

**Bezirksamt Hamburg-Nord  
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende**

**Radschnellweg Bad Bramstedt – Hamburg  
Projekteinsatzungsverfügung für den Hamburger Abschnitt**

**Präambel**

Die Freie und Hansestadt Hamburg strebt gemäß Arbeitsprogramm des Senats eine umfassende Mobilitätswende an. Ziel ist es, den Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) an allen zurückgelegten Wegen bis zum Jahr 2030 auf 80 % zu steigern. Um ein klimaschonendes Angebot für Pendlerinnen und Pendler zu schaffen und größere Entfernungen für den Radverkehr zu erschließen, die insbesondere mit Pedelecs mittlerweile mühelos bewältigt werden können, sollen Radschnellwege zur Verbindung der Metropolregion mit Hamburg geplant und realisiert werden. Mit dieser Projekteinsatzungsverfügung (PEV) verständigen sich die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) und das Bezirksamt Hamburg-Nord (BA-N) auf ein gemeinsames Projekt für den Hamburger Teil des Radschnellwegs Bad Bramstedt – Hamburg, das konstruktiv und engagiert gemeinsam umgesetzt werden soll.

**1. Projektbeschreibung**

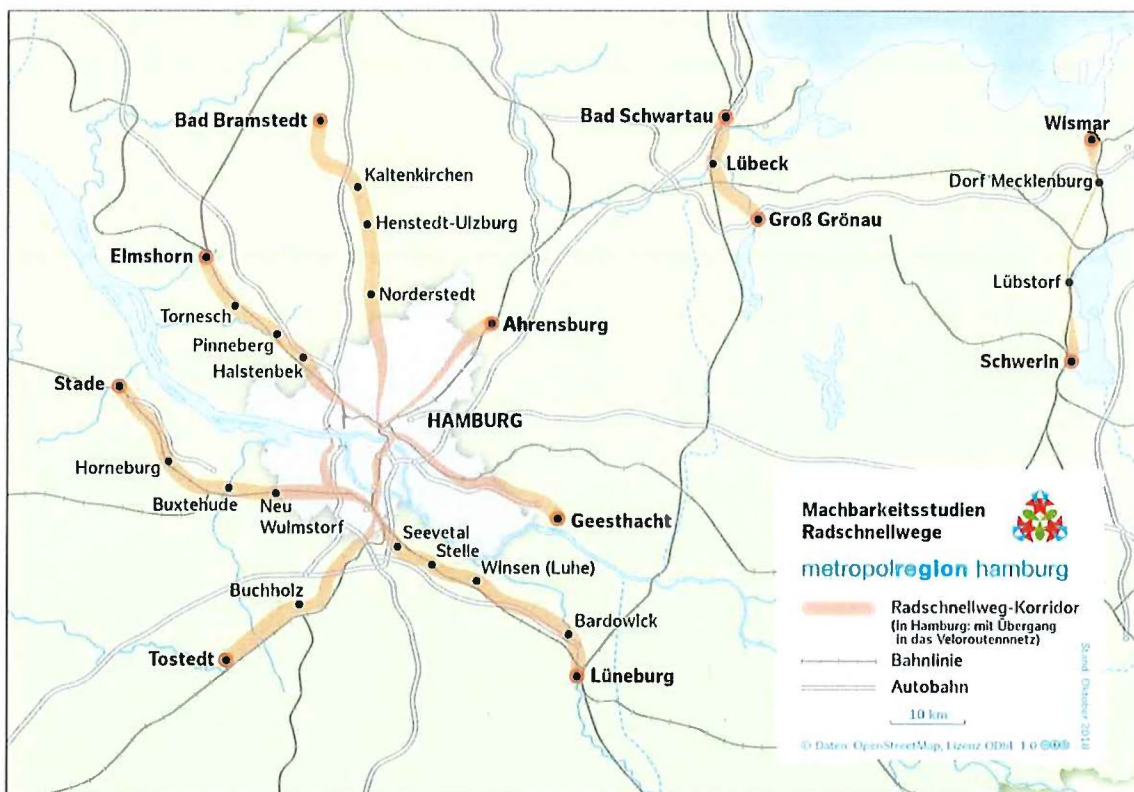


Bild 1: Zielbild regionales Radschnellnetz

Im Auftrag der Metropolregion Hamburg (MRH) wurden im Rahmen eines Leitprojekts Machbarkeitsstudien zu sieben Radschnellwegkorridoren im Zulauf auf Hamburg durchgeführt, darunter für den Radschnellweg Bad Bramstedt – Hamburg (siehe Bild 1). Die Trasse orientiert sich im Kreis Segeberg an den Bevölkerungsschwerpunkten Bad Bramstedt, Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg und Norderstedt. In Hamburg werden insbesondere die Stadtteile Langenhorn und Fuhlsbüttel erschlossen; der untersuchte Korridor reicht vom Ochsenzoll bis zum Knoten Sengelmannstraße / Rathenaustraße (siehe Bild 2). Die Gesamtlänge beträgt ca. 47 km, davon liegen ca. 10 km auf Hamburger Gebiet. Kern ist die Nutzung eines 7,5 km langen Teilstücks der ehemaligen Güterbahntrasse parallel zur Trasse der U-Bahnlinie U 1 zwischen Ochsenzoll und Klein Borstel. Über die Rathenaustraße soll der Radschnellweg an die Velorouten 4 und 5 (Pergolenviertel) angeschlossen werden.

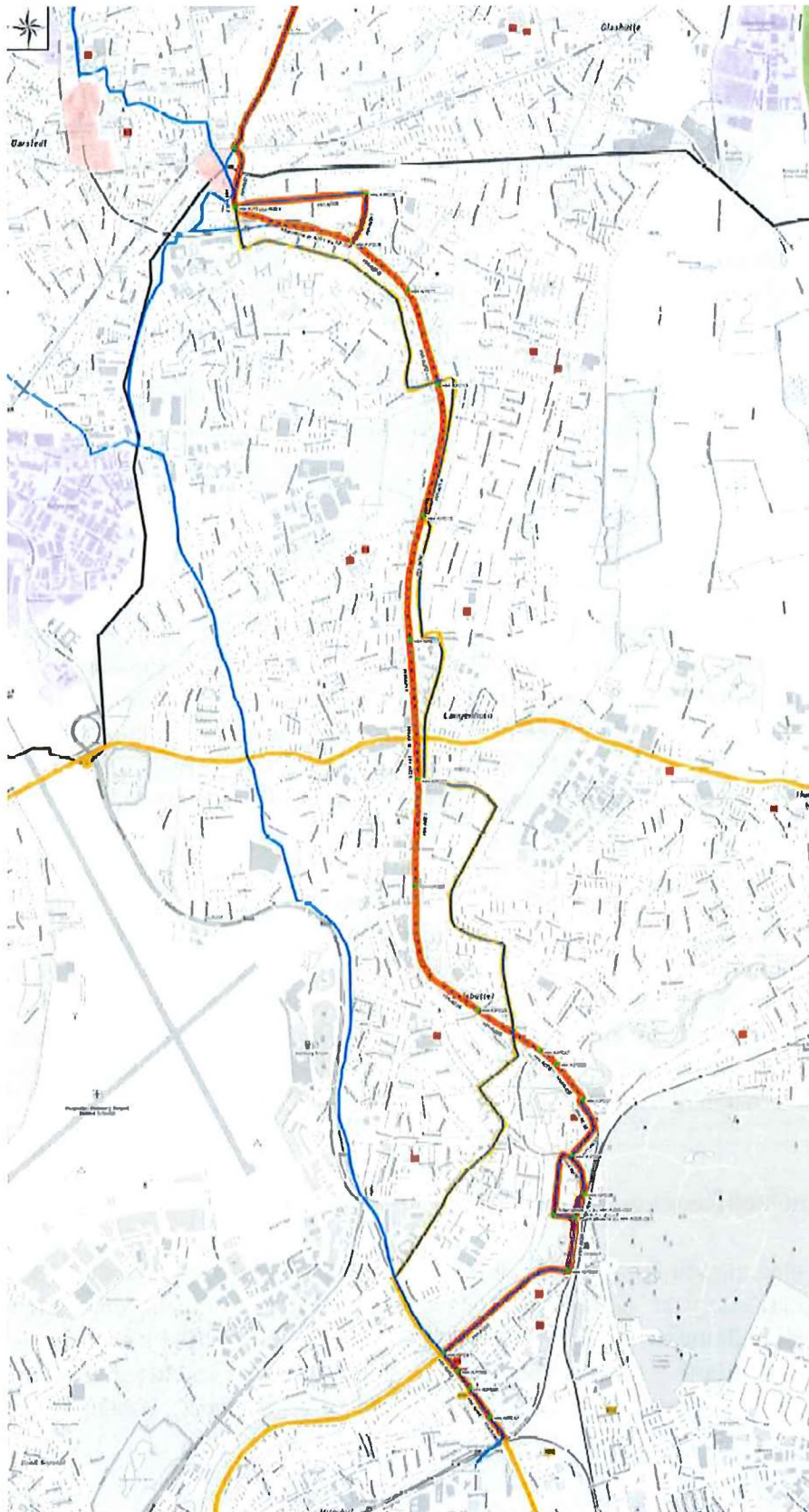


Bild 2: Übersichtskarte Radschnellweg Bad Bramstedt auf Hamburger Gebiet



Die Trassenfindung wurde im Zuge zweier Öffentlichkeitsbeteiligungen und einer behördeninternen Beteiligung (TÖB-Beteiligung) erörtert und konkretisiert. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie gab es im April 2021 einen weiteren Ausschusstermin in den ehrenamtlichen Gremien des Bezirks Hamburg-Nord, in dem die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorgestellt wurden.

Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie sollen nun die konkrete Planung und Realisierung des Hamburger Abschnitts erfolgen. Da die Finanzierung des Baus unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Bürgerschaft steht, läuft der Prozess zunächst bis zur Erstellung der Haushaltsunterlage (HU). Entlang der ehemaligen Güterbahntrasse wird ein weitgehend selbstständig geführter Radweg im Radschnellwegstandard angestrebt, d. h. einschließlich Beleuchtung und Entwässerung. Bei der Beleuchtung sind die Kabelführung über die Brücken hinweg sowie mögliche Wechselwirkungen zur benachbarten U-Bahn-Trasse zu berücksichtigen (Stichwort Erdung).

## **2. Beteiligte**

Die BVM übernimmt im Rahmen des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr die Finanzierung. Das Bezirksamt Hamburg-Nord übernimmt die Rolle des Bedarfs- und Realisierungsträgers und damit Planung und Umsetzung; Ausnahmen sind die Brücken und Ingenieurbauwerke, welche im Auftrag der BVM (Bedarfsträger) durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) (Realisierungsträger) realisiert werden. Der LSBG liefert als Beitrag die erforderlichen Finanzierungsunterlagen an das Bezirksamt, das die HU zusammenstellt.

Weitere Beteiligte sind die HOCHBAHN (Schnittstelle bei Flächen und Brücken), die Behörde für Umwelt, Klimaschutz, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA, Bestimmung von Ausgleichsflächen), der Landesbetrieb Immobilien und Grundvermögen (LIG, Kauf der Fläche von der Deutschen Bahn AG) und ein vom Bezirksamt beauftragter Projektsteuerer, welcher den Prozess – zunächst bis zur Erstellung der HU – koordiniert und Termine und Kosten im Blick behält. Alle Beteiligten unterstützen den Realisierungsträger bei der zeitnahen Umsetzung der einzelnen Arbeitsschritte.

## **3. Projektschritte und Meilensteine**

Gemeinsames Ziel ist eine zügige Fertigstellung des Projekts spätestens bis zum Jahr 2030. Dabei wird eine Realisierung in sinnvollen Teilabschnitten angestrebt, welche nach Abschluss der Voruntersuchungen endgültig festgelegt werden. Zur Strukturierung des Projekts werden verschiedene Arbeitsschritte und Meilensteine vereinbart (siehe nachfolgende Tabellen), welche in Abhängigkeit vom Projektstand kontinuierlich fortgeschrieben werden.

**Zeitplan vergangen**

<b>Zeitschiene</b>	<b>Aktion</b>	<b>Verantwortlich</b>	<b>Anmerkung</b>
1. Quartal 2021	Klärung Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens	BVM, BA-N	erledigt
	Beauftragung Artenkartierung (Finanzierung BVM zugesagt)	BA-N (SL)	erledigt
2. Quartal 2021	Finanzierung (inkl. personeller Ressourcen) des Vergabeverfahrens für Projektsteuerung aus Investitionsprogramm Radschnellwege (gilt für alle vorbereitenden Leistungen bis Erstellung HU)	BVM/VI	
	Projektsteuerung „Radschnellweg“ – EU-weite Ausschreibung	BA-N (MR), derzeitiger Projektsteuerer „Velorouten“	Veröffentlicht KW22
	Aufstellung des Mittelbedarfs für die Vorleistungen	BA-N (MR), BVM/VI mit LSBG	
	Beauftragung der Voruntersuchungen (Artenkartierung)	BA-N (SL)	erledigt
3. Quartal 2021	Betreuung Vergabeverfahren Projektsteuerung	BA-N (MR), derzeitiger Projektsteuerer „Velorouten“	erledigt
	Vorbereitung / Abschluss Kontrakt Brücken mit LSBG zur Untersuchung der Brücken auf Standfestigkeit	BVM/VI mit LSBG	Einschl. Finanzierung, Beitrag zur HU an Bezirksamt bis 4. Quartal 2023
	Durchführung Voruntersuchungen	BA-N (SL)	
	Betreuung Vergabeverfahren Projektsteuerung	BA-N (MR), derzeitiger Projektsteuerer „Velorouten“	Zuschlag Ende 2021 erfolgt

**Zeitplan ab 2022**

<b>Zeitschiene</b>	<b>Aktion</b>	<b>Verantwortlich</b>	<b>Anmerkung</b>
1. Quartal 2022	Projektsteuerer „Radschnellweg“ nimmt Arbeit auf	BA-N (MR)	erledigt
2. + 3. Quartal 2022	Beauftragung Voruntersuchungen: Vermessung, Baugrunduntersuchungen, Kampfmitteluntersuchungen	BA-N (SL/MR)	
	Ergebnisbericht Artenkartierung Abschluss Voruntersuchungen	BA-N (SL/MR)	
	Ausschreibung Planungsleistung (Erstellung der HU-Bau)	BA-BN (MR) + Projektsteuerer „Radschnellweg“	Vsl. EU-Ausschreibung
	LBP beauftragen + betreuen auf Basis der Voruntersuchungen	BA-N (SL)	Sobald neue Stelle besetzt
	Festlegung der Schnittstellen, Flächenbedarfe bzw. Abgrenzung mit der HOCHBAHN und Zeitschiene	BVM/MF mit BA-N (MR), bzgl. Brücken BVM/VI bzw. LSBG	
4. Quartal 2022	Beginn Planfeststellung / Plangenehmigung (Ohlmoorgraben) nach WHG (soweit erforderlich)	BA-N (MR)	
	Vergabe der Planungsleistung (Erstellung der HU-Bau)	BA-BN (MR) + Projektsteuerer „Radschnellweg“	
1. Quartal 2023	Planer nehmen Arbeit auf (Erstellung der HU-Bau)	BA-N (MR), Projektsteuerer „Radschnellweg“, Ing.-Büro(s)	Finanzierung durch BVM bzw. BfRuF
1. Quartal 2024	Abschluss Planfeststellung Ohlmoorgraben	BA-N (MR)	In Abhängigkeit der Planung des Abschnitts
	Abschluss der HU-Bau, Mitteleinwerbung per Drucksache oder Einbringen in Haushaltsplan 2025 / 2026	BA-N (MR), Projektsteuerer „Radschnellweg“, Ing.-Büro(s)	



Die Aufteilung der Maßnahme in Abschnitte bzw. Maßnahmenpakete erfolgt nach Vorliegen der Voruntersuchungen. Für die Planung werden je Abschnitt voraussichtlich 1,5 bis 2 Jahre benötigt. Im Anschluss folgt die Vergabe der Bauleistungen im Rahmen der Mittelverfügbarkeit. Die BVM unterstützt das Bezirksamt bei einer zügigen Bearbeitung.

Im Planungsraum befinden sich mehrere Brücken. BVM und LSBG haben sich in ersten Abstimmungsgesprächen mit der Hamburger Hochbahn AG (HHA) über Zuständigkeitsabgrenzungen bei den Brücken abgestimmt. Die HHA weist dabei auch auf ihre Betriebstechnik im Bereich der Bauwerke hin. Teilweise stehen die Bauwerke unter Denkmalschutz, die Belange sind entsprechend in der Planung zu berücksichtigen. Ziel ist, die Radwegbrücken ins Anlagevermögen der BVM zu überführen und als Verkehrsfläche zu widmen. Außerdem übernimmt der LSBG auch die Planung evtl. weiterer notwendig werdender Ingenieurbauwerke wie z. B. Stützmauern über 1,5 m Höhe oder im Gutachten genannte mögliche Aufständereien. Die BVM beauftragt den LSBG mit Planung und Bau der Brücken und weiteren Ingenieurbauwerken. Die Brücken werden für die Brückenklasse 12 ausgelegt, damit sind gelegentliche Fahrten mit Fahrzeugen bis zu 7,5t abgedeckt (Stadtreinigung, Vegetationspflege, ggf. Rettungsfahrzeuge).

Die BVM stellt sicher, dass der LSBG konstruktiv und termingerecht an der Umsetzung des Projektes mitwirkt und die Beiträge zu den Kostenunterlagen termingerecht liefert.

Voraussichtlich muss der Ohlmoorgraben auf einer Strecke von ca. 240 m überdeckelt werden. Hierzu ist eine Planfeststellung nach WHG notwendig.

Es wird im Rahmen dieser Projektvereinbarung davon ausgegangen, dass ansonsten keine Planfeststellung für die Realisierung des Projekts, sondern nur eine Genehmigung nach § 17 Abs. 3 BNatSchG notwendig ist. Die BVM unterstützt das BA-N bei dieser Aufgabe. Für die Suche nach Ausgleichsflächen bindet das BA-N die BUKEA ein.

Aufgrund der Bedeutung soll die Planung im Rahmen des Projekts durch Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung begleitet werden. Das BA-N wird personell in die Lage versetzt, hierfür ein externes Kommunikationsbüro zu beauftragen und zu betreuen. Die hamburgweite Öffentlichkeitsarbeit für die Radschnellwege übernimmt die BVM.

#### **4. Projektorganisation**

Für die Koordination des Gesamtprojekts hat das BA-N mit Unterstützung durch den derzeitigen Projektsteuerer „Bündnis für den Radverkehr“ aufgrund des Volumens einen Projektsteuerer „Radschnellweg“ beauftragt, der alle Projektbeteiligten koordiniert. Die Finanzierung erfolgt über das Bündnis für den Radverkehr.

Zum Kauf der Flächen ist die BVM mit dem Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) im Gespräch und wird die Verhandlungen bis zum Abschluss des Kaufvertrages durchführen. Der Kaufvertrag ist auf das BA-N auszustellen, da die Flächen in die bezirkliche Baulast übernommen und gewidmet werden sollen. Die Kosten (Grunderwerbskosten, Abschreibungen etc.) werden im Rahmen dieses Projektes finanziert. Der Kauf soll möglichst kurz vor Baubeginn erfolgen, damit die Verkehrssicherungspflicht für die Flächen nicht unnötig lange beim Bezirk liegt. Die Verkehrssicherungspflicht obliegt dem

Bezirk erst nach Widmung der Flächen. Die DB hat per Vollmacht eine Betretungserlaubnis erteilt, die bis Ende 2022 gilt und erforderlichenfalls verlängert werden kann.

Mit der Planung und dem Bau bzw. der Instandsetzung der Brücken und Widerlager wird die BVM den LSBG beauftragen. Der LSBG wird hierbei für Brücken inkl. Widerlager und je nach Einzelfall für eine gewisse Wegstrecke ab Brückenende (z. B. bis zu 5 m) zuständig sein. Die Details werden im Rahmen der HU-Bau festgelegt. Des Weiteren stellt die BVM sicher, dass der LSBG termingerecht die notwendigen Unterlagen (z. B. Kostenunterlage) zuliefert. Einzelheiten zu den Bauwerken der HHA bzw. deren Abgrenzung zur FHH werden in einer Kooperationsvereinbarung mit der HHA geregelt.

Das BA-N übernimmt mit Hilfe des Projektsteuerers „Radschnellweg“ die Berichtspflichten (Projektstand, Mittelabfluss etc.) gegenüber der BVM. Konfliktlösungen erfolgen gemäß dem Bündnis für den Radverkehr.

Vor der baulichen Realisierung ist eine Regelung für die Unterhaltung der neuen Verkehrsflächen inkl. Straßenbegleitgrün und Ausgleichsflächen zu treffen. Auf Grund der Besonderheiten des Bauwerks wird erwartet, dass ein gegenüber dem üblichen Standard erhöhter Unterhaltungsmittelbedarf entsteht. Die künftigen Unterhaltungs- und Betriebskosten sind im Rahmen der HU unter Berücksichtigung der erschwerten Erreichbarkeit (Transportwege, keine Lagerplätze, kleinere Fahrzeuge etc.) gesondert zu ermitteln. Um diesen Kostenansatz sind die Unterhaltungsmittel des Bezirkes dauerhaft aufzustocken. Außerdem sind für die Unterhaltung die Schnittstellen zwischen Wegekörper und Brückenbauwerken festzulegen (ebenfalls im Rahmen der HU). Der Winterdienst soll analog zu den Velorouten über die BUKEA erfolgen.

## **5. Projektfinanzierung**

Das Projekt wird vollständig durch die BVM finanziert und schließt alle Projektkosten (inkl. Personalkosten) ein. Finanzhilfen für Radschnellwege oder andere Radverkehrszwecke werden generell durch die Länder (in Hamburg: BVM) beantragt. Sollen über die Finanzhilfen des Bundes an die Länder hinaus für das Projekt Fördermittel aus anderen Programmen beantragt werden, erfolgt dies durch das BA-N bzw. mit Unterstützung des Projektsteuerers für das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr.

Für den Projektanstoß schreibt das BA-N auf Basis der Kostenschätzung zunächst zwei neue Personalstellen (Wertigkeiten A/E13 und A/E12) aus. Die BVM sichert die vollständige Übernahme dieser Personalmittel zu. Weitere Personalmittel werden im Rahmen und nach den Grundsätzen des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr bereitgestellt; abgerechnet wird nach den tatsächlichen Personalkosten. Das BA-N kann die Personalkosten in Abstimmung mit der BVM frei disponieren, um diese optimal für das Projekt einzusetzen.

Da sich das Projekt über die gesamte Laufzeit voraussichtlich dynamisch entwickeln wird, werden die finanziellen und personellen Ressourcenbedarfe im Projektverlauf im Rahmen der jährlichen Vereinbarungen zum Bündnis, aber aufgrund der Projektgröße gesondert, sowie angelehnt an die Zeitschiene, stetig überprüft und angepasst. Auf Grundlage der HU erfolgt dann abermals eine erneute Bewertung der Bedarfe.



Die BVM hat die Finanzierung für folgende Vorleistungen zugesichert: Rund 400.000 EUR für die Projektsteuerungsleistungen „Radschnellweg“ (bis zur Erstellung der HU) und rund 40.000 € für die Vergabe von Grundleistungen (LBP und Artenschutzgutachten).

Die Realisierung steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Bürgerschaft. Deshalb meldet die BVM auf der Grundlage der HU die erforderlichen Mittel bei der Haushaltsplanaufstellung bzw. über eine Drucksache zum Hamburger Haushalt an.

## 6. Projektdurchführung

Das BA-N organisiert regelmäßige Projektbesprechungen zur Koordination unter den Projektbeteiligten und zur Festlegung des weiteren Vorgehens. Es veranlasst in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Ressourcen die unter 3. genannten ersten Schritte. Sobald die Ergebnisse des LBP und der Voruntersuchungen ausgewertet wurden, wird im Rahmen der Projektbesprechungen der weitere Projektablauf festgelegt.

Das Projekt bzw. die Projekteinsatzungsverfügung wird im Bedarfsfall gemäß dem Projektfortschritt fortgeschrieben.

## 7. Projektlaufzeit

Das Projekt beginnt mit der Einsetzung und endet mit der Übernahme des letzten Teilstücks durch den zuständigen Straßenbaulastträger, welche nach heutigem Ermessen bis zum Jahr 2030 erfolgen soll.

### Unterzeichner

Für das Bezirksamt Hamburg-Nord:

Hamburg, den 16.06.2022

Für die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Hamburg, den 16.06.2022

