

Hans-Jürgen Maass

24558 Henstedt-Ulzburg

An den
Planungs- und Bauausschuss
der Gemeinde HU
Rathausplatz 1
24558 Henstedt-Ulzburg

HU, den 20.2.2022

Betr.: Radschnellweg

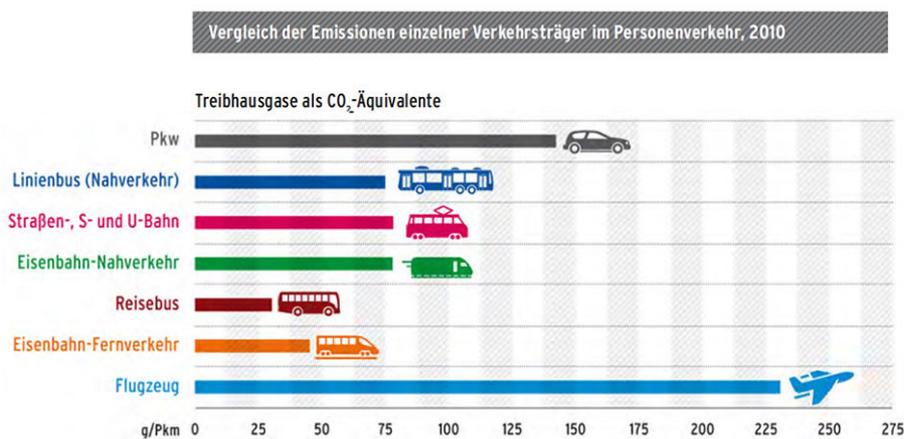
Sehr geehrte Damen und Herren,

aus Anlass Ihrer online-Sitzung am 21. Februar 2022 möchte ich Sie über den Stand der Diskussion informieren, die im adfc-HU und teilweise auch im Radverkehrsbeirat des Kreises in Bezug auf einen Radschnellweg im Korridor Hamburg – Bad Bramstedt geführt wird.

Da Sie auf Ihrer Sitzung am 18.10.2021 deutlich gemacht haben, dass Sie die Kritik des adfc-HU an der sog. „Vorzugsvariante“ dem Grundsatz nach teilen, will ich mich in diesem Punkt kurz fassen und verweise auf meine Präsentation vom 27.10.2021 vor dem Radverkehrsbeirat (siehe Anlage).

Vorbemerkung

Die derzeitige Planung ist in unseren Augen eine einzige Anhäufung von Planungsfehlern, die nur durch eine Neuplanung geheilt werden kann. Ein neuer, ca. 40 km langer Verkehrsweg wird sich voraussichtlich noch in Jahrhunderten in der Landschaft abzeichnen. Von daher begrüßen und unterstützen wir den Vorschlag aus Ihren Reihen, einen Arbeitskreis einzurichten, der sich dieses Projekts annimmt, dass voraussichtlich nahezu alle Bäume und Häuser am Wegesrand überleben wird. Gleichzeitig ist Eile geboten, um der sich abzeichnenden Erderhitzung zeitnah zu begegnen.



Der ÖPNV erfordert gegenüber dem Pkw im Durchschnitt 20% Linienumweg, was in den obigen Werten noch nicht berücksichtigt ist. (Grafik: Bundesumweltamt)

Verkehr macht ca. 18,6% unserer CO₂-Emissionen aus, wovon 2/3 auf den Personenverkehr entfallen. Der Radverkehr ist derzeit die einzige Möglichkeit, um nachhaltig unterwegs zu sein! Die Verlagerung auf den ÖPNV bringt keine Lösung, lediglich eine Verbesserung. Und diese Verbesserung ist

teuer erkaufte, Radverkehr ist vergleichsweise spottbillig! (Hat jemand von Ihnen zufällig Zahlen zur Hand, was die AKN jährlich(!) an Subventionen erhält?)

Es gilt, dem Radverkehr den roten Teppich auszurollen, andernfalls werden die Menschen nicht freiwillig – anders geht es nicht - und massenweise – andernfalls bringt es nix - auf das Fahrrad steigen. Die angestrebte Verdreifachung des Radverkehrs (vergleichbar DK und NL) würde den Kfz-Verkehr in den Spitzenzeiten um ca. 10% reduzieren. Dann könne man auf den Neubau von Straßen verzichten, man spart Geld und Graue Energie, vermeidet in unserem Fall den Bau einer Westumfahrung und den 3-4 spurigen Ausbau der Schleswig-Holstein-Straße.

Beim Bau von Verkehrsprojekten wird häufig übersehen, dass bereits durch den Bau CO2 emittiert wird – und das nicht zu knapp (Faustformel: 1 t Beton = 1 t CO2, 1 t Stahl = 2 t CO2). Selbstverständlich gilt das auch für den Radwegebau und daher plädieren wir für die Mitnutzung bereits bestehender Ingenieurbauwerke, wo immer es Sinn macht. Dazu zählen wir die Unterführung Kohtla-Järve-Str/AKN und die Brücke Schirнауweg/A7. Dadurch entfernt sich der RSW zwar etwas von der Luftlinie, macht dabei aber einen Bogen in die richtige Richtung, dichter an HU und Kaki heran.

Die Genehmigung gilt leider nicht für das Internet.

<https://www.abendblatt.de/region/norderstedt/article234572675/Erste-Fahrradstrasse-Noch-fahren-die-Autos-zu-schnell.html>

*Foto: Christopher Herbst
aus www.abendblatt.de - mit freundlicher Genehmigung*

Das preiswerteste, schnellste und in Hinsicht auf die angestrebte CO2-Vermeidung günstigste Verfahren, ist die Umwidmung von vorhandenen Straßen in Fahrradstraßen. Am besten eignen sich Anliegerstraßen, so wie von ihnen unlängst bereits im Heideweg zum ersten Mal erfolgreich praktiziert. Herzlichen Glückwunsch!

Das in dieser Hinsicht zweitgünstigste Verfahren ist die Führung des Radwegs über unbebautes Land, z.B. über landwirtschaftliche Flächen und durch Wälder.



Die Veloroute 4 verfügt über den von der S-H-Tourismusbranche gewünschten "Staubsaugereffekt"

Da Radverkehr besonders umwegsensibel ist, ist eine Linienführung ohne vermeidbare Umwege anzustreben. Ein Umweganteil von unter 10% zur Luftlinie gilt als sehr gut und sollte in einem dünn besiedelten Raum und ohne größere natürliche Hindernisse unbedingt angestrebt werden, andernfalls plant man am Bedarf vorbei. Das gleiche gilt für die Führung eines Radschnellwegs entlang verlärmerter Straßen. Radwege die Millionen kosten aber hinterher kaum genutzt werden, werden dem Radverkehr später als sinnlose Geldverschwendung angekreidet.

Auf der Suche nach der Ideallinie

Ausgehend von diesen Überlegungen favorisiert der adfc-HU folgende Linienführung zwischen der Hamburger Innenstadt und Bad Bramstedt:

Veloroute 4 bis Sengelmannstraße, dann dieser nach Norden folgend bis zur Kreuzung Alsterkrugchaussee (Pfeil), um so das Flughafengelände zu umfahren. Ab dort dem Radweg folgend durch stille Wohnstraßen und Grünzüge bis Hempberg.



Führung durch Langenhorn. Vorschlag der Grünen in der BV HH-Nord 2014

Die Landesgrenze

Hamburg beabsichtigt 60 km Radschnellweg auch ohne Bundesmittel zu bauen. Das bedeutet, dass wir Gefahr laufen, dass Hamburg seinen Plan in jedem Fall durchzieht und den überörtlichen Radverkehr an einer Stelle an das Land übergibt, die dafür denkbar ungeeignet ist. Statt dem Verlauf der U1 konsequent bis zur Landesgrenze zu folgen und die meistbefahrene Straße weit und breit, die Langenhorner Chaussee mit 30.000 Kfz/Tag, zu tunneln, windet sich Hamburg auf den letzten Metern im Zickzack um die Lösung eines real-existierenden Problems herum. Dies passiert – nomen est omen - ausgerechnet an der Stockflethstraße!

Die vorgetragene Alternative der Hamburger Planer zu einer Ampel und einem Radweg an der Westseite der Langenhorner Ch., dem etliche Straßenbäume zum Opfer fallen würden, ist der „Neubau eines Tunnels ausschließlich für Radverkehr in 5 m Breite im Anschluss an bestehende Unterführung“ des Ochsenzoll-Kreisels „bis zur alten Güterbahntrasse östlich des Parkplatzes Auto Wichert auf Hamburger Gebiet“. Das sind sage und schreibe 320 m Luftlinie! Das klingt weder besonders klima- noch benutzerfreundlich und mit Kurvenverlauf schon gar nicht. Die Mehrkosten dieser gigantomanischen Lösung lägen ohnehin bei utopischen 20 Mio. Euro.

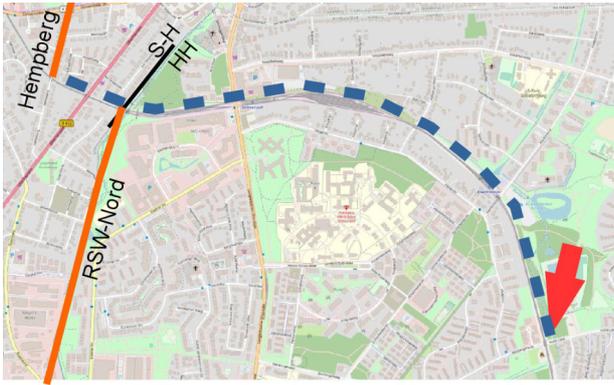
Wir wissen inzwischen wo das Foto gemacht worden ist
und werden uns demnächst ein eigenes schnitzen.
Wer nicht so lange warten kann findet es mit den Suchbegriffen
„marketing-slogan der echte Norden“.

Symbolfoto aus www.mopo.de – wir warten auf freundliche Genehmigung.

Norderstedt

Beide Lösungen lenken den Radverkehr aus Hamburg auf die Schleswig-Holstein-Straße (S-H-Str) mit 16.000 Kfz/Tag, d.h. im Berufsverkehr alle 2,2 Sek. ein Fahrzeug mit Abgasen, Blendung, mehreren Kreuzungen, hohem Tempo, infernalischem Krach. Das Ganze geschlagene 7,2 km lang. Schlimmer geht's nimmer.

Schleswig-Holstein kann mit Fug & Recht verlangen, dass der Übergabepunkt an die Stadt Norderstedt an der U1 liegt, zumal Hamburg der Umstand zu Gute kommt, dass westlich der Langenhorner Ch. erneut ein Grünzug parallel zur U1 verläuft, auf dem der Weg kostengünstig bis an die Landesgrenze geführt werden kann. Es ist völlig unverständlich, warum Hamburg nicht ab Hohe Liedt (roter Pfeil im folgenden Bild) die viel zu schmale U1-Trasse verlässt, um den Weg kostengünstig zu ebener Erde neben der U1-Trasse im Grünzug zu führen (blaue Linie).



Der Versuch, auf 1070 m Länge zwischen Hohe Liedt und Fößberger Moor einen 4 m breiten Radweg in die nur 2,6 – 3,3 m breite Bahntrasse zu pressen, kostet 8.951.400 Euro. Bis zur Landesgrenze kurz vor dem Ochsenzoll-Kreisel kämen weitere 2.527.600 Euro dazu.

An der Landesgrenze endet besagte Grünachse, denn in Norderstedt reicht die Bebauung bis an den Geländeeinschnitt der U1 heran. Von hier bis zum Hempberg (wird Fahrradstraße!) sind es 330 m, die man aufgeständert im Böschungsbereich bewältigen müsste. Ein Tunnel unter der Ohechaussee wäre perfekt und dazu am Hempberg ein kleiner Deckel über der U1, ausreichend für einen kleinen Platz mit Springbrunnen und Bänken, fertig wäre ein würdiges Entree in das Bundesland, dessen Landesregierung beim Radtourismus den dritten Platz unter den 16 Bundesländern anstrebt.

Ab Hempberg würden wir via Willy-Brandt-Park der Veloroute 1 folgen, zunächst durch Grünzüge, dann neben der U1 bzw. der AKN nach Norden. Auf Höhe der Kohtla-Järve-Str bietet sich ein 200m langer Zubringer zur S-H-Str an. Ab Haslohfurth hat Norderstedt unlängst die Strecke bis Meeschensee mit roten Pflöcke gekennzeichnet und die zu fällenden Bäume markiert.



Die Veloroute 1 in Norderstedt ist im Lärmaktionsplan der Stadt als „ruhiger Bereich“ ausgewiesen.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die CO₂-Speicherfähigkeit von Bäumen allgemein stark überschätzt wird. So speichert eine 80jährige Buche im Laufe ihres Lebens ca. 1 t CO₂, das sind 12,5 kg im Jahr und entspricht ungefähr der Menge, die bei der Verbrennung von fünf Liter Diesel entstehen. Das Fällen von Bäumen zu Gunsten eines Radwegs ist daher - insbes. im urbanen Raum - vor allem eine (berechtigte!) Frage nach der Ästhetik, der Feinstaubbindung und der Verschattung.

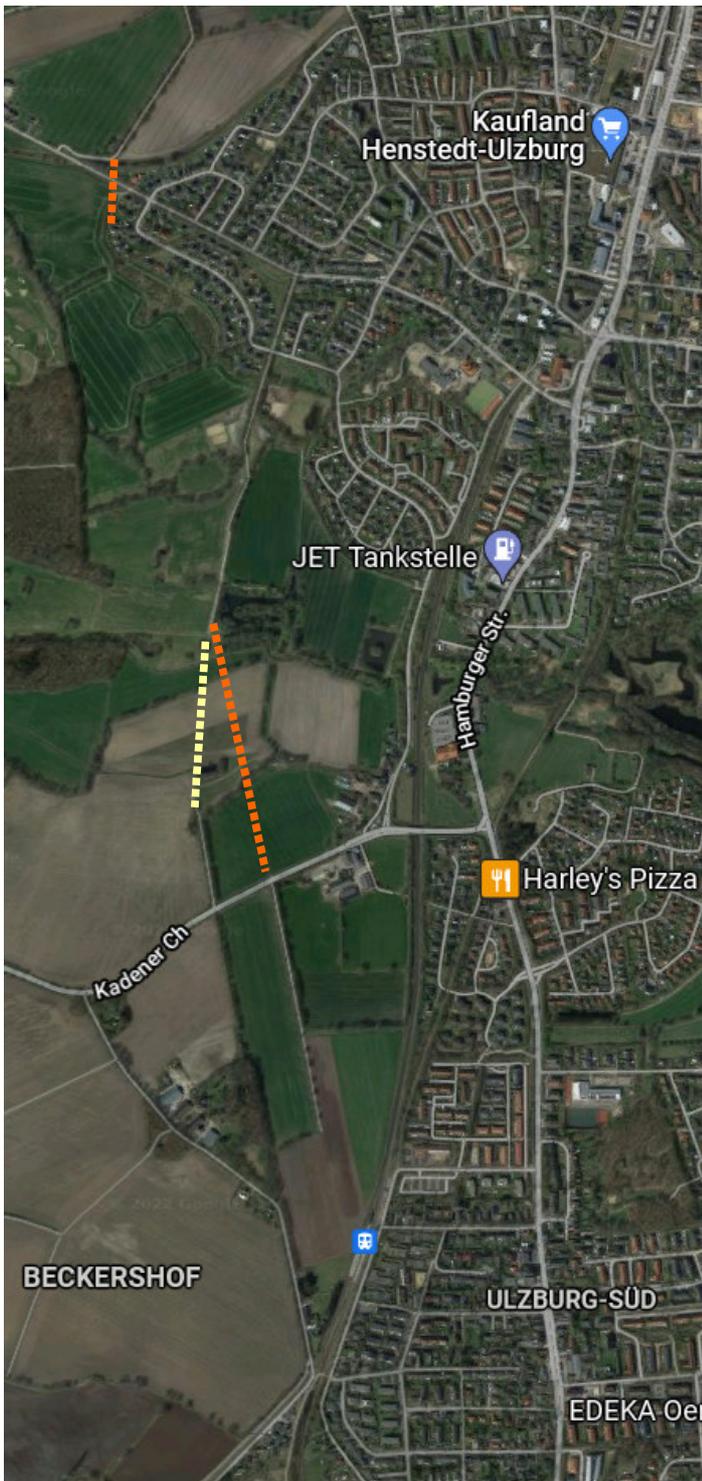
Ulzburg-Süd

In Meeschensee kann man sich am beschränkten Bahnübergang überlegen, ob man die Seite wechselt, ob man in Ulzburg-Süd östlich oder westlich der Bahn ankommen will. Für östlich spricht die kürzere Innenkurve, man kommt von der Bahn weg, denn das reine Vergnügen ist es nicht, wenn in heißen Sommern der Staub im Gleisbett aufgewirbelt wird. Östlich der AKN könnte man den Weg teilweise am Feldrand anlegen und man würde dichter an bewohntes Gebiet heran rücken. Es ergibt sich die Möglichkeit eines Abzweigs zum Kiefernweg, ebenfalls am Waldrand entlang. Außerdem kann man auf der Ostseite die vorhandenen Wohnstraßen (Dreangel, Habichtstr, Milanweg, Amselstr) mitnutzen. Nachteil ist, dass man in diesem Fall die AKN zwei Mal kreuzen müsste und dass die neue Radabstellanlage in Meeschensee auf der Westseite steht.

Wenn man östlich der Gleise in Ulzburg-Süd auf der Amselstraße ankommt, könnte man den dort vorhandenen ebenerdigen Bahnübergang nutzen, den man allerdings über ein weiteres Gleis verlängern müsste, um von dort aus ca. 200 m über freies Feld eine der beiden möglichen Linien zu erreichen, auf denen man das Pinnatal sinnvollerweise queren könnte.



Mehr Sicherheit geht nicht!
Gleisquerung mit Brücke und Umlaufsperrle
Am Bahnbogen in HU.



Falls die AKN nicht mitspielt, braucht es einen Plan B und das könnte eine Querung am jetzigen Übergang (Galgenweg) sein, gefolgt von 200 m Mischverkehr auf dem Beckershof im Verbindung mit dem bestehenden 30er Bereich. Die Bedingungen für Mischverkehr sind zwar nicht ideal, aber doch ungleich günstiger als auf der 10-fach längeren Wilstedter Straße. Weil der Bhf. in den kommenden Jahren ohnehin überplant wird, kann man sich hier mit einer temporären Lösung zufrieden geben.

Kadener Chaussee und Pinnautal

Aus der Überlegung heraus, dass der Weg über unbebautes Land idR die geringsten Baukosten verursacht, während jeder unnötige Meter Strecke mit zusätzlichen Kosten verbunden ist, kam die Idee auf, sowohl Beckershof als auch das Pinnautal in gerader Linie zu queren, wobei eine alte Wegeverbindung aufgegriffen wird. (Bodendenkmal? Alvesloher Gebiet! Grenzstreitigkeiten? - Wer weiß mehr?). Für diese Variante spricht, dass sie spektakulär wäre und dass die Kosten des Grunderwerbs vergleichsweise gering sind, selbst wenn man faire Preise bezahlt.

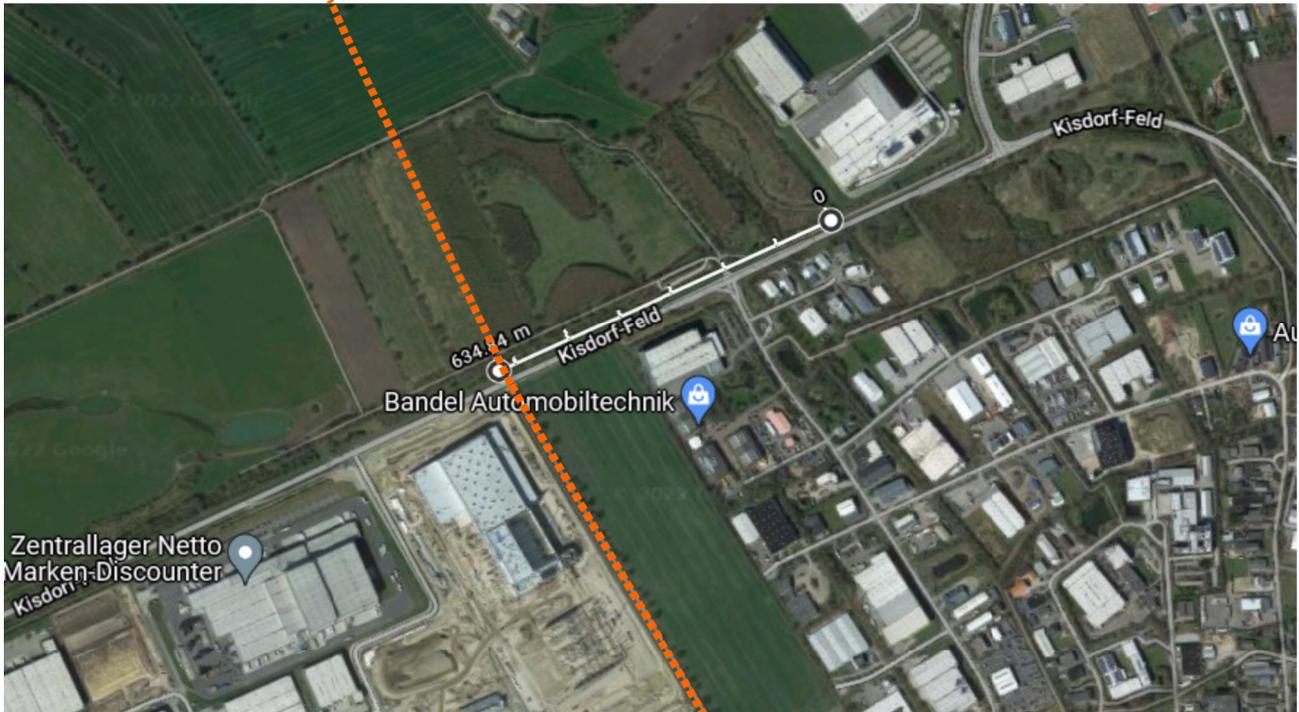
An der Kadener Chaussee empfiehlt sich eine intelligente Ampel, weil die Straße auf einem Damm verläuft, quer zur Hanglage. Dadurch würde die nördliche Vorbrücke sehr lang werden. Ein Tunnel im Außenbereich bietet sich nicht an. Wenn die Gegend eines fernen Tages urban wird, wird man noch mal neu darüber nachdenken können/müssen.

Pinnautal bis Kisdorf-Feld

Im Bereich Wismarer Str bietet sich die Führung des RSW im dortigen Grüngürtel an, dies in respektvoller Entfernung zur Wohnbebauung. An der Westerwohlder Straße wäre eine deutliche Glättung der Linie möglich und wünschenswert u.a. zwecks Erhöhung der Sicherheit. Die heutige Situation ist nicht kindertauglich. Weil das Gelände ohnehin eine Steigung aufweist, wäre eine Brücke die 1. Wahl. (Wie quert man die AKN-Strecke? höhengleicher Übergang?)

Ab hier würde unser Vorschlag im leichten Zickzack auf bestehenden Straßen bis an den Heideweg führen, um von dort aus jenem Redder zu folgen, der an REWE vorbei führt und derzeit am Autobahnzubringer Kisdorf-Feld endet, der dort die einst bestehende Wegeverbindung unterbricht.

Diese Linie weist in HU auf der gesamten Länge nur drei ernst zu nehmende Straßenquerungen auf: 1. Kadener Ch., 2. Westerwohlder Str und 3. Kisdorf-Feld. Kisdorf-Feld bedarf als BAB-Zubringer einer Brücke, wengleich die Straße auf einem Damm verläuft. Ein Tunnel, zumal im Außenbereich, ist tendenziell ein Angstrum, Stahl + Beton sind out, also möglichst eine Brücke aus Holz. Nachteil = mehr Steigung und erhöhte Glatteisgefahr. Vorteil = sie macht den Radschnellweg sichtbar. Die REWE-Brücke, eine Landmarke.



Der schönste Radweg nützt nichts, wenn er nicht benutzt wird. Um für den Radschnellweg zu werben, um ihn bekannt zu machen, bietet es sich an, das Gelände neben REWE als Festival-Gelände zu bespielen, mal Freilichtkino, mal Open-Konzert von Rock bis Schleswig-Holstein-Musikfestival. Anreise vorzugsweise mit dem Fahrrad! Am Wochenende und Abends gibt es Parkplätze, Autobahnanschluss vorhanden. Parken berechtigt zum Eintritt. Für Radfahrer 2 Euro, für Autofahrer 22-, Mitfahrer die Hälfte, so ungefähr. (Wäre das Gelände überhaupt noch verfügbar?)

Kisdorf-Feld bis Krückau-Wanderweg

Es bietet sich nun an, erneut in schnurgerader Linie bis zum Wegekreuz am Krückauwanderweg über freies Feld zu gehen und hier einen 1,3 km langen, parkartigen Grünzug anzulegen, mit Spazierweg, mit Aufenthaltsqualität, in dem auch der Radschnellweg verläuft. Man würde damit gleich zwei Orte aufwerten und zugleich die Freizeitroute anbinden, die entlang der Krückau über Barmstedt nach Elmshorn führt.

Die Idee ist weniger utopisch als sie klingt, in 95% aller Fälle können Kommunen Grunderwerb mit Geld regeln. Rechnet man: $1300\text{m lang} \times 30\text{m breit} \times 10\text{ Euro/m}^2 = 390.000\text{ Euro}$. Die Mehrkosten eines Umwegs wären vermutlich höher.

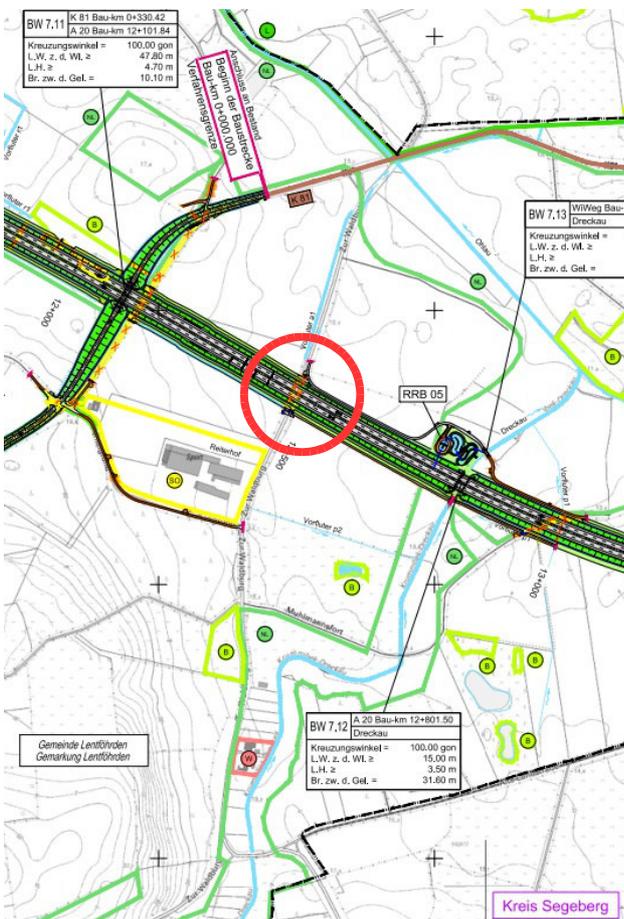
Parallel zu Kisdorf-Feld liegt nördlich noch ein schmaler Streifen HU-Gebiet. Hier könnte der Übergabepunkt nach Kaki liegen. Falls man in Kaki nicht in gerader Linie nach Norden über das Feld kommt, könnte man – Plan B: - dem traumschönen Weg ca. 650 m nach Westen folgen und dort den Übergabepunkt nach Kaki festlegen.



Kaltenkirchen

Vom Krückau-Wanderweg zweigen zwei Grünzüge ab, einer nach Nordosten in Richtung auf die Innenstadt (sagt man in Kaki so?), einer nach Nordwesten, der Kaki-West in ganzer Länge quert und auf die Schirnauallee zuläuft. Der Übergang über die A7 auf dem Schirnauweg ist dann ein Selbstgänger. Folgt man dem Krückau-Wanderweg nach Westen, erwartet den Nutzer ein besonders hübscher

Freizeitweg für Rad- und Fußverkehr entlang der Krückau über Barmstedt nach Elmshorn. Folgt man ihm hingegen nach Osten erreicht man nach ca. 2 km einen Tunnel, der die AKN-Gleise quert und eine gute Verbindung u.a. nach Oersdorf bietet.



Kaki-Land und Bad Bramstedt

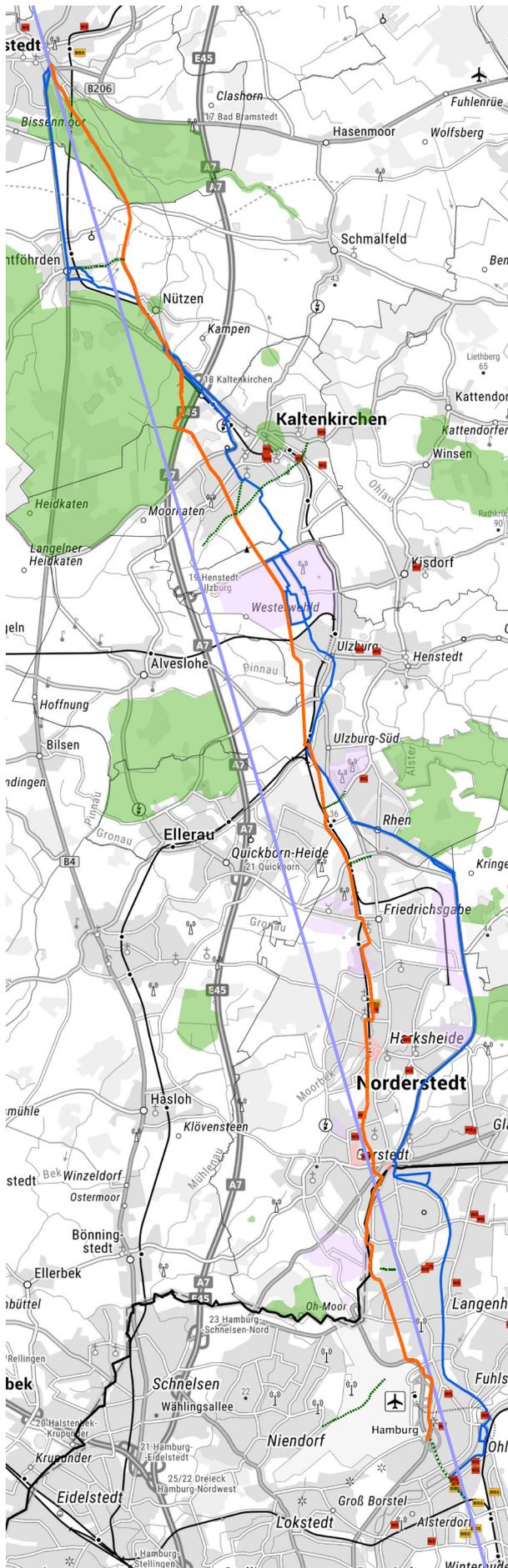
Weiterer Verlauf ab der Brücke über die A7: Wüstenkate, Kaltenkirchener Str, Querung derselben, Alte Landstraße, Bei der Waldburg. Hier kommt aus Lentförden der Ochsenweg aus Wedel an, beide Routen verlaufen nun die nächsten 2,2 km gemeinsam über An der Waldburg und An der Moorbahn, wo der Ochsenweg nach Westen abbiegt, während wir der Oskar-Alexander-Str in Richtung Zentrum folgen würden, wo sich beide Wege wieder vereinigen.

Falls es zum Bau der A20 kommt, würde die Autobahn den Ochsenweg und die vom adfc-HU favorisierte Trasse kurz hinter dem (gelb umrandeten) Pferdehof in der Straße An der Waldburg unterbrechen. Hier wäre – für den Fall der Fälle - ein einfacher Tunnel angesagt, den man tunlichst baut bevor die Autobahn kommt. Nach dieser Planungsunterlage, sie mag veraltet sein, ist bislang kein Durchgang vorgesehen. Baut man den Tunnel nachträglich ein, wird's teuer, und der Umweg über die westlich davon geplante Brücke kostet auch Geld, der zu

errichtende Weg ist zudem 1 km länger. Ein 30 m langer Tunnel, vorher zu ebener Erde errichtet, wird vermutlich deutlich billiger.

Der Korridor

Der Korridor leidet darunter, dass die Siedlungsdichte nach Norden hin abnimmt, so dass es ab HU schwierig wird auf 2.000 Nutzer am Tag zu kommen. Dagegen helfen seitliche Zulaufstrecken wie der hier noch nicht erwähnte Swebenweg-Tunnel, der alle Stadtteile westlich einer gedachten Linie Hohenzollernring – Niendorf anbindet. Als Zulaufstrecke betrachten wir auch die Hamburger U1-Trasse, die sehr viele Stadtteile links der Alster anbindet.



Wer nicht möchte, dass die Menschen mit dem Auto oder gar dem Flugzeug in den Urlaub reisen, muss ihnen eine attraktive klimaneutrale Alternative anbieten. Weil Hamburg die zweitgrößte deutsche Stadt ist, sollte die touristische Vermarktung des Wegs kein Problem sein. Die Strecke ist abwechslungsreich und anfängertauglich. Sie ist ohne längere Steigungen und die vielen Bahnhöfe bieten die Möglichkeit eine Fahrt ggf. auch einfach abubrechen. Die Bezeichnung „Radschnellweg Bad Bramstedt – Hamburg“ (oder umgekehrt!?) ist sperrig und zugleich nichtssagend; selbst in Hamburg weiß kaum jemand wo Bad Bramstedt liegt. Wir halten die Bezeichnung „RSW Nord“ für aussagekräftiger, auch im Hinblick auf eine mögliche Verlängerung.

Viel Erfolg!

Für den Fall, dass Sie sich zu einer Neuplanung entschließen, gestatten Sie mir bitte zum Schluss noch ein paar Hinweise. Machen Sie sich frei von den starren Vorschriften der RSW-Förderung. Das Förderprogramm Stadt und Land fördert mit 75% nahezu Alles. Wenn es Ihnen gelingt mit der Hälfte der ursprünglich veranschlagten Kosten (13 Mio. €) auszukommen, wäre der Eigenanteil der Gemeinde selbst bei einer 90%-Förderung (die Informationslage ist unklar – dies wäre meine Frage für die Bürgersprechstunde) nur unwesentlich höher, und Sie hätten dann maßgeschneidert genau das was sie haben wollen. Erst danach sollten Sie sich anschauen was Ihre Planung vom RSW-Standard trennt und ob es sich lohnt das Fehlende noch nachzuliefern. Wenn es Ihnen gelingt einen neuen Entwurf zu fertigen der allgemein überzeugt, dann finden sich auch noch zusätzliche Töpfe bei der EU, dem Tourismus etc. und eventuell auch Sponsoren für einzelne Leuchtturmprojekte.

Nutzen Sie den Umstand, dass unsere Gemeinde Mitglied bei rad.sh ist und dass der Radverkehrsbeirat des Kreises nach einem Beschluss des Kreistags vom 1.10.2015 (DrS/2015/158-2) „an allen den Radverkehr berührenden Planungen zu beteiligen und anzuhören“ ist.

mit freundlichen Grüßen
Hans-Jürgen Maass

Anlage: PPP vom 27.10.2021