

## **FISCHBEKER REETHEN - KOMMUNALTRASSE**

**ABSTIMMUNGSTERMIN 01.04.2022**  
**BA-H, BSW, BUKEA, BVM, IBA UND HOCHBAHN**

# SENATSZIELE

- Hamburger Klimaplan: Reduktion CO2
- Wohnungsbau
- Mobilitätswende:
  - Umweltverbund 80% im Modal Split bis 2030
  - Bürgerschaftliches Ersuchen (Drs. 22/7088)  
„Mobilitätswende in Neubauprojekten: ÖPNV-Anbindung und autounabhängige Angebote sicherstellen“
- Naturschutz: Hamburgs Grün erhalten (Senatsdrucksache 21/16980), Vertrag für Hamburgs Stadtgrün

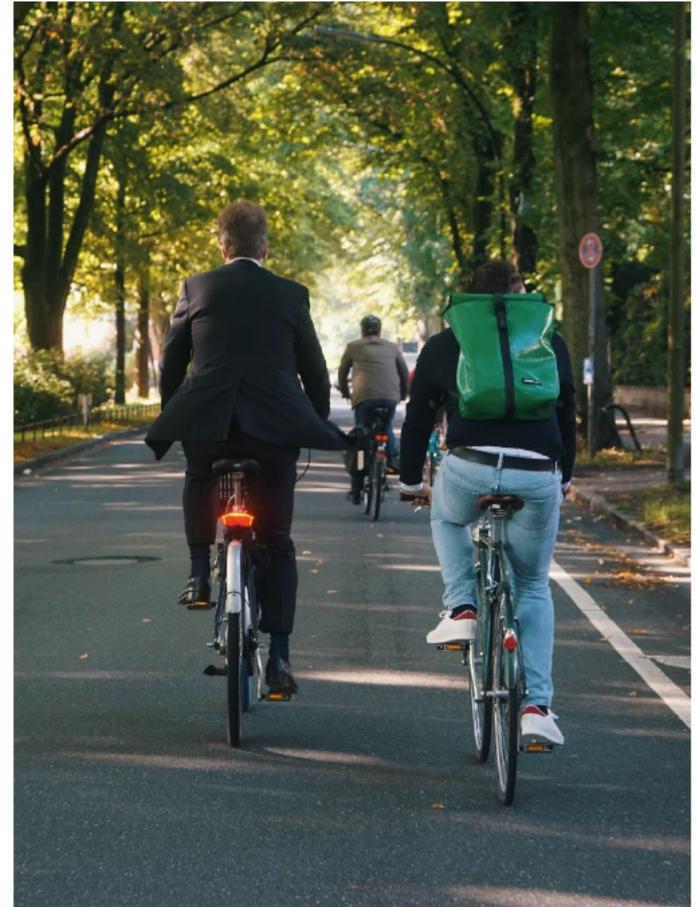
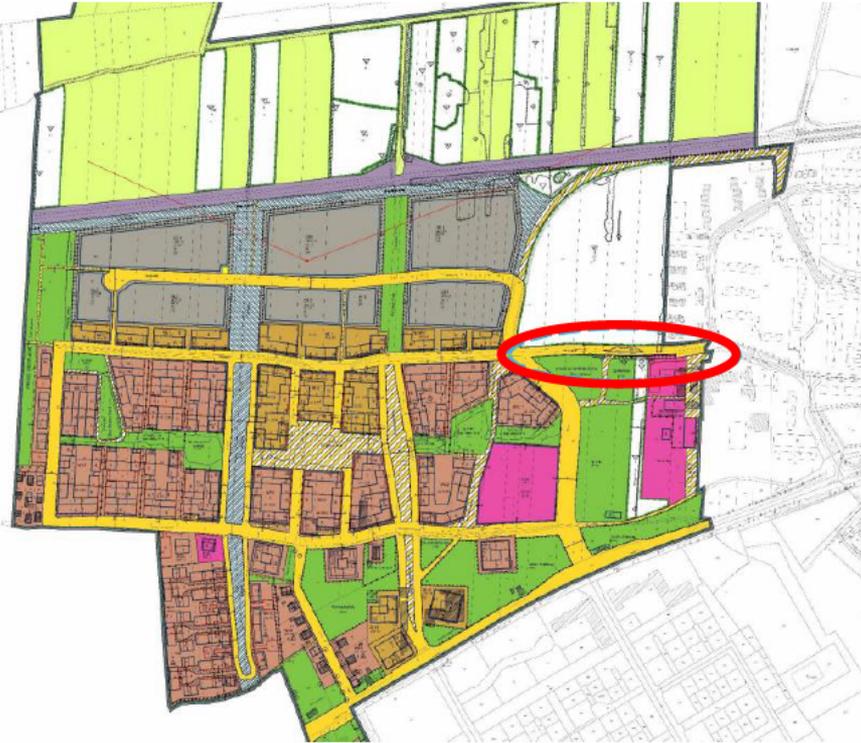
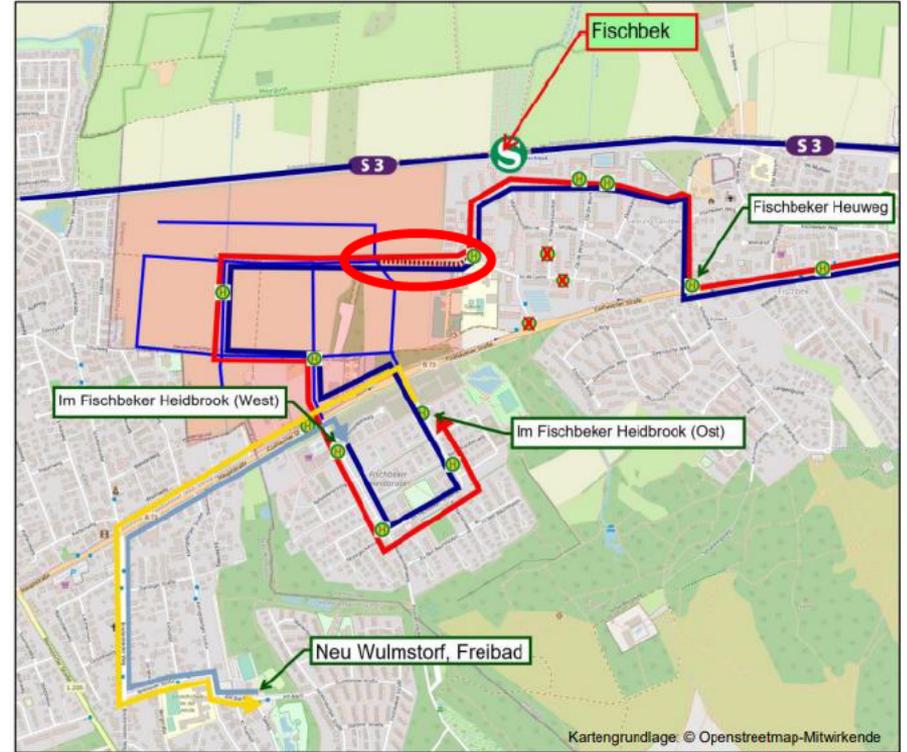


Foto © BVM

# KOMMUNALTRASSE IN NF 67



Planzeichnungsentwurf Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 67, Bezirksamt Harburg

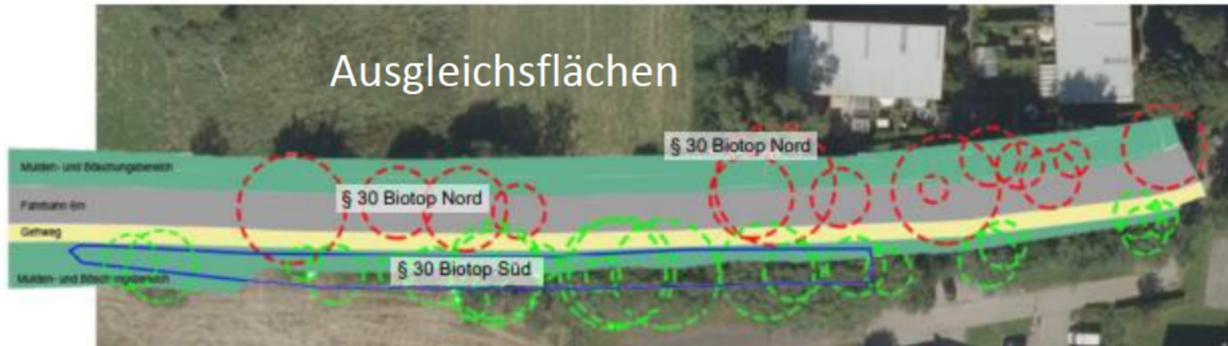
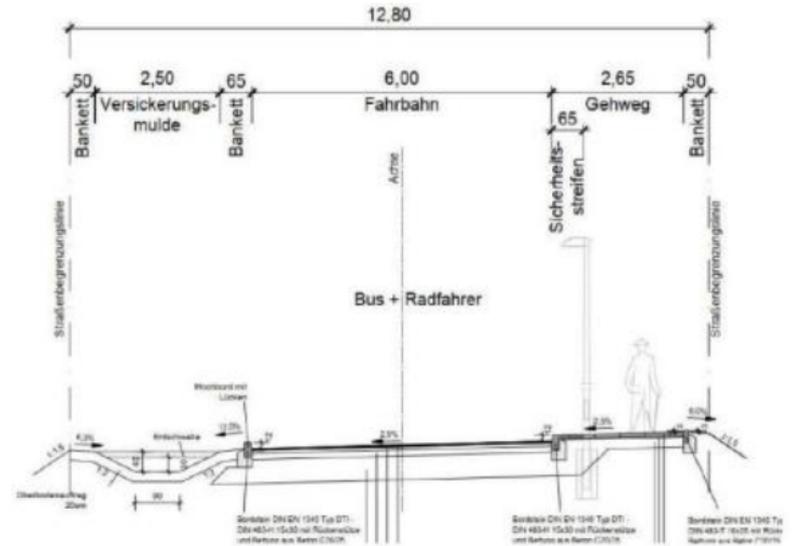


Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende

ÖV-Erschließungskonzept Fischbeker Reethen mit Kommunaltrasse, SBI

# KOMMUNALTRASSE IN NF 67

- 1. Verschickung: Kommunaltrasse mit 12,80 m, Realisierung in Dammlage
- BUKEA: negative Auswirkungen auf geschützte Biotope befürchtet

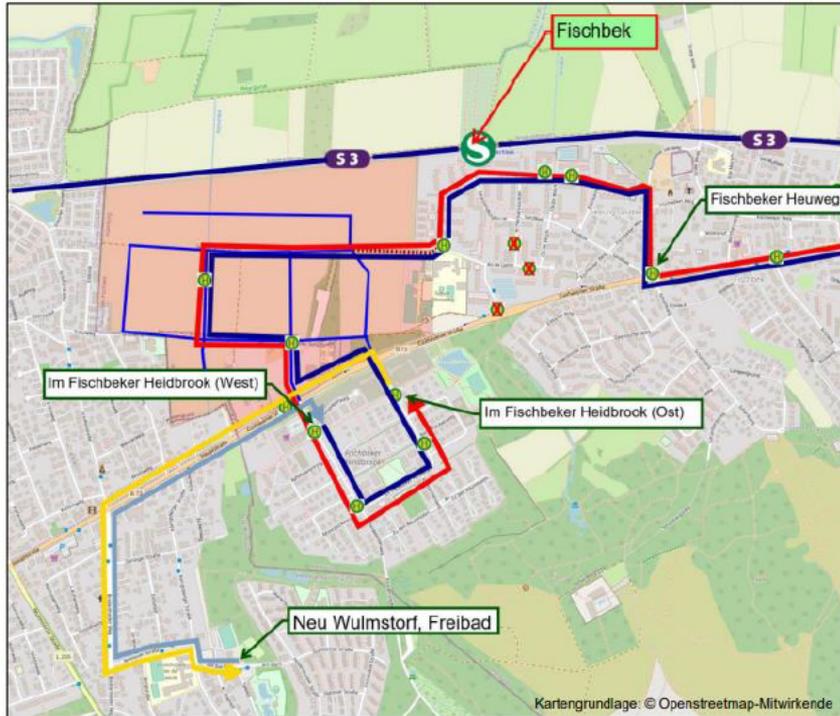


Beide Abbildungen: IBA Hamburg GmbH. Obere Abbildung: Vollwertige Kommunaltrasse in Dammlage (Darstellung auf Grundlage 1. Verschickung), Regelquerschnitt von IPROconsult (1. Verschickung, 04.2020)



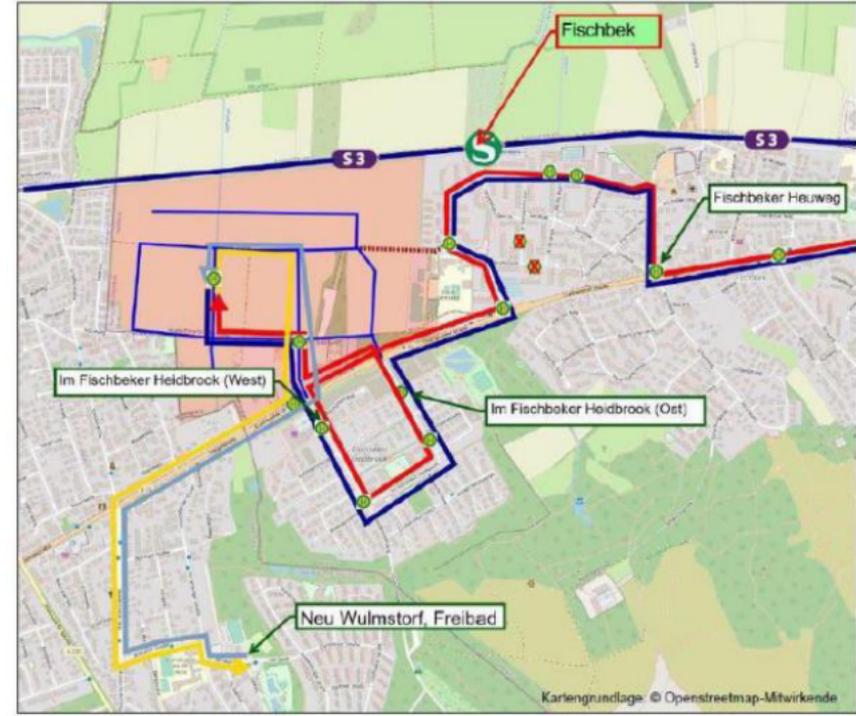
# GUTACHTEN ALTERNATIVE BUSLINIENFÜHRUNG

Mit Kommunaltrasse



ÖV-Erschließungskonzept Fischbeker Reethen mit Kommunaltrasse, SBI, 02.2012

Ohne Kommunaltrasse (Variante 1)



Alternative Buslinienführung ohne Kommunaltrasse – Variante 1, SBI, 02.2021

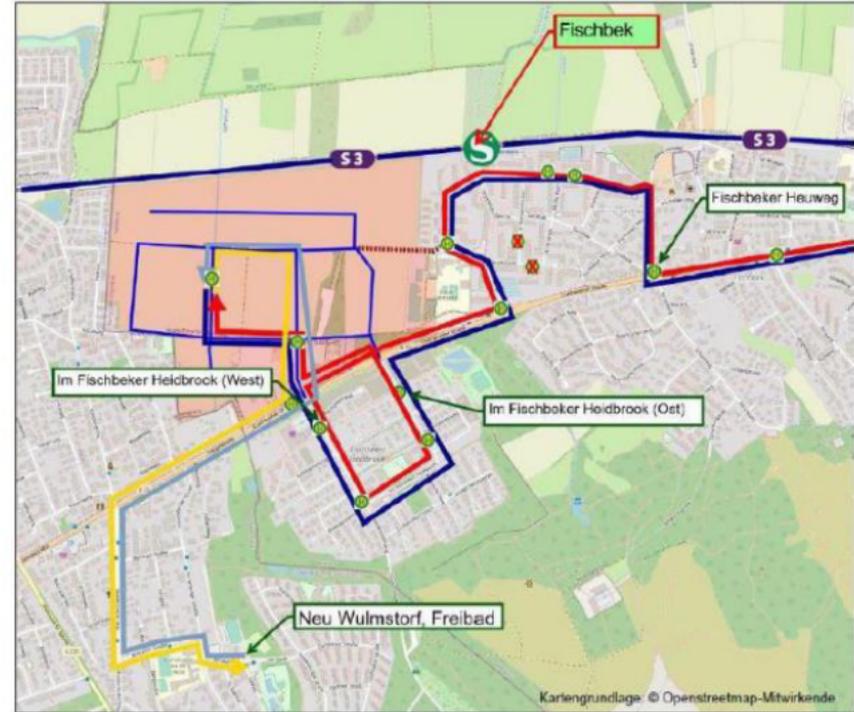
# NACHTEILE ENTFALL KOMMUNALTRASSE

## Bewertung Hochbahn, HVV, BVM:

- Fahrtzeitverlust durch mehrmaliges Queren / Abbiegevorgänge auf B73 mit Rückstau in Spitzenstunden
- Keine direkte Anbindung NF 67 an S-Bahnhaltestelle, Umweg über Fischbeker Heidbrook
- Unattraktives ÖPNV-Angebot und geringe Erschließungsqualität lässt MIV-Anteil in NF 67 steigen
- Geringere Zielerreichung Mobilitätswende und Klimaplan

→ **Prüfauftrag an IBA, naturschutzfachlich verträgliche Varianten für Kommunaltrasse ausarbeiten zu lassen**

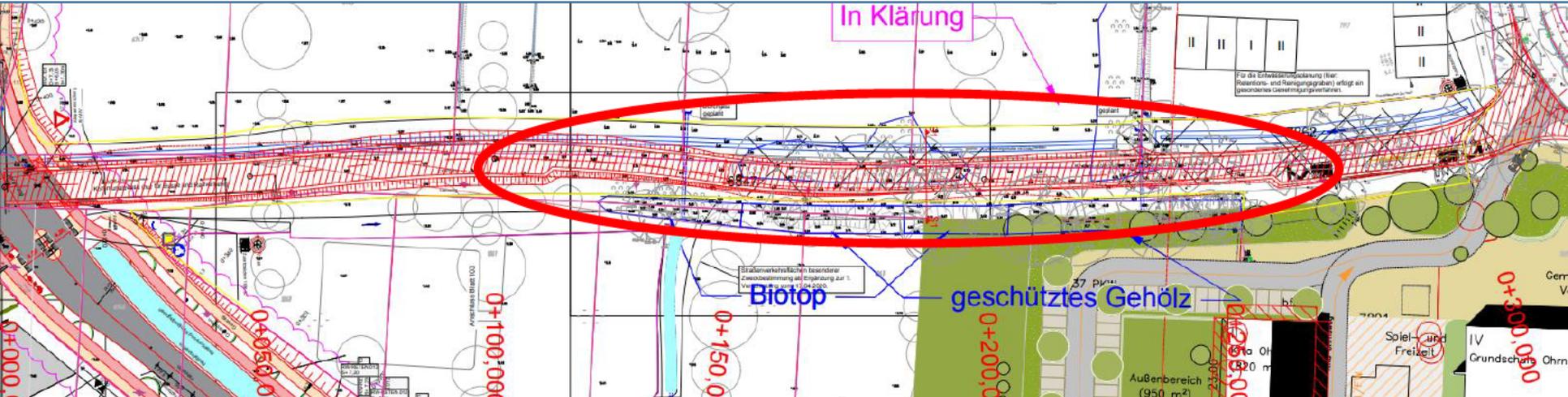
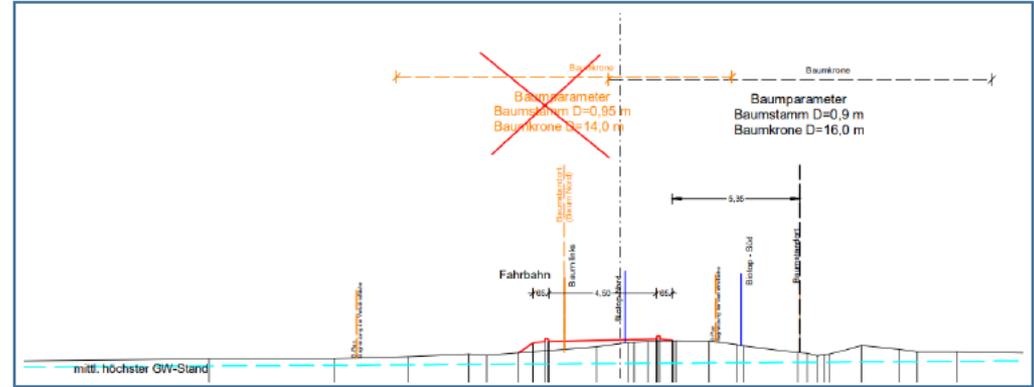
## Ohne Kommunaltrasse (Variante 1)



Alternative Buslinienführung ohne Kommunaltrasse – Variante 1, SBI, 02.2021

# IBA - VARIANTE 1

- Reduktion der Dammlage
- Engstelle 145 m mit 4,50 m Fahrbahnbreite; Buswartebereiche.
- Überholverbot Bus-Rad
- Begegnung Bus-Fahrrad nicht zulässig
- Gehweg entfällt
- nördliches Biotop entfällt
- Ableitung Oberflächenwasser in Fischbeker Moorland (nördlich d. Kommunaltrasse)

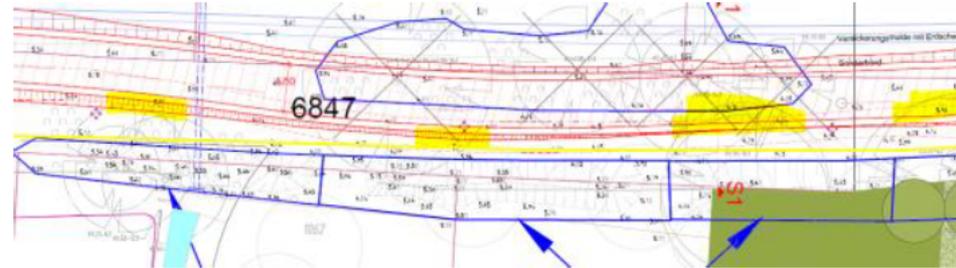




# STELLUNGNAHME BUKEA – NATURSCHUTZ

## Variante 1:

- Nördliches, nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz geschütztes Biotop wird zerstört
- Erhalt südlicher Biotopbestandteile scheinen nicht gewährleistet, da Wurzeln unter bereits vorhandenem Weg vermutet werden.
- Wurzelsuchgrabungen werden abgelehnt
- Wurzelschutzmaßnahmen bei größeren Bäumen bei 5 m Abstand werden abgelehnt aufgrund DIN 18920 und RAS-LP (keine zusätzliche Belastung in Kronentraufbereich)



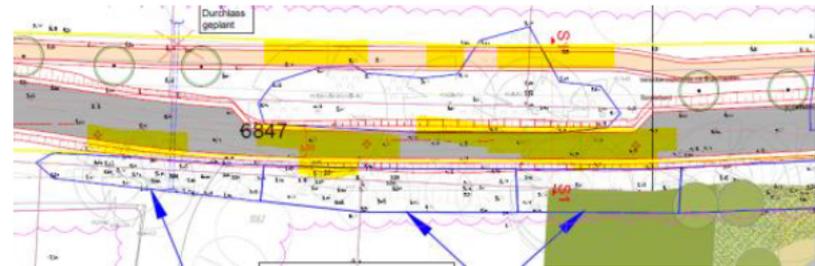
Planausschnitt aus BUKEA-Stellungnahme N vom 18.02.2022

## Variante 2:

- Verlust südliches und nördliches Biotop befürchtet aufgrund vermuteter Wurzeln unterhalb der Fläche der Baumkronen

**→Ablehnung der Kommunaltrasse, da Aufschüttungen, versiegelte Verkehrsflächen und Busverkehr zu erheblichen Beeinträchtigungen der Funktionalität des Biotopverbundes führen und die Zerstörung von Biotopen nicht ausgeschlossen werden kann**

**→Vorschlag: minimalinvasive Geh- und Radwegeverbindung mit wassergebundener Decke**



Planausschnitt aus BUKEA-Stellungnahme N vom 18.02.2022

# STELLUNGNAHME BUKEA – BODENSCHUTZ UND GEWÄSSERSCHUTZ

## Bodenschutz:

- Kommunaltrasse stellt auch in reduzierter Version gravierenden Einschnitt dar, da durch Dammbau negative Auswirkungen auf nördlich gelegenes geschütztes Mooregebiet durch Unterbrechung der empfindlichen Hydrologie des Moores befürchtet werden
- Aus Moor- und Bodenschutzsicht wäre nur Minimalvariante mit Geh- und Radwegverbindung mit wassergebundener Decke akzeptabel, bei Sicherstellung der hydrologischen Verbindungen von Süd nach Nord

## Gewässerschutz:

- Direkte Ableitung des Regenwassers über Böschung in Fischbeker Moor mit Flächenversickerung kann zugestimmt werden, sofern Straße geringe Verkehrsstärke (<2.000 DTV) aufweist
- Ausreichende Schutzwirkung für Grundwasser ist gegeben (Flurabstände 1-2m unter Gelände)
- Empfehlung, Niederschlagswasser in tw. oberflächennah anstehenden Torfen abzuleiten (geringe Versickerungsfähigkeit)

# STELLUNGNAHME IBA HAMBURG

- ▶ Die Minimalvarianten wurden von der IBA Hamburg auf Wunsch des Bezirksamtes Harburg, der BVM, der Hamburger Hochbahn und des HVV im Anschluss an den Termin vom 11.01.2022 entwickelt.
- ▶ Sie stellen nicht die Vorzugsvariante der IBA Hamburg dar.
- ▶ Die IBA Hamburg favorisiert den Entfall der Kommunaltrasse und die Herstellung einer Verbindung für Fußgänger, Radfahrer und Unterhaltungsfahrzeuge.

# STELLUNGNAHME BA HARBURG

- Kommunaltrasse grundsätzlich wichtig für Verbindung Fischbeker Reethen mit Bestandssiedlungen und Erschließung Quartierszentrum, Schule.
  - Biotopschutz u. Eingriffsminimierung:
    - Biotopverbund wichtig, daher möglichst Minimierung des Eingriffs
    - Es können nicht beide Heckenbiotope (nördl. & südl.) vollständig erhalten werden → Entfall nördliches Biotop, Erhalt südliches Biotop
    - Barrierewirkung Kommunaltrasse durch schmale Fahrbahn minimieren
    - Ausgleichsbaumpflanzungen entlang der Trasse an Böschungsfuß
  - Vorschlag Verkehrsflächen:
    - **Vorzugsvariante**: Kommunaltrasse mit Bus, Einengung auf Länge von 250 m: 4,50 Fahrbahnbreite + 2,65 Gehweg (7,15 m); Zweispurige Fahrbahn mit 8,65 m Breite an westlichen u. östlichem Ende.
    - **Rückfallebene**: Getrennter Zweirichtungsradweg (3,50 m) + Gehweg (2,65 m) → 7,15 m.
  - Regenwasserableitung:
    - Ableitung in Fischbeker Moorland ok, sofern das gem. Richtlinien möglich ist
    - Alternativen (außerhalb Straßendamm):
      - Wasserrückhaltung mit abgedichtetem Untergrund + Drosselabfluss in nächstgelegenes Gewässer
      - Bodenretentionsfilter
- **Kommunaltrasse mit Busverkehr wird als vertretbar betrachtet wenn**
- Südliche Feldhecke mit Baumbestand weitgehend erhalten werden kann und**
  - Durch den Busverkehr auf überwiegender Streckenlänge kein Straßendamm mit Höhe von > 1 m erforderlich wird**

# STELLUNGNAHME HOCHBAHN / HVV

- Sowohl Variante 1 als auch Variante 2 werden als umsetzbar betrachtet
- Kommunaltrasse grundsätzlich wichtig für Stärkung Umweltverbund in Neubaugebiet und Senatsziel Mobilitätswende
- gute ÖPNV-Erschließung u. direkte Verbindung in Richtung S-Bahn sowie in Richtung Zentrum Neugraben-Fischbek
  
- Rückmeldung zu Variante 2 (Vorzugsvariante):
  - Eingengter Abschnitt von 55 m gut überschaubar, auf Sicht fahren und ggf. vor Engstelle halten um gegenläufigen Radverkehr durchfahren zu lassen
  - Auf 3,50 m ist gegenseitiges Überholen Bus-Fahrrad eindeutig nicht möglich
  - Aufgrund Geometrie Vorteile bei Anfahrbarkeit geplante Haltestelle östl. Ende: Einfahrt in Haltestelle in gerader Fahrt möglich, Bus kann nah an Bord halten → Barrierefreiheit bei Ein- und Ausstieg

# STELLUNGNAHME VERKEHRSDIREKTION / BIS

## Variante 1:

- 4,50 m Fahrbahnbreite nicht ausreichend für gefahrlose Begegnung Bus / Fahrrad
- Engstellensignalisierung erforderlich, Räumzeit für Radfahrer 60 Sekunden → Hamburg-Takt kommt zum Erliegen
- Kommunaltrasse außerhalb Engstelle: 6,50 m Fahrbahn.
- Gehweg fehlt. Anbindung der Schule nicht zustimmungsfähig

## Variante 2:

- 3,50 m Fahrbahnbreite nicht ausreichend für Begegnung Bus / Fahrrad
- LSA ab Länge v. 50 m vorgeschrieben.
- Vorschlag VD: Beschilderung für Vorrangregelung + Evaluation. Bei Problemen: neuerliche Betrachtung.
- Kommunaltrasse außerhalb Engstelle: 6,50 m Fahrbahn.
- Gehweg fehlt. Anbindung der Schule nicht zustimmungsfähig

# STELLUNGNAHME BVM ZU VARIANTEN 1 UND 2

## Variante 1:

- Engstelle zu lang (max. 100 m gem. RAST)
- 4,50 m breite Fahrbahn für Begegnung Bus-Fahrrad zu schmal. Benötigt werden **mind. 5,10 m.** (3,05 Bus + 0,75 Abstand bei Begegnungsverkehr + 1,30 Verkehrsraum Lastenrad wegen Kita und Schule)
- Gehweg auf Südseite erforderlich

## Variante 2:

- Engstelle von 3,50 m auf 55 m Länge erfordert mind. Beschilderung
- Gehweg auf Südseite erforderlich

Hinweis: Telefonat zu diesem Thema zwischen BSW / ■■■ mit BVM/■■■ am 11.03.2022: Busführung abseits der Kommunaltrasse unter der Maßgabe, dass stattdessen ein komfortabler 6m breiten Fuß- und Radweg mit Asphalt oder Senatsplatten gebaut wird (Rückfallebene)

# RÜCKFALLEBENE OHNE KOMMUNALTRASSE

Vorschlag BVM:

- 3 m Zweirichtungsradweg (Asphalt)
  - 3 m Gehweg (inkl. Trennstreifen und Beleuchtung)
- ➔ Gesamtbreite: 6 m.

Vorschlag Bezirksamt Harburg:

- 3,50 m Zweirichtungsradweg
  - 2,65 m Gehweg (Senatsplatten)
- ➔ Gesamtbreite: 6,15 m.

Vorschlag VD:

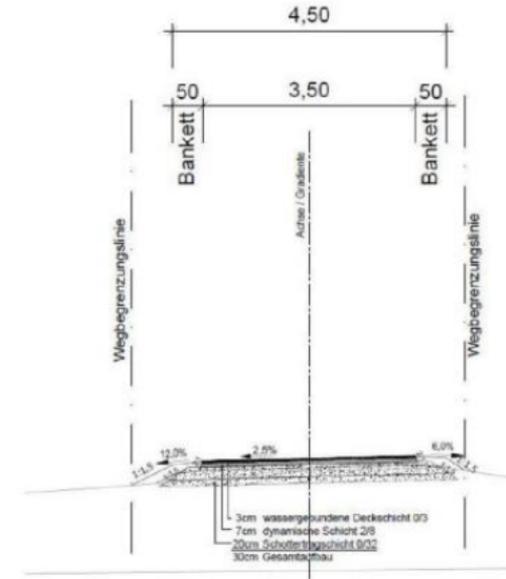
- 4 m Zweirichtungsradweg
  - 3 m Gehweg
- ➔ Gesamtbreite: 7 m.

➔ Hinweis: jeweils reduzierte Anforderungen an den Unterbau

# RÜCKFALLEBENE OHNE KOMMUNALTRASSE

Vorschlag IBA: Gemeinsamer Geh- und Radweg, 3,50 m mit wassergebundener Decke

VD: Vorschlag ist nicht anordnungsfähig



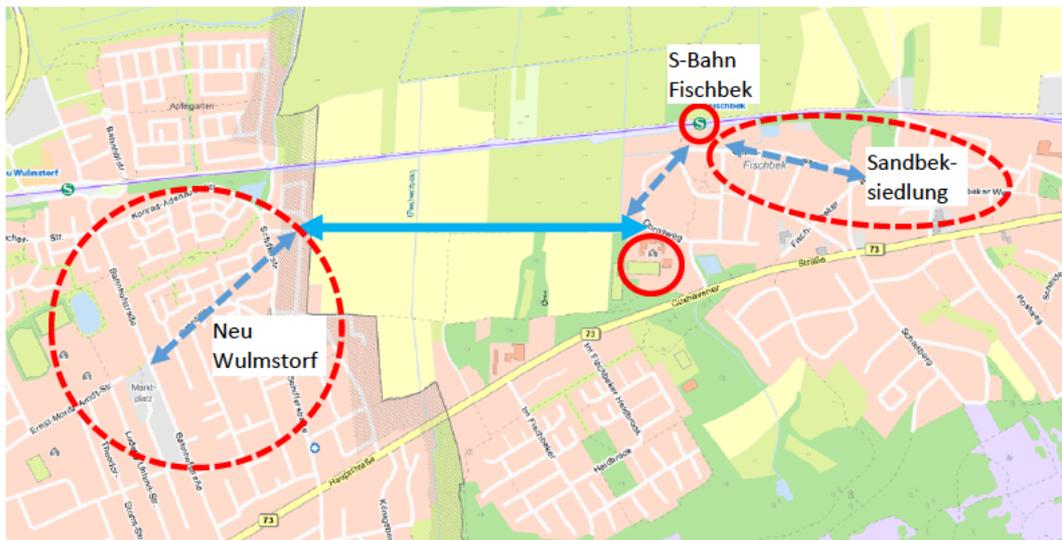
Abbildungen: IBA Hamburg. Matrix zum Entscheidungsprozess, 11.2021

# ÜBERSICHT DER POSITIONEN ZU IBA-VORSCHLÄGEN

Träger öff. Belange	Belang	Vorzugsvariante	Rückfallebene
BUKEA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Naturschutz (Erhalt geschützte Biotope, Biotopverbund)</li> <li>- Bodenschutz</li> <li>- Gewässerschutz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gem. Geh- und Radweg 3,50 m, wassergebundene Decke</li> </ul>	
Bezirksamt Harburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gute innere und äußere verkehrliche Erschließung, idealerweise mit Bus</li> <li>- Erhalt südliches Biotop</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Kommunaltrasse</b> mit Bus und Gehweg auf Südseite</li> <li>- Einengung auf 250 m mit 4,50 m Breite</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geh- und Radweg im Separationsprinzip</li> <li>- 3,50 m Radweg, 2,65 m Gehweg</li> </ul>
VD / BIS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrssicherheit</li> <li>- Verkehrsfluss sichern</li> <li>- Anordnungsfähigkeit = Voraussetzung für Verschickung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Kommunaltrasse</b> mit Bus und Gehweg auf Südseite</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geh- und Radweg im Separationsprinzip</li> <li>- 4 m Radweg, 3 m Gehweg</li> </ul>
BVM	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung Umweltverbund und Mobilitätswende als Beitrag zum Klimaschutz</li> <li>- Reduktion MIV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Kommunaltrasse</b> mit Bus und Gehweg auf Südseite</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geh- und Radweg im Separationsprinzip</li> <li>- 3 m Radweg, 3 m Gehweg (inkl. Beleuchtung u. Trennstreifen)</li> </ul>
HVV, Hochbahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung Umweltverbund, Senatsziele Mobilitätswende und Hamburg-Takt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Kommunaltrasse</b> mit Bus</li> </ul>	

# NUTZERPERSPEKTIVE EINNEHMEN

Verbindung Neubau- mit Bestandsquartieren



Darstellung: BVM. Hintergrundkarte: FHH-Atlas / LGV

Multimodale Mobilitätsoptionen schaffen



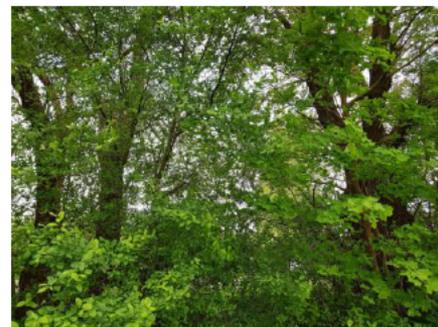
Lorenz Siegel / Copenhagenize

Sichere Schulwege



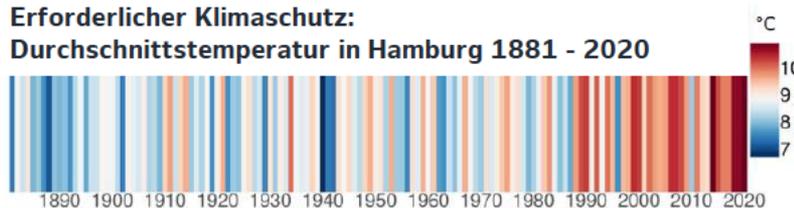
© BVM

Hamburgs Grün erhalten



IBA Hamburg / Ortstermin 21.05.2021 Gehölz und Biotop an der Kommunaltrasse

Erforderlicher Klimaschutz:  
Durchschnittstemperatur in Hamburg 1881 - 2020



(Quelle: www.climate-lab-book.ac.uk, Datenquelle: Deutscher Wetterdienst)

# DISKUSSION

## 1) Variante mit Kommunaltrasse?

### a) Vorschläge zu: Umgang mit Biotop und Biotopverbund

- Sicherung südliches Biotop, ggf. Schutzmaßnahmen Wurzeln
- Wenn nördliches Biotop wegfällt, dann Ausgleichsflächen sichern
- Ausgleichsbaumpflanzungen (so viel wie möglich)
- Biotopverbund: Prüfen von Querungshilfen für Amphibien (z.B. Amphibientunnel) zur Minderung der Barrierewirkung

### b) Vorschläge zu: Querschnittsbreite

- aufgrund Wegfall nördliches Biotop: 6,00m Breite + Gehweg 2,65 → 8,65 m
- Kommunaltrasse mit Bus mit geregelter Engstelle auf max. 55 m. Fahrbahn 3,50 + Gehweg 2,65 m → 6,15 m.

## 2) Variante ohne Kommunaltrasse?

### Vorschläge zu: Querschnittsbreiten

- BVM: 3 m Zweirichtungsradweg, 2,65 Gehweg, 0,30 m Beleuchtung → ca. 6 m
- VD 52 / BIS (per Mail): 4 m Zweirichtungsradweg, 3 m Gehweg → 7 m
- Bezirksamt Harburg: 3,50 m Zweirichtungsradweg, 2,65 Gehweg → 6,15 m

# ABSTIMMUNGSERGEBNIS

1. Busführung abseits der Kommunaltrasse
2. komfortabler 6m breiten Fuß- und Radweg mit Asphalt oder Senatsplatten wird gebaut mit einer möglichst zurückhaltenden Beleuchtung
3. Angemessener reduzierter Unterbau auch zum Biotoperhalt
4. Die Eingriffe mit und ohne Kommunaltrasse sind noch in die weiteren Betrachtungen einzubeziehen und darzustellen

Der Verzicht auf die Kommunaltrasse ist ein aus dem aktuellen Planungsverfahren erwachsener Einzelfall. Darüber herrscht Einigkeit unter allen beteiligten Parteien.



**VIELEN DANK!**

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende  
Koordination Mobilitätswende  
Referat Fuß- und Radverkehr

**Von:**  
**Gesendet:**  
**An:**  
**Cc:**

Mittwoch, 15. Februar 2023 10:45

**Betreff:**  
**Anlagen:**

NF 67 Einigung zum Sandbeker Redder  
Plan Durchwegung Fuß- und Rad.pdf

Vorsicht! Diese Nachricht wurde von außerhalb Ihrer Organisation gesendet.

[Block sender](#)

Guten Tag,

am 07.02.2023 haben sich Frau [REDACTED], Herr [REDACTED], Herr [REDACTED] und Herr [REDACTED] zur Frage der Ausgestaltung des Sandbeker Redders (ehem. Kommunaltrasse) auf folgendes geeinigt:

1. BVM stimmt der vorgeschlagenen Verengung des Sandbeker Redders zum Schutz der Biotope (ca. 150m) zu.
2. BUKEA sagt regelmäßigen Pflegeschnitt der Biotope zu.
3. IBA und Bezirksamt Harburg werden gebeten, die Route 4 (siehe Anlage) hinsichtlich Funktionsfähigkeit für den Rad- und Fußverkehr sowie Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen.

Von Seiten der BVM wurden weitere Informationen zur bezirklichen Planung östlich des IBA Auftraggebiets gewünscht, da aus den vorliegenden Unterlagen nicht gut erkennbar war, wie die Wege 3 und 4 anschließen bzw. fortgeführt werden. Der Funktionsplan mit diesen Informationen sollten direkt bei der IBA abgefragt werden.

Vielen Dank an alle für die Vorbereitung dieser Entscheidung!

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]  
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen  
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung  
Abteilung Projekte  
[REDACTED] Projektgruppe Sprung über die Elbe LF [REDACTED]  
Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

Telefon: +49 40 42840 [REDACTED]  
E-Fax +49 40 4279 72100  
E-Mail [REDACTED]  
www.hamburg.de/bsw



# Durchwegung Fußgänger und Radfahrer Fischbeker Reethen

## 1. Fuß- und Radweg Straße Am Moor

Straße am Moor (Tempo-50)  
Bauliche beidseitige Einrichtungsradwege  
Breite beidseitig: 2,00 m Radweg, 2,00 m Gehweg  
Befestigungsart: Gehwegplatten

**Panzertrasse**  
Selbstständig geführter Rad- und Gehweg  
Breite: 3,00 m Radweg, 2,50 m Gehweg  
Befestigungsart: Asphalt (Radweg), Pflaster (Gehweg)

**2. Ost-West Verbindung über Sophie-Scholl-Straße**  
Verbindungsweg nach Neu Wulmstorf  
Fußweg  
Breite: variiert,  $\geq 3,00$  m  
Befestigungsart: Pflaster

**Sophie-Scholl-Straße**  
Tempo-30, Radverkehr auf der Fahrbahn

**Sandbeker Redder**  
Beschreibung: Selbstständig geführter Rad- und Gehweg  
Breite: 3,00 m Radweg, 3,00 m Gehweg  
Breite im Bereich Biotop: 2,50 Radweg, 2,00 Gehweg  
Befestigungsart: Asphalt (Radweg), Pflaster (Fußweg)

## 3. Zentrale Ost-West-Verbindung

Entlang des Blau-Grünen Bandes  
Parkwege  
Breite: variiert,  $\geq 2,00$  m  
Befestigungsart: Asphalt, Pflaster, wassergebundene Wegedecke

Verbindungsweg Richtung Schule Ohrnsweg  
Fußweg  
Breite: 4,00 m  
Befestigungsart: Pflaster

## 4. Südliche Ost-West-Verbindung Schulstandorte

Neuwulmstorf Schulstraße  
Tempo-30, Radverkehr auf der Fahrbahn

Verbindungsweg südlich Schule Ohrnsweg  
(nicht im Auftrag der IBA, Vorschlag: Ertüchtigung)  
Fußweg  
Breite: 4,00 m  
Befestigungsart: Pflaster

## 5. Südliche Panzertrasse

Fischbeker Boulevard  
Tempo-30, Radverkehr auf der Fahrbahn

Verbindungsweg Fischbeker Boulevard – Neuwulmstorf Schulstraße  
Radweg  
Breite: 3,50 m  
Befestigungsart: Betonplatten

## Panzertrasse im Bereich des Blau-Grünen-Bandes

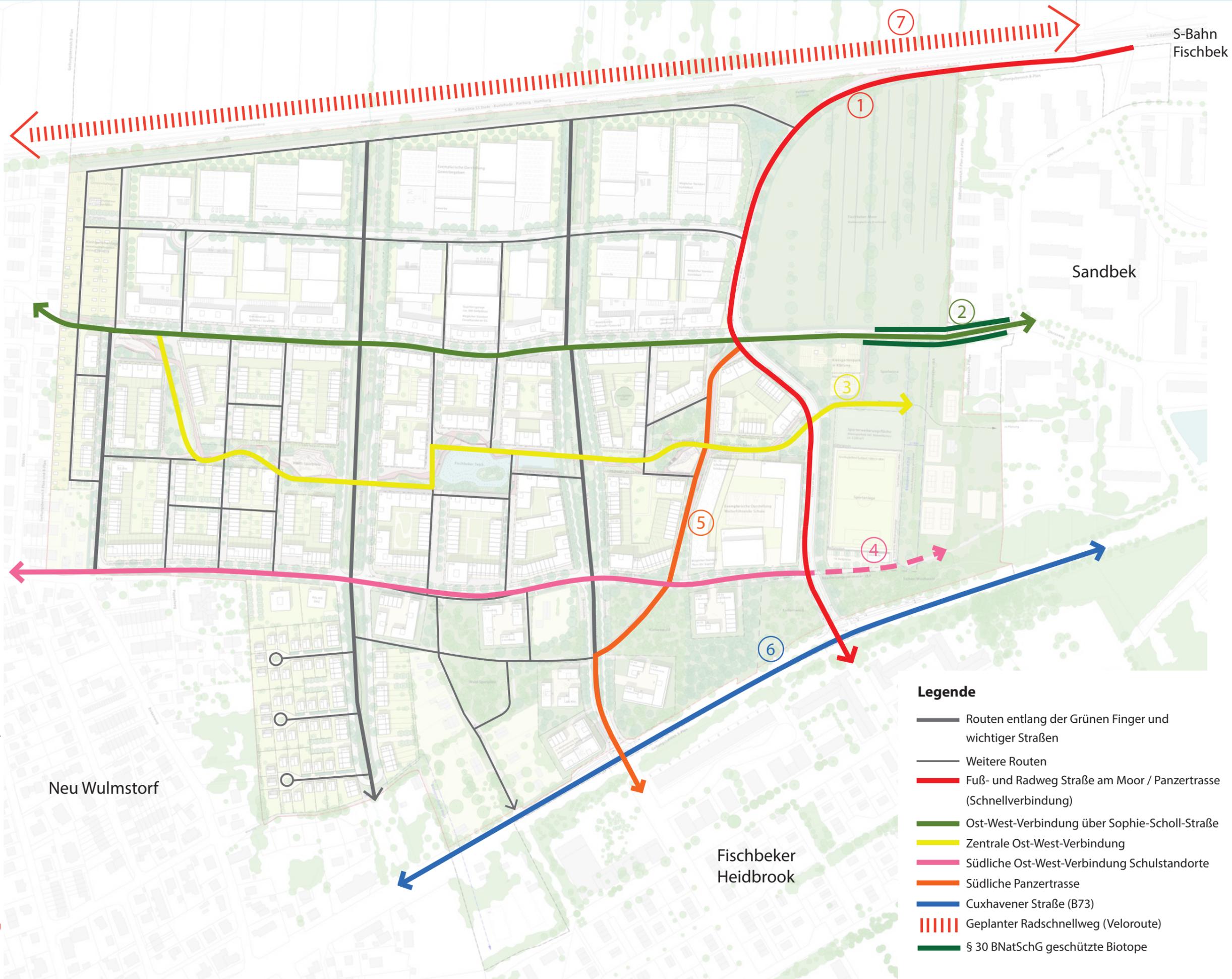
Parkwege  
Breite: variiert, 3,60-5,30 m  
Befestigungsart: Asphalt, Pflaster

## 6. Cuxhavener Straße (B73) – in Bestand

Bauliche beidseitige Einrichtungsradwege (Bestand)  
Breite beidseitig: 1 m (Bestand)  
Material: Gehwegplatte

## 7. Radschnellweg nördlich der Bahntrasse – in Planung von BVM/LSBG

Selbstständig geführter Rad- und Gehweg  
Breite: 4,00 m Radweg, 2,00 m Gehweg  
Befestigungsart: Asphalt (Radweg), Pflaster (Gehweg)



### Legende

- Routen entlang der Grünen Finger und wichtiger Straßen
- Weitere Routen
- Fuß- und Radweg Straße am Moor / Panzertrasse (Schnellverbindung)
- Ost-West-Verbindung über Sophie-Scholl-Straße
- Zentrale Ost-West-Verbindung
- Südliche Ost-West-Verbindung Schulstandorte
- Südliche Panzertrasse
- Cuxhavener Straße (B73)
- ||||| Geplanter Radschnellweg (Veloroute)
- § 30 BNatSchG geschützte Biotope