

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dennis Thering und Richard Seelmaecker (CDU)
vom 20.01.21

und Antwort des Senats

Betr.: Steinernes Rendezvous mit der Vergangenheit – Wie ist es gegenwärtig um das Kopfsteinpflastererbe Hamburgs bestellt und welche Zukunft steht diesem bevor?

Einleitung für die Fragen:

Einige Straßen sowie Fuß-/Radwege beziehungsweise Plätze in Hamburg sind noch mit historischem Kopfsteinpflaster befestigt. Häufig findet man Kopfsteinpflaster angrenzend an umliegende historische Bauten der Hansestadt. Der Presse konnte man entnehmen, dass Kopfsteinpflaster in Hamburg nur als erhaltenswert eingestuft wird, wenn die anliegenden Gebäude als Denkmal anerkannt sind.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Kopfsteinpflaster ist als Fahrbahnbelag sehr dauerhaft und hoch belastbar. Zugleich bringt dieser Belag erhebliche Nachteile für den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm. Die Abrollgeräusche der Fahrzeuge sind erheblich lauter als auf glatten Fahrbahndecken. Durch die Fahrzeuge werden Vibrationen und Erschütterungen erzeugt, die in die anliegenden Gebäude übertragen werden.

Auch für den Radverkehr, der sich darauf nur schwer fortbewegen kann, ist Kopfsteinpflaster nachteilig. Kopfsteinpflaster lässt sich darüber hinaus nicht barrierefrei überqueren.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority AöR (HPA) wie folgt:

Frage 1: *Wie viele Straßen mit welcher Gesamtlänge sind in Hamburg derzeit noch mit Kopfsteinpflaster befestigt?*

Frage 2: *Um welche Straßen handelt es sich? Wenn möglich, bitte eine Auflistung beifügen.*

Frage 3: *Rad- und Fußwege in welcher Gesamtlänge sind in Hamburg derzeit noch mit Kopfsteinpflaster befestigt?*

Frage 4: *Welche öffentlichen Plätze sind aktuell mit Kopfsteinpflaster befestigt?*

Antwort zu Fragen 1 bis 4:

Im Zuständigkeitsbereich der HPA sind 15 Straßen mit einer Gesamtlänge von rund 6,20 km mit Naturgroßsteinpflaster befestigt.

Tabelle 1

Straßenname	Länge
Brandenburger Straße	ca. 500 m
Ellerholzdamm	ca. 800 m
Dessauer Straße	ca. 400 m
Große Elbstraße	ca. 200 m
2. Hafenstraße	ca. 800 m
Tankweg/Am Köhlfleet	ca. 400 m
Am Jachthafen	ca. 600 m
Jachtweg	ca. 100 m
Fährstieg	ca. 250 m
Hakenstraße	ca. 200 m
Wilhelm-Weber-Straße	ca. 400 m
Konsul-Ritter-Straße	ca. 300 m
Neuenfelder Fährdeich	ca. 1.000 m
Beim Kraftwerk	ca. 150 m
Schanzenweg	ca. 100 m

In den 15 Straßen sind keine gesonderten Radwege ausgewiesen, die mit Naturgroßsteinpflaster befestigt sind. Die Radfahrerinnen und Radfahrer werden auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Im Zuständigkeitsbereich der HPA sind keine Plätze mit Naturgroßsteinpflaster befestigt.

Seit circa zwei Jahren erfassen die Bezirksämter in Zusammenhang mit einer Feinkartierung des öffentlichen Raums eine Vielzahl von Flächenarten, mit der Kategorie/Objektart „Natursteinpflaster“. Die diversen Pflasterarten werden nicht unterschieden.

Frage 5: *Inwieweit wird Kopfsteinpflaster als Straßenbelag und Belag des Straßenseitenraums in Hamburg vom Senat beziehungsweise den zuständigen Behörden als erhaltens- oder schützenswert eingestuft? Ist Kopfsteinpflaster lediglich erhaltenswert, wenn anliegende Gebäude unter Denkmalschutz stehen?*

Antwort zu Frage 5:

Hamburg verfügt in vielen Stadtteilen, sowohl in Wohnquartieren als auch Gewerbegebieten, noch über einen reichen Bestand an historischem Pflaster, mehrheitlich aus dem 20. Jahrhundert, seltener aus dem 19. Jahrhundert. Historisches Pflaster hat sich weniger auf Fußwegen als vielmehr im Bereich der Fahrbahnen und Überfahrten erhalten. In Verbindung mit der umgebenden Bebauung kann Kopfsteinpflaster einen bedeutenden Beitrag zu den Eigenheiten des Stadtbildes leisten. Daher hat das Denkmalschutzamt bei der Ausweisung von Ensembles das historische Pflaster als Schutzgut ausgewiesen, sofern der Erhaltungszustand dies rechtfertigt.

Historisches Pflaster kann sowohl für sich genommen als Einzeldenkmal oder als Teil einer Gruppe von baulichen Anlagen sowie als Teil eines Ensembles unter Denkmalschutz gestellt werden. Dies ist abhängig von der stadtbau-, verkehrs- beziehungsweise technikgeschichtlichen Bedeutung, dem Seltenheitswert bezogen auf Typ und Lage und dem jeweiligen Erhaltungszustand des Pflasters. Auch die historischen Pflasterungen von Gehwegüberfahrten sind für das Stadtbild von Bedeutung und können im Bereich von den Baudenkmalen über den Umgebungsschutz erhalten werden.

Frage 6: *In wie vielen und konkret welchen Fällen wurde seit 2011 in Hamburg von der geplanten Umwandlung einer Kopfsteinpflasterverkehrsfläche in einen anderen Belag aus denkmalschutzrechtlichen Gründen/Bedenken abgesehen?*

Antwort zu Frage 6:

In den letzten Jahren wurde seitens des Denkmalschutzamtes nur in wenigen Verfahren die Zustimmung zur Umwandlung versagt. Diese Fälle werden statistisch nicht erfasst und können im Rahmen der Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage nicht

abschließend ermittelt werden, weil dafür ein Bestand von etwa 10.000 Akten händisch ausgewertet werden müsste. In der Jürgensallee ist es beispielsweise gelungen, einen Teil der Natursteinpflasterung vor den ehemaligen Instenhäusern zu erhalten. In der Speicherstadt (Bei St. Annen) wurde ebenfalls die Entfernung des Pflasters im Zuge eines Radwegeausbaus versagt. Andere Verfahren, in denen eine Umwandlung beabsichtigt ist, sind noch nicht abgeschlossen. Das Denkmalschutzamt prüft in diesen Verfahren insbesondere individuell die Möglichkeiten, die Interessen des Denkmalschutzes und die des Ausbaus der Radverkehrsförderung zu wahren.

Im Bezirksamtsbereich Wandsbek wurde im Bereich Eulenkamp, von der Elsässer Straße bis zum Ring 2 (Veloroute 6), von einer Umwandlung einer Kopfsteinpflaster-Verkehrsfläche in einen anderen Belag aus denkmalschutzrechtlichen Gründen beziehungsweise Bedenken abgesehen.

In den übrigen Bezirksamtern werden diese Fälle nicht dokumentiert.

Frage 7: *Gibt es seitens des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) eine langfristige Strategie zur Umwandlung von Kopfsteinpflaster in andere Beläge oder wird hier je nach Bedarf, zum Beispiel durch das Einrichten einer Veloroute, Kopfsteinpflaster durch andere Beläge ersetzt?*

Wenn ja, nach welchen anderen Voraussetzungen wird Kopfsteinpflaster durch einen anderen Belag ersetzt?

Antwort zu Frage 7:

Eine langfristige Strategie mit dem Ziel, eine Umwandlung von Kopfsteinpflasterflächen vorzunehmen, gibt es nicht. Allerdings können die Lärmaktionsplanung oder andere Fachplanungen Veranlassung geben, vorhandene Steinpflasterbeläge durch glatte Oberflächen zu ersetzen. Dabei wird im Einzelfall eine Abwägung verschiedener Belange wie zum Beispiel Stadtbild, Denkmalschutz, Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner, Verkehrsbedeutung der Straße, der Befahrbarkeit mit dem Fahrrad und Verkehrssicherheit vorgenommen, um zu einer ausgewogenen Lösung zu kommen.

Frage 8: *Welche Lärmbelastung in Dezibel geht von Kopfsteinpflaster als Straßenbelag in Abhängigkeit von verschiedenen Fahrzeugtypen und Geschwindigkeiten aus und welche Unterschiede in Dezibel ergeben sich dadurch zu den anderen im Hamburger Straßennetz verbauten Belägen?*

Antwort zu Frage 8:

In der „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS 19) wird Pflaster mit ebener Oberfläche und sonstiges Pflaster (unter anderem Kopfsteinpflaster) unterschieden. Für beide Pflasterbeläge sind jeweils Straßendeckschichtkorrekturwerte für die drei Geschwindigkeitsklassen 30 km/h, 40 km/h und größer oder gleich 50 km/h angegeben. Eine Unterscheidung nach Fahrzeugtypen (Pkw, Lkw) erfolgt für die Pflasterbauweisen nicht. Nach der RLS 19 hat Pflaster, abhängig von Geschwindigkeit und Pflasterart, zwischen 1 und 7 dB(A) höhere Werte als der Referenzbelag aus Asphalt. Ein direkter Vergleich der Straßendeckschichtkorrekturwerte für Pflasterbeläge mit denen der Straßendeckschichttypen für Asphalt ist nicht möglich, da die Straßendeckschichtkorrekturwerte für Asphalt ausschließlich für die Geschwindigkeitsklassen kleiner oder gleich 60 km/h und größer als 60 km/h vorliegen und zudem nach Fahrzeugtypen (Pkw, Lkw) unterteilt sind. Für Pflaster und Asphalt liegen somit keine Werte in gemeinsamen Geschwindigkeitsklassen vor. Im Übrigen siehe Drs. 21/9284.

Frage 9: *Wie viele in Kopfsteinpflaster hergestellten Gehwegüberfahrten wurden seit 2015 im Rahmen des Projektes „Barrierefreier Bezirk“ oder anderer Maßnahmen mit anderen Belägen (beispielsweise Wabensteinpflaster) umgebaut und Kosten in welcher Höhe sind dadurch entstanden? (Bitte jahres- und bezirksweise aufschlüsseln.)*

Antwort zu Frage 9:

Im Zuständigkeitsbereich der HPA wurden weder im Rahmen des Projektes „Barrierefreier Bezirk“ noch im Rahmen anderer Maßnahmen Gehwegüberfahrten umgebaut, da hierzu aufgrund der Oberflächen keine Notwendigkeit vorlag. Im Übrigen siehe Antworten zu 4 und 6.

Diese Fälle werden statistisch nicht erfasst und können im Rahmen der Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage nicht abschließend ermittelt werden.

Frage 10: *Wie viele und welche Straßen, Rad- und Fußwege sowie Plätze mit Kopfsteinpflaster sollen wann umgebaut werden? (Bitte jeweils sowohl den geplanten Baubeginn und die geplante Fertigstellung angeben.)*

Antwort zu Frage 10:

Für den Bereich der HPA ist dies der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 2

Straßenname	Geplante/r Baubeginn/Fertigstellung
Brandenburger Straße	Der Baubeginn ist frühestens für das Jahr 2023 vorgesehen. Aussagen zur Fertigstellung können noch nicht getroffen werden.
Ellerholzdamm	Zu Baubeginn und Fertigstellung können noch keine Aussagen getroffen werden; die Maßnahme ist abhängig von der Quartiersentwicklung.
Dessauer Straße	Der Baubeginn ist für das Jahr 2026 vorgesehen. Aussagen zur Fertigstellung können noch nicht getroffen werden.
Große Elbstraße	Zu Baubeginn und Fertigstellung können noch keine Aussagen getroffen werden; sie sind abhängig von der bezirklichen Planung

Im Dammtordamm zwischen Stephansplatz und Theodor-Heuss-Platz wird das Pflaster in der Fahrbahn in diesem Jahr durch eine Asphaltbefestigung ersetzt. In der Veddeleer Brückenstraße werden Kopfsteinpflasterstreifen in der Fahrbahn ausgebaut. Der Bau hat bereits begonnen und wird in diesem Jahr abgeschlossen sein.

Die mit Natursteinpflaster versehene Eulenstraße wird aktuell umgebaut, mit einem Abschluss der Arbeiten ist im Herbst 2021 zu rechnen.

In Wandsbek werden der Brauhausstieg (Oktober 2020 bis Februar 2021) und der Eulenkamp zwischen Ring 2 und Friedrich-Ebert-Damm (März 2021 bis Dezember 2021) umgebaut.

Im Bereich Bergedorf werden die Serrahnstraße (August 2021 bis März 2022) und die Chrysanderstraße (Oktober 2021 bis April 2022) umgebaut.