

## Erläuterungsbericht zur Umgestaltung des Hochbauwanderweges zwischen Volksdorf und Ohlstedt

### **Inhaltsverzeichnis**

#### **1. Anlass der Planung**

- 1.1. Verortung
- 1.2. Aktueller Zustand
- 1.3. Stellungnahmen und Hinweise aus der DIPAS-Bürgerbeteiligung (Rahmen:  
Fortschreibung des bezirklichen Radverkehrskonzeptes)

#### **2. Geplanter Zustand**

- 2.1. Variantengegenüberstellung

#### **3. Kosten und Finanzierung**

#### **4. Zeitlicher Rahmen/Ausblick (Zeitplan)**

## 1. Anlass und Ziel der Planung

Der Hochbahnwanderweg im Bezirk Wandsbek – zwischen Volksdorf und Ohlstedt – stellt zwischen diesen beiden Bereichen eine wichtige, sehr direkte und hoch frequentierte Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr dar. Der MIV ist auf der Wegestrecke nicht zugelassen. Es besteht für den Fuß- und Radverkehr keine geradlinigere Wegeverbindung zwischen den beiden Stadtteilen (siehe 1.1 Verortung). Die rund 4,5 km lange Wegeverbindung entspricht im bestehenden Zustand jedoch nicht den Anforderungen, die eine derart hoch frequentierte Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr gerecht werden sollte.

Da der Hochbahnwanderweg bereits heute eine wichtige und hochfrequentierte Radverkehrsverbindung darstellt, die im Alltag stark genutzt wird und somit die Funktionen von Freizeitrouten klar übertrifft, wurde diese geradlinige Wegeverbindung in das Radverkehrskonzept aufgenommen.

Ziel der Planung ist es, den Komfort für den Fuß- und vor allem für Radverkehr zu verbessern. Vor allem die Nutzbarkeit der Wegeverbindung bei schlechteren Wetterlagen soll durch die Anpassung der Wegegestaltung (Belag) angepasst und deutlich verbessert werden.

### 1.1. Verortung

Der Hochbahnwanderweg verläuft zwischen den Volksdorf und Ohlstedt und führt entlang bzw. unmittelbar neben der Hochbahntrasse der Linie U1, die sich östlich des Weges befindet. Die Wegeverbindung beginnt im Süden im Bereich der U-Bahn-Haltestelle Volksdorf und endet im Norden an der U-Bahn-Endhaltestelle Ohlstedt. Entlang des Hochbahnwanderweges führt die Wegeverbindung auch an den U-Bahnhaltestellen der Linie U1 vorbei, die zwischen U-Volksdorf und U-Ohlstedt bestehen (U-Buckhorn und U-Hoibüttel). Westlich des Hochbahnwanderweges grenzt entlang der kompletten Wegestrecke ein erhöhter Baumbestand, Grünanlagen und auch Wohnsiedlungen in „zweiter Reihe“ an den Wanderweg. Die Wohnsiedlungen haben in einigen Bereichen Zugänge bzw. Wegeverbindungen zum Hochbahnwanderweg. Der Wanderweg dient als wichtige Wegeverbindung der Anwohner (Rad- und Fußverkehr) zu den oben genannten U-Bahn-Haltestellen.

Der Hochbahnwanderweg wird in einigen Teilen durch Straßen bzw. auch durch die Stadtgrenze gekreuzt bzw. unterbrochen (siehe Kartendarstellung, Anlage: in Schwarz gekennzeichnet– Straßen: Kattjahren (Ende/Anfang im Süden), Buckhorn (Unterführung), Im Regestall, Ohlendorffs Tannen, Stadtgrenze (Süd) zum Ammersbeker Ortsteil Lottbek, Stadtgrenze (Nord) zum Ammersbeker Ortsteil Lottbek, Lottbeker Weg, Sthamer Straße, Alte Dorfstraße (Anfang/Ende im Norden)).

## 1.2. Aktueller baulicher Zustand

Der Hochbauwanderweg weist innerhalb der FHH-Grenzen in allen Abschnitten einen festen Aufbau mit Schotter bzw. Glendsanda-Grand-Material auf, der im Wesentlichen gut belastbar und tragfähig ist.



Quelle: FHH-Atlas, LGV (Aufnahme: 17.10.2023)

Bei niederschlagsintensiven Witterungen ist die Wegeverbindung jedoch oftmals eingeschränkt nutzbar, da es zu Wasseransammlungen, Schlamm- und Pfützenbildungen kommt, die den Komfort der Wegeverbindung negativ beeinträchtigen. Die kritischsten Bereiche werden im Rahmen der Wegeunterhaltung regelmäßig angepasst, um die Ansammlung von Wasser möglichst zu reduzieren. Dennoch lassen sich die genannten Schwierigkeiten bei Beibehaltung des bestehenden Belags bei schlechten Witterungsbedingungen nicht beheben. Auch Nutzerinnen und Nutzer bemängeln die genannten Nachteile. Zuletzt wurde die Wegeverbindung im Zusammenhang mit der DIPAS-Beteiligung zum in einigen Beiträgen von Nutzerinnen und Nutzern kritisiert:

- Unübersichtlichkeit
  - Erschwerte Querungssituationen an Straßen, die zu Unterbrechungen für den Rad- und Fußverkehr führen
  - Unzureichende Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr im Querungsbereich und im Streckenverlauf der Wegeverbindungen
  - Fehlende Beleuchtung in einem Teilabschnitt der gesamten Wegeverbindung
- Schlechter Untergrund, Aufbau, Belag
  - Wasseransammlungen, Schlamm- und Pfützenbildungen verschlechtern den Komfort und auch die Übersichtlichkeit innerhalb der Wegeverbindung

## 2. Geplanter Zustand

### 2.1. Variantengegenüberstellung

Um die Funktionalität, Sicherheit und Übersichtlichkeit des Hochbauwanderweges zu verbessern, wird die gesamte Wegeverbindung mit einem besser befahrbaren sowie besser begehbaren Belag ausgestattet. Die neuen Befestigungen würden auf die

bestehende Bodenschicht aufgebracht werden. Der bestehende Belag würde als Teil der Tragschicht fungieren und ergänzt werden, sodass ein Aushub bzw. eine Aufgrabung des bestehenden Bodens in allen Varianten nicht notwendig wären, was im Hinblick auf die Beschaffenheiten im Boden und das Ausmaß des Wurzelbestandes auch zu begrüßen ist.

Aufbau der Variante1 (Asphalt) von unten nach oben:

- Bestand Glensanda-Grand (Bestandsweg)
- Profilieren: Abtrag / Schotterschicht als Tragschicht Ausgleich/Ergänzung, bis 12 cm
- Tragdeckschicht 10 cm

Aufbau der Varianten 2 und 3 (Pflastervarianten) von unten nach oben:

- Bestand Glensanda-Grand (Bestandsweg, fest)
- Profilieren: Abtrag / Schotterschicht als Ausgleich/Ergänzung, bis 12 cm
- Pflastersand/Pflasterbett, 3 cm
- Pflaster (je nach Variante)
- Fugensand

Die Variante 1 (Asphalt) wird aufgrund der in der Tabelle (siehe Variantengegenüberstellung) zusammengetragenen und ermittelten Vorteile als Vorzugsvariante definiert, befürwortet und baulich umgesetzt.

### **3. Kosten und Finanzierung**

Die Kosten der Ausgestaltung der 4,5 km langen Wegeverbindung belaufen sich auf rund 3.600.000 € und werden über das Bündnis für den Fuß- und Radverkehr abgerechnet. Die Maßnahme ist in den jährlichen Vereinbarungen zum Bündnis für den Fuß- und Radverkehr eingetragen und berücksichtigt.

### **4. Zeitlicher Rahmen/Ausblick (Zeitplan)**

Die bauliche Umsetzung ist in den Sommerferien 2024 geplant. Die voraussichtliche Bauzeit beträgt 2-4 Wochen in Abhängigkeit der Witterungsbedingungen.

Gez. MR2