserungen leichter vorgenommen werden.
- Über die Verwendung von Kleinpflaster in den Nebenflächen möchte die Mehrzahl der Teilnehmer/innen nicht abstimmen, da dies impliziere, dass man sich für die Asphaltierung der Fahrbahn bzw. für ein Asphaltband ausspreche.
- Für die Verwendung von Kleinpflaster in den Nebenflächen in Zusammenhang mit der Umsetzung der Varianten 3 oder 4 sprechen sich 2 Personen (von 24) aus.

Protokoll: steg Hamburg mbH

16. Dezember 2016