

PLANUNGSMAßNAHME

ALTE MÜHLE

Variantenuntersuchung

28.09.2022 | Regionalausschuss Alstertal



-Begrüßung zur Vorstellung der **Variantenuntersuchung** zur Planungsmaßnahme Alte Mühle

->die das Fachamt MR vorgenommen hat, um zu untersuchen, welche **Möglichkeiten** bestehen, die **Verkehrssituation** in diesem Bereich für **alle Verkehrsteilnehmer** unter Berücksichtigung **aller vorhandenen öffentlichen Belange** zu **verbessern**.

INHALT

- 01 Allgemeines
- 02 Variantenuntersuchung
- 03 Kompromissvariante

-Zunächst ordne ich unter **Allgemeines** die Maßnahme kurz in die **Örtlichkeit** ein und gehe auf den **Anlass und das Planungsziel** dieser Maßnahme ein.

-Anschließend stelle ich kurz die **untersuchten Varianten** und Anschlussbereiche sowie die **Variantenabwägung** vor

-und gehe dann auf die bei der Auswertung der Stellungnahmen **gefundene Kompromissvariante** ein.

ALLGEMEINES

01



LAGE

- **Bezirk Wandsbek**
- **Stadtteile Sasel und Bergstedt**
- **Teil der Veloroute 5 (ca. 90m)**
- **Tempo 30 Zone**

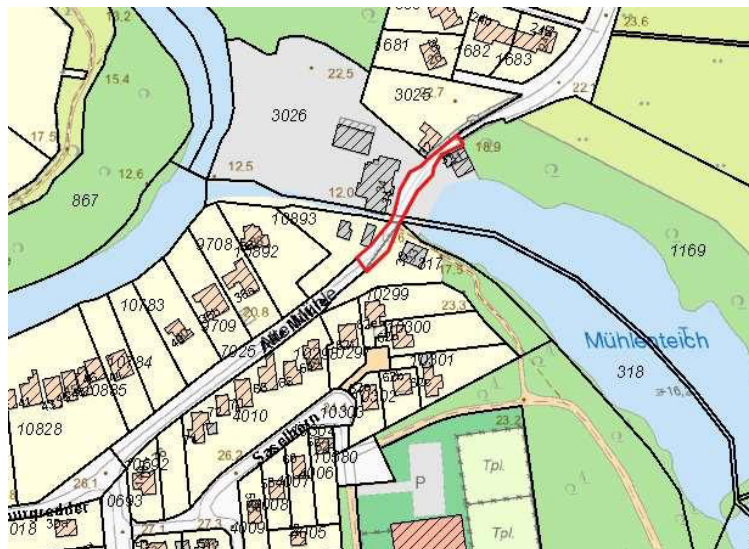


Abbildung 1: Übersichtsplan (Quelle: FHH Atlas)

Zur Lage:

- Der Bereich Alte Mühle liegt im **Bezirk Wandsbek**,
- in den **Stadtteilen Sasel und Bergstedt**
- und ist **Teil der Veloroute 5**.
- Der zu überplanende Abschnitt beträgt hier **ca. 90m**.
- Bei dem Abschnitt handelt es sich im Bestand um eine **Tempo 30 Zone**.

ÖRTLICHKEIT IM BESTAND

-**Fahrbahn aus Lesesteinen zwischen dem Restaurant Alte Mühle und dem Kaffeegarten (ca. 3,0 – 5,0 m breit)**

-**Nördliche Schranke**

-**ca. 1,0 m breiter Grandweg mit Bügeln**

-**Talsole**

-**Denkmalgeschütztes Ensemble**



Abbildung 2: Bestand - Alte Mühle
(Quelle: Eigene Aufnahme 2021)



Abbildung 3: Bestand - Schranke im nördlichen Anschluss (Quelle: Eigene Aufnahme 2022)



Abbildung 4: Bestand - Südlicher Anschluss
(Quelle: Eigene Aufnahme 2022)

Planungsmaßnahme – Alte Mühle

Seite 5

Hamburg

Zur Örtlichkeit:

-Die **Bilder veranschaulichen** den Bereich Alte Mühle.

-Die mit **unterschiedlichen Lesesteinen befestigte Fahrbahn** verläuft **zwischen dem Restaurant und dem Kaffeegarten** hindurch.

-Es handelt sich bei diesem Bereich um ein **denkmalgeschütztes Ensemble**.

-Für den **KfZ-Verkehr** sind **beidseitig Sackgassen** angeordnet.

-**Nördlich** des Planungsbereiches befindet sich eine **Schranke zur Verhinderung des durchgehenden Kfz-Verkehrs**

-und zur **Reduzierung der Geschwindigkeit des Radverkehrs**, da sich das Gebiet in einer **Talsole** befindet.

-Am **Fahrbahnrand neben dem Kaffeegarten** befindet sich ein ca. **1,00 m breiter Grandweg**, der mit einem Granitbord mit geringer Ansichtshöhe von der Fahrbahn getrennt ist.

-Auf diesem Grandweg wurden **als kurzfristige verkehrssichernde Maßnahme Bügel** aufgestellt

->**Grund** hierfür waren vermehrte **Konflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr** im

Bereich des Eingangs zum Kaffeegarten, da der **Radverkehr mit hohem Tempo** und aus beiden Fahrtrichtungen den **unterdimensionierten Grandweg** genutzt hat

ANLASS

- **Veloroute 5 (keine veloroutengerechte Oberflächenbefestigung)**
- **Beschwerdelage**
 - Konflikte zwischen Radverkehr und Fußverkehr
 - Keine ausreichende Barrierefreiheit
- **Beschluss 21-4056.1 mit Prüfauftrag**

Die Verwaltung Wandsbek und die zuständigen Fachbehörden mögen prüfen,

- wie die Verkehrssituation am denkmalgeschützten Ensemble für den Fußverkehr und den Radverkehr entlang der Veloroute 5 optimiert werden kann
- wie ein gedeihliches Miteinander zwischen Verkehrsraum und Gästen der Gastronomie (Café-/Biergarten-Zugang) erzielt werden kann
- welche Varianten der Um- und Neugestaltung in Frage kommen, um dem Radverkehr entlang der Veloroute ebenso gerecht zu werden wie dem Fußverkehr und den Ansprüchen des Denkmalschutzes. Den zuständigen Stellen und den einschlägigen Verbänden (Straßenverkehrsbehörde, Denkmalschutzamt, Blinden- und Sehbehindertenverein e.V., Seniorenbeirat und ADFC) sollte schon früh im Verfahren die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt werden.

Über die Ergebnisse wird im Regionalausschuss Alstertal berichtet.

Planungsmaßnahme – Alte Mühle

Seite 6

 Hamburg

-Anlass für diese Planungsmaßnahme ist zum einen, dass es sich hierbei um den Abschnitt der **Veloroute 5** handelt, der eine nicht veloroutengerechte Oberflächenbefestigung aufweist.

-Weiterhin bestand bzw. besteht eine **Beschwerdelage** zu **Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr** und zu der kurzfristigen **verkehrssichernden Maßnahme** mit den Bügel im Grandweg hinsichtlich der **mangelnden Barrierefreiheit**.

-Zusätzlich besteht der auf der Folie **abgebildete Prüfauftrag des Beschlusses 21-4056.1** zur Variantenuntersuchung zur Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer unter Berücksichtigung aller vorhandenen öffentlichen Belange (**Verkehrssicherheit, Radverkehr, Fußverkehr, Denkmalschutz**).

PLANUNGSZIEL

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer**
- **Eindeutige Rad- und Fußverkehrsführung**
- **Herstellung einer barrierefreien Führung des Fußverkehrs**
- **Optimierung der Radverkehrsführung**
- **Berücksichtigung der denkmalschutzrechtlichen Belange**

-Vor diesem Hintergrund ist das **Planungsziel**

->unter Berücksichtigung **denkmalschutzrechtlicher Belange**, neben der **Erhöhung der Verkehrssicherheit** aller Verkehrsteilnehmer

->und einer **eindeutigen** Rad- und Fußverkehrsführung

->vor allem auch die **barrierefreie** Führung des Fußverkehrs zu ermöglichen

->und die **Radverkehrsführung** zu verbessern

-Hierzu wurde nach einem gemeinsamen Ortstermin mit verschiedenen TÖB's und den Eigentümern verschiedene Varianten untersucht.

VARIANTENUNTERSUCHUNG



Untersuchte Varianten	Veranschaulichung
-Variante 1a (Absenkung des Bestandsbordes)	
-Variante 1b (Absenkung des Bestandsbordes + geschnittener Pflasterstreifen)	
-Variante 2 (Grandwegverbreiterung Richtung privat)	
-Variante 3 (Grandwegverbreiterung Richtung Fahrbahn)	
-Variante 4 (Gehweg aus geschnittenem Pflaster auf der Westseite)	
-Variante 5 (Mischverkehrsfläche – Tempo-20-Zone)	

Tabelle 1: Untersuchte Varianten (Quelle: Eigene Aufnahmen 2021, bearbeitet)

-Zu den **untersuchten Varianten**, die hier rechts visualisiert und veranschaulicht sind gehören:

-Variante **1a**

-> diese Variante sieht lediglich die Absenkung des Bestandsbordes auf 0cm vor.

-Variante **1b**

-> bei dieser Variante ist vorgesehen, neben der abgesenkten Bordkante einen bis zu 0,65m breiten Pflasterstreifen aus geschnittenem Pflaster herzustellen, sodass eine barrierefrei nutzbare Breite von 1,80m als Gehweg entsteht.

-Variante **2**

-> Die Variante 2 sieht die Grandwegverbreiterung Richtung Privatgrund vor. Dabei wäre die bestehende private Hecke zu roden und zwei Bäume zu fällen. Der Bestandsbordstein ist auf 8-12 cm hochzusetzen.

-Variante **3**

-> In Variante 3 ist die Grandwegverbreiterung Richtung Fahrbahn vorgesehen, sodass die Lage des Bordsteines Richtung Fahrbahn rückt und ebenfalls auf 8-12cm hochgesetzt wird.

-Variante **4**

-> Variante 4 beinhaltet die Herstellung eines 1,80 m breiten geschnittenen Pflasterstreifen auf der Westseite als Gehweg. Der Grandweg würde bestehen bleiben oder entsprechend der vorigen Varianten zusätzlich umgebaut.

-Variante 5

-> Variante 5 sieht vor, die gesamte Fahrbahn sowie den Bereich des Grandweges mit geschnittenem Pflaster zu befestigen und einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer Tempo-20-Zone einzurichten.

->Bei den Varianten 1-4 ist die **Begradigung vorhandener größerer Senken** in der Oberfläche der Pflasterstraße vorgesehen, um die **Entwässerungssituation zu optimieren**.

->Die **Bügel** auf dem Grandweg werden **zurückgebaut**.

SÜDLICHER ANSCHLUSS



Bild 5: Planung - Südlicher Anschluss (Quelle: Eigene Aufnahme 2018, bearbeitet)



Bild 6: Beispielfoto ungesicherte Querungsstelle mit differenzierten Bordhöhen (Quelle: Eigene Aufnahme 2022)

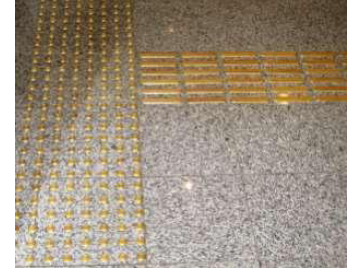


Bild 7: Beispielfoto Messing Erdnägel als taktile Elemente (Quelle: Internet)

Planungsmaßnahme – Alte Mühle

Seite 10

Hamburg

-Zur Herstellung einer **barrierefreien Anbindung des Grandgehwegs an den südlich gelegenen Parkplatz,**

-ist die **Herstellung eines 1,80 m breiten Streifens aus geschnittenen Lesesteinen**

-auf dem **angrenzenden privaten Grundstück auf der Ostseite**

-sowie die **Absenkung der Bordsteine (0 und 6cm) auf der Westseite** vorgesehen.

-Als taktile Elemente sind hier **Messing-Erdnägel** anstelle **weißer taktiler Elemente** vorzusehen.

Internetquelle: [Taktile Bodenindikatoren, Aufmerksamkeitsfelder und Bodenleitlinien, taktile Bodenindikatoren, Aufmerksamkeitsfelder, Auffindestreifen, Begleitstreifen, Bodenleitlinien, Bodenmarkierungen, Einstiegsfe - Messingrippen \(taktile-bodenleitsysteme.de\)](http://taktile-bodenindikatoren.de)

NÖRDLICHER ANSCHLUSS - ABSPERRVARIANTEN

1. Variante



Bild 8: Nördlicher Anschluss – 1. Absperrvariante
(Quelle: Eigene Aufnahme 2017, bearbeitet)

2. Variante



Bild 9: Nördlicher Anschluss – 2. Absperrvariante
(Quelle: Eigene Aufnahme 2017, bearbeitet)

3. Variante

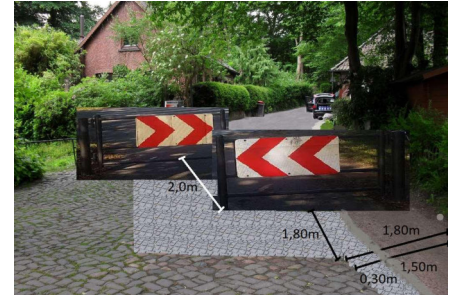


Bild 10: Nördlicher Anschluss – 3. Absperrvariante
(Quelle: Eigene Aufnahme 2017, bearbeitet)

-Im nördlichen Anschluss soll die **bestehende Schranke ersetzt werden**, um die **Radfahrer mittig der Fahrbahn zu führen**.

Variante 1:

-Hierbei ist ein **mittiger umklappbarer Bügel** und ein **Absperrgitter beim Gehweg mit Streifen aus geschnittenem Pflaster** als Übergang zur Asphaltfahrbahn vorgesehen.

Variante 2:

-Hierbei werden **drei schraffierte, herausnehmbare Poller** vorgesehen. Der angrenzende **Gehweg** wird im Bereich der dahinterliegenden Asphaltfahrbahn ein Stück **fortgeführt**, um dem Radverkehr mittig der Fahrbahn zu führen.

->Bei den **Varianten 1 und 2** bestehen jedoch Bedenken, dass der **Radverkehr ungebremst aus Richtung Norden durch den Abschnitt fährt** und es zu **Konflikten mit den Gästen** bzw. dem Personal des Kaffeegartens kommt.

->Durch eine **Umlaufsperr** (wie in den **Varianten 3**) für Radfahrer und Fußgänger **über die gesamte Querschnittsbreite** wird der **Radverkehr abgebremst** und kann nicht an der Umlaufsperr vorbei auf den Gehweg fahren, sodass der Radverkehr **mittig der Fahrbahn** geführt wird.

Variante 3:

-Hier ist eine **Umlaufsperr mit Pfeilschraffierung** vorgesehen. Das **nördliche Absperr**element ist hierbei in der **alten Lage der Schranke** vorgesehen, das **südliche Absperr**element steht hierbei eingerückt in der gepflasterten Fahrbahn.

-Eine ausreichenden Breite Fläche mit **geschnittenem Pflaster ist dabei erforderlich, um einen barrierefreien Übergang** zum Gehweg herzustellen.

-> Seitens des **Denkmalamtes** ist eine **Umlaufsperr**e mit **rot-weiß beklebtem Rahmen** möglichst unter **Verzicht auf eingelassene Schilder** vorzusehen und der Durchlass soll **vollumfänglich auf der Asphaltfläche stehen**.

NÖRDLICHER ANSCHLUSS - ABSPERRVARIANTEN

4. Variante

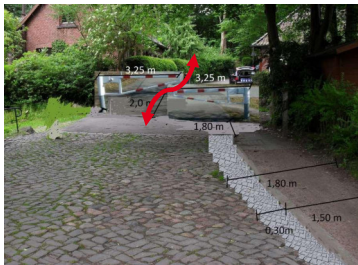


Bild 11: Nördlicher Anschluss – 4. Absperrvariante
(Quelle: Eigene Aufnahme 2017, bearbeitet)

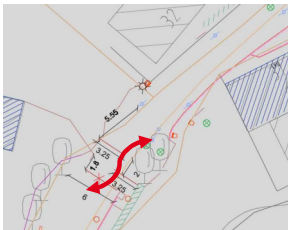


Bild 12: Lageplan zur 4. Absperrvariante
(Quelle: Eigene Darstellung)

5. Variante

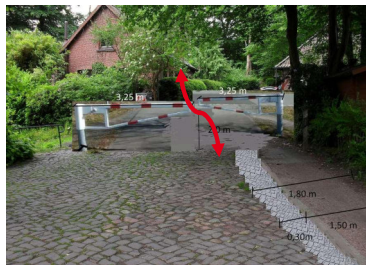


Bild 13: Nördlicher Anschluss – 5. Absperrvariante
(Quelle: Eigene Aufnahme 2017, bearbeitet)



Bild 14: Lageplan zur 5. Absperrvariante
(Quelle: Eigene Darstellung)

6. Variante



Bild 15: Nördlicher Anschluss – 6. Absperrvariante
(Quelle: Eigene Aufnahme 2017, bearbeitet)

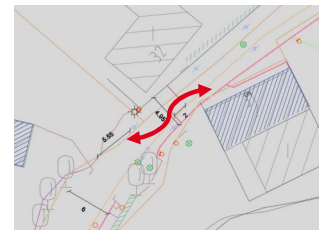


Bild 16: Lageplan zur 6. Absperrvariante
(Quelle: Eigene Darstellung)

Planungsmaßnahme – Alte Mühle

Seite 12

Hamburg

->Da die **Umlaufsperr**e nicht in der Pflasterfläche stehen und damit keine weitere **Pflasterfläche** für einen barrierefreien Zugang geschnitten werden muss, sind in den Varianten 4, 5 und 6 **unterschiedliche Lagen** der Umlaufsperr e dargestellt.

Variante 4:

-Umlaufsperr e in **1,80m Abstand** zur Pflasterfläche für einen barrierefreien Durchgang.

Variante 5:

-Umlaufsperr e mit **umgekehrten Prinzip**.

-**Ein Absperr**element in der Lage der alten Schranke.

-Hierbei könnte der **Radverkehr** jedoch auf den **Gehweg** geleitet werden.

Variante 6:

-Sollte die **Umlaufsperr**e wie in dieser Variante weiter Richtung Norden versetzt werden, wäre die genaue Lage abzustimmen, da der **Radverkehr** nach Durchfahren der **Umlaufsperr**e nicht wieder zu stark an **Geschwindigkeit** zunehmen darf.

-Zusätzlich würde die **Umlaufsperr**e für den **Kfz Verkehr** aus Richtung Süden aufgrund der **Kurvenlage** ggf. nicht mehr erkennbar sein, sodass der **KFZ-Verkehr** ggf. durch den gepflasterten Bereich bis zur Absperrung fährt.

-Bautechnisch muss die vorzusehende Absperrung **für den Liefers**dienst zur **Alten Mühle** zu **öffnen** sein. Ggf. sind dann beide Elemente zu öffnen.

-Die **Überfahrt** muss weiter erreichbar sein.

-Dies ist bei der Wahl der Lage der Umlaufsperrung zu berücksichtigen.

VARIANTENABWÄGUNG

	Verringerung Konflikte zw. Rad- und Fußverkehr	Verbesserung Barrierefreiheit	Verbesserung Radverkehr	Erfüllung Denkmalschutz-rechtlicher Belange	Grunderwerb/Baumerhalt
Variante 1a	✗	✗	✗	✓	—
Variante 1b	✗	✗	✗	✓	—
Variante 2	✓	✓	✗	✓	✗
Variante 3	✓	✓	✗	✗	—
Variante 4	✗	✗	✗	✗	—
Variante 5	✓	✗	✓	✗	—

Tabelle 2: Abwägung der untersuchten Varianten

- Nein ✗
- Geringfügig ✗
- Ja ✓
- Nicht erforderlich —

-Die Varianten wurden hinsichtlich der Kriterien **Verringerung der Konflikte zwischen Rad/Fußverkehr, Verbesserung der Barrierefreiheit, Verbesserung für den Radverkehr, Erfüllung denkmalschutzrechtlicher Belange** sowie erforderlichen **Grunderwerb/Baumerhalt** untersucht und in dieser Tabelle gegenübergestellt.

-Mit Variante **1a (Absenkung des Bestandsbordes)** kann **kein barrierefreier Gehweg** hergestellt werden. Diese Variante wird daher **nicht** weiter verfolgt, da keine Verbesserung der Bestandssituation zu erwarten ist.

-Der Variante **1b (Absenkung des Bestandsbordes + geschnittener Pflasterstreifen)** wird aus **denkmalschutzrechtlicher Sicht** (nach §9 (2) DSchG) mit einer Gesamtgehwegbreite von **1,80 m** (für den Begegnungsfall zwei mobilitätseingeschränkten Personen) **zugestimmt**.

-Der **klar abgegrenzten Gehweg mit einheitlicher Befestigung in Variante 2 und 3** stellen hinsichtlich der Barrierefreiheit die **beste Lösungsmöglichkeit** dar.

-> Ein barrierefreies Queren der Fahrbahn ist allgemein nicht möglich.

-Für Variante **2 (Grandwegverbreiterung Richtung privat)** ist der **erforderliche Grunderwerb nicht möglich**, sodass auch diese Variante **nicht** weiter verfolgt wird.

-Bei Variante **3 (Grandwegverbreiterung Richtung Fahrbahn)** wird der **Gehweg mit**

versetzter Bordsteinkante zum prägenden baulichen Element des Straßenraumes. Dies steht aus denkmalschutzrechtlicher Sicht einer unaufdringlich-zurückhaltenden und minimalistischen Lösung durch Absenken des Bordsteines und geringen Eingriff in den Lesesteinpflasterbelag entgegen.

-Auch die Varianten **4 (Gehweg aus geschnittenem Pflaster auf der Westseite) und 5 (Mischverkehrsfläche – Tempo-20-Zone)** sowie eine **barrierefreie Querung der Fahrbahn** im Bereich des Kaffeegartens stellen aus **Sicht des Denkmalschutzes einen zu großen Eingriff in den vorhandenen Leseplasterbelag dar** und werden daher **nicht** weiter verfolgt.

-Bei Variante 4 besteht zudem der **Nachteil**, dass die **Konfliktsituation auf die gegenüberliegende Seite verlegt wird** bzw. ggf. **beidseitig** Konfliktsituationen entstehen.

->Die Belange des Radverkehrs würden durch das geschnittene Pflaster in **Variante 5 am meisten berücksichtigt** werden, in **keiner** der aufgezeigten Varianten jedoch **im ausreichenden Maße für eine Veloroutenplanung**.

->Die Auswertung ergibt, dass nur die **Variante 1b (Absenkung des Bestandsbordes + geschnittener Pflasterstreifen)** für die **weitere Planung als Kompromissvariante** in Betracht kommt.

->Bei 1b: denkmalschutzrechtlichen Belange sowie in Teilen Barrierefreiheit wird berücksichtigt.

KOMPROMISSVARIANTE

03

VARIANTENABWÄGUNG – VARIANTE 1B

	Verringerung Konflikte zw. Rad- und Fußverkehr	Verbesserung Barrierefreiheit	Verbesserung Radverkehr	Erfüllung Denkmalschutz-rechtlicher Belange	Grunderwerb
Variante 1a					
Variante 1b	✘	✘	✘	✓	—
Variante 2					
Variante 3					
Variante 4					
Variante 5					

Tabelle 3: Abwägung der untersuchten Varianten – hier Variante 1b



Abbildung 17: Variante 1b (Quelle: Eigene Aufnahme 2021, bearbeitet)

- Nein ✘
- Geringfügig ✘
- Ja ✓
- Nicht erforderlich —

Planungsmaßnahme – Alte Mühle

Seite 15

Hamburg

-Bei Betrachtung der **Auswertungstabelle für die Variante 1b** wird ersichtlich, dass es sich lediglich um eine **Kompromissvariante** handelt, da

Verbesserung Radverkehr:

->der **Fahrkomfort für den Radverkehr** auf der Veloroute nur **geringfügig durch die Nivellierung der Senken verbessert** wird. Hierbei wird **überwiegend die Entwässerung optimiert**.

Verringerung Konflikte zw. Rad- und Fußverkehr:

->Durch die **fehlende hochgesetzte Bordsteinkante**, könnte der Gehweg ggf. weiterhin **häufig vom Radverkehr regelwidrig befahren** werden, sodass die **Konfliktsituation zwischen Radverkehr und Fußverkehr** vor dem Kaffegarten weiterhin bestehen könnte.
-> Lediglich durch die Planung der **Umlaufsperre werden die Radfahrer aus Richtung Norden mittig der Fahrbahn geführt und abgebremst**.

Verbesserung Barrierefreiheit:

->Der **1,80m breite Gehweg ermöglicht den Begegnungsfall zwei mobilitätseingeschränkten Personen**.
->Voraussichtlich häufigere regelwidrige Befahrung durch den Radverkehr als in den Varianten 2 und 3
->Die eventuell weiterhin vorhandene Befahrung des Gehwegs durch den Radverkehr **schränkt die Barrierefreiheit ein**.
->**Gefälle muss im geschnittenen Pflasterstreifen stärker Richtung Trumme ausgebildet** werden, da ansonsten das Regenwasser in diesem Bereich steht und die Nutzbarkeit des

Gehwegs einschränkt. Keine ebene Fläche im Gehweg.

->Die vorhandene **Trumme im geschnittenen Pflasterstreifen im herzustellenden Gehweg** ist durch einen **schmaleren Aufsatz zu ersetzen**.

(Keine Versetzung der Trumme, da das Gesamtgefälle der Fahrbahn nicht verändert wird und kein tieferer Eingriff in die Fahrbahn erfolgt)

PRINZIPISKIZZEN - BARRIEREFREIHEIT

Bestandsituation

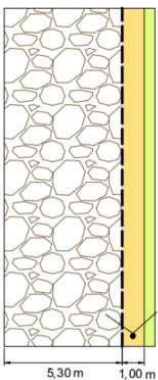


Abbildung 18: Prinzipskizze und Foto - Bestand
(Quelle: Eigene Darstellung und eigene Aufnahme 2021)

Variante 1b

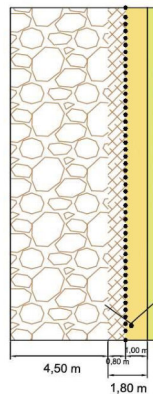


Abbildung 19: Prinzipskizze und Foto – Variante 1b
(Quelle: Eigene Darstellung und eigene Aufnahme 2021, bearbeitet)

Variante 3

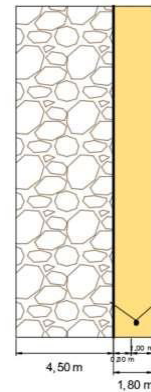
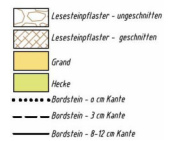


Abbildung 20: Prinzipskizze und Foto – Variante 3
(Quelle: Eigene Darstellung und eigene Aufnahme 2021, bearbeitet)

Legende



Planungsmaßnahme – Alte Mühle

Seite 16

Hamburg

-Im Bestand ist der Gehweg sehr schmal.

-Bei der Variante 1b können sehingeschränkte Personen durch die ebene Herstellung des Gehwegs mit abgesenktem Bord auf 0cm **mittig im Gehweg laufen**, da die Breite 1,80m beträgt.

-Der Gehweg besteht jedoch aus **unterschiedlichen Materialien** (jedoch ggf. als **Orientierungshilfe** nutzbar, da ein Bord **als Orientierungshilfe für Personen mit einem Langstock fehlt**).

-Die Herstellung eines leichten **Versatzes des Bestandsbordes** bei Variante 1b würde hier eine **Stolperkante** für sehbeeinträchtigte Personen darstellen und auch Schwierigkeiten bei der **Begegnung von mobilitätseingeschränkten** Personen im Rollstuhl verursachen.

-Die Kante als **Abgrenzung zwischen Gehweg und Fahrbahn** ist zur Verbesserung der Barrierefreiheit am **äußeren Ende des Gehwegs** vorzusehen. Dies wäre in **Variante 3 gegeben**.

BAUTECHNISCHE HERSTELLUNG VARIANTE 1B

- Absenkung des Bestandsbordes
- geschnittener Pflasterstreifen aus vorhandenen Lesesteinen, mit Sand verfugt.
- Nivellierung und Verfugung vorhandener Senken im Pflasterbelag.



Abbildung 21: kleine, runde Lesesteine
(Quelle: Eigene Aufnahme 2022)



Abbildung 22: große, runde Lesesteine
(Quelle: Eigene Aufnahme 2022)

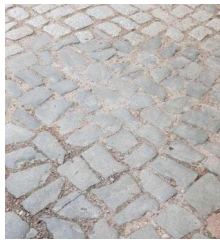


Abbildung 23: große, flache Lesesteine
(Quelle: Eigene Aufnahme 2022)



Abbildung 24: Variante 1b vergrößert (Quelle: Eigene Aufnahme 2021, bearbeitet)

Planungsmaßnahme – Alte Mühle

Seite 17

Hamburg

-Für den vorgesehenen Pflasterstreifen sind die **vorhandenen Steine auszubauen, zu schneiden und wieder einzubauen und mit Sand zu verfugen**. (Der Einsatz von gesandetem Bitumen als Verfugungsmaterial ist aufgrund der großen Fugen bei Wiederverwendung der bestehenden Lesesteine nicht möglich.)

-Da die **vorhandenen Lesesteine aufgrund denkmalschutzrechtlicher Vorgaben (nicht zu viele unterschiedliche Materialien) wiederzuverwenden** sind, kommt **der Einsatz von standardmäßigem geschnittenem Großpflaster in dem geschnittenen Pflasterstreifen nicht in Betracht**.

-Im Bestand sind **drei unterschiedliche Materialien der Pflastersteine abschnittsweise vorhanden und entsprechend an gleicher Stelle wieder einzubauen**.

->die kleinen, runden Lesesteine sind im südlichen Anschluss auf Privatgrund vorhanden

->die großen, runden Lesesteine sind im Bereich der Senke vor dem Haus sowie im nördlichen und südlichen Anschluss vorhanden

->die großen, flachen Lesesteine sind überwiegend im mittleren Bereich mittig und neben dem Grandweg vorhanden.

-Ergänzung von **Fehlstellen mit neu beigebrachten Feldsteinen, farbliche Anpassung an den umgebenden Lesesteinpflasterbelag**, meist gräulich (Bild 23), vor Ort abzustimmen.

-Der abgesackte Bereich auf der **Westseite vor dem Gebäude wird nivelliert und begradigt**.

-> Soll diese Variante 1b als Kompromissvariante unter Berücksichtigung des hohen Herstellungsaufwandes fortgeführt werden?

VIELEN DANK FÜR
IHRE
AUFMERKSAMKEIT

28.09.2022 | Regionalausschuss Alstertal

