

Radschnellweg Hamburg – Bad Bramstedt

Landesversammlung des ADFC-SH
Neumünster, 23.10.2022

(Hans-Jürgen Maass,
ADFC Henstedt-Ulzburg)

Radschnellweg Hamburg – Bad Bramstedt

Landesversammlung des ADFC-SH
Neumünster, 23.10.2022

(Hans-Jürgen Maass,
ADFC Henstedt-Ulzburg)

Der RSW HH – BB ist mit ca. 40 km und Kosten von 131 Mio. € das **größte Radverkehrsprojekt in SH**.

Obwohl für Berufspendler geplant, ist die Relation von HH nach Norden auch für den Radtourismus und den HH Freizeitverkehr von großem Interesse.

Abgesehen von PI, SE und OD gilt SH als strukturschwach*). Mit 5% Anteil am BSP ist Tourismus eine tragende Säule der heimischen Wirtschaft und das Land strebt beim **Radtourismus** den 3. Platz unter den Bundesländern an. HH ist das reichste Bundesland und liegt sozusagen vor der Haustür. Die Tourismus-Branche im Binnenland hofft daher auf einen „**RSW mit Staubsaugereffekt**“.

*) <https://dserver.bundestag.de/btd/19/153/1915309.pdf>

(Alle roten Texte wurden der Präsentation zum besseren Verständnis nachträglich hinzugefügt.)

Unsere Kritik an der Planung

1. **Umwege**

2. **entlang verlärmter Straßen**

3. Führung über hochbelastete Knoten = gefährlich + Zeitverlust

4. viel zu aufwändig = klimaschädlich + dauert zu lange

5. viel zu teuer = nicht förderungsfähig

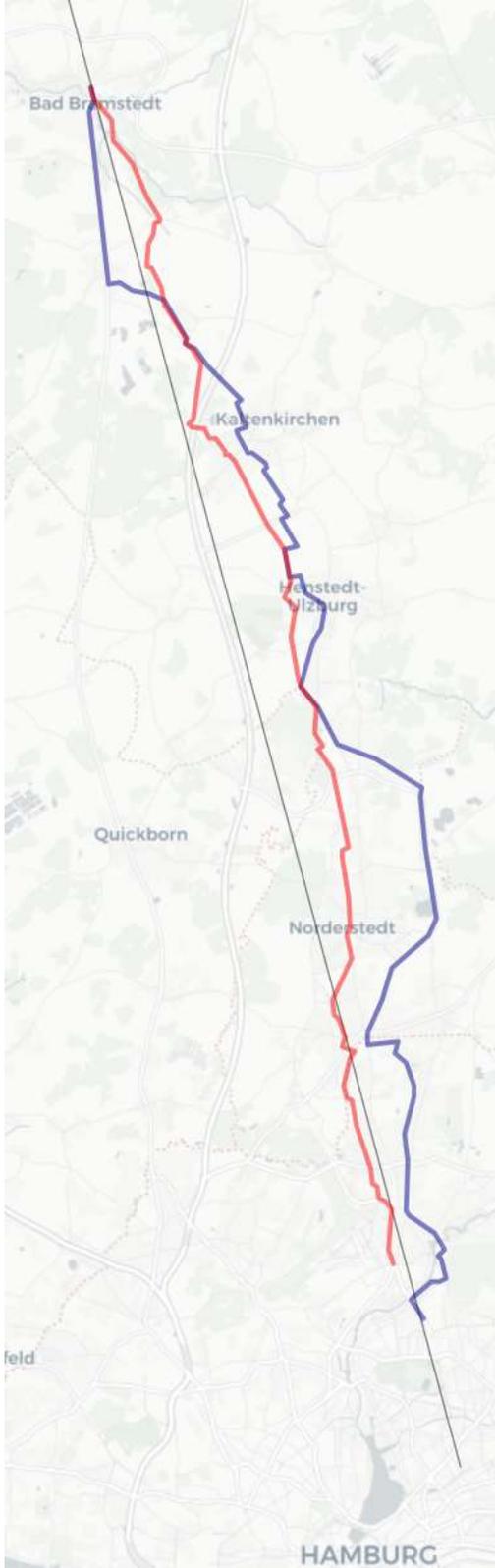
Unser Ziel:

10% kürzer

50% billiger

80% grüner

100% attraktiver



Umwege

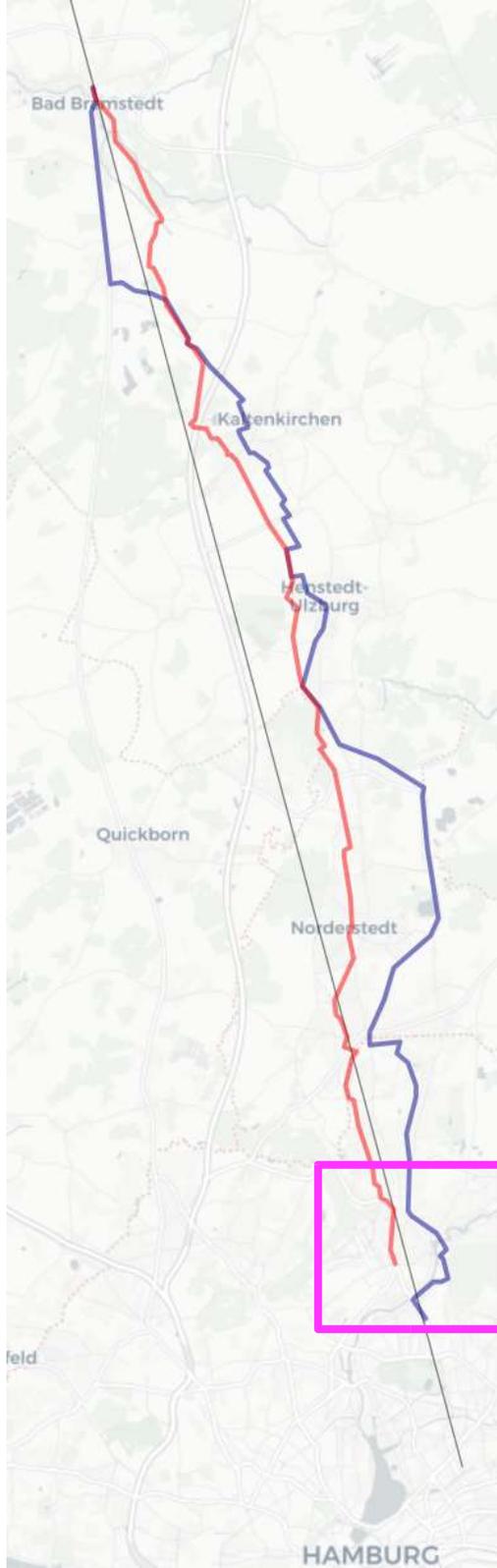
Luftlinie (schwarz)	35,7 km
Vorzugsvariante (blau)	43,2 km (+ 21,0%)
RSW-Nord (rot)	39,8 km (+ 11,5%)

(alle Entfernungen ab U-Sengelmannstr)

Umwege überwiegend im Süden
nördlich Kaki keine 2.000 Nutzer/Tag

3 x very tricky:
Nutzerzahlen = **im Korridor!**
Startpunkt verlegt
Korridor verlassen

Umwege



Luftlinie (schwarz)	35,7 km
Vorzugsvariante (blau)	43,2 km (+ 21,0%)
RSW-Nord (rot)	39,8 km (+ 11,5%)

(alle Entfernungen ab U-Sengelmannstr)

Umwege überwiegend im Süden
nördlich Kaki keine 2.000 Nutzer/Tag

← krasses Beispiel, machen wir später!

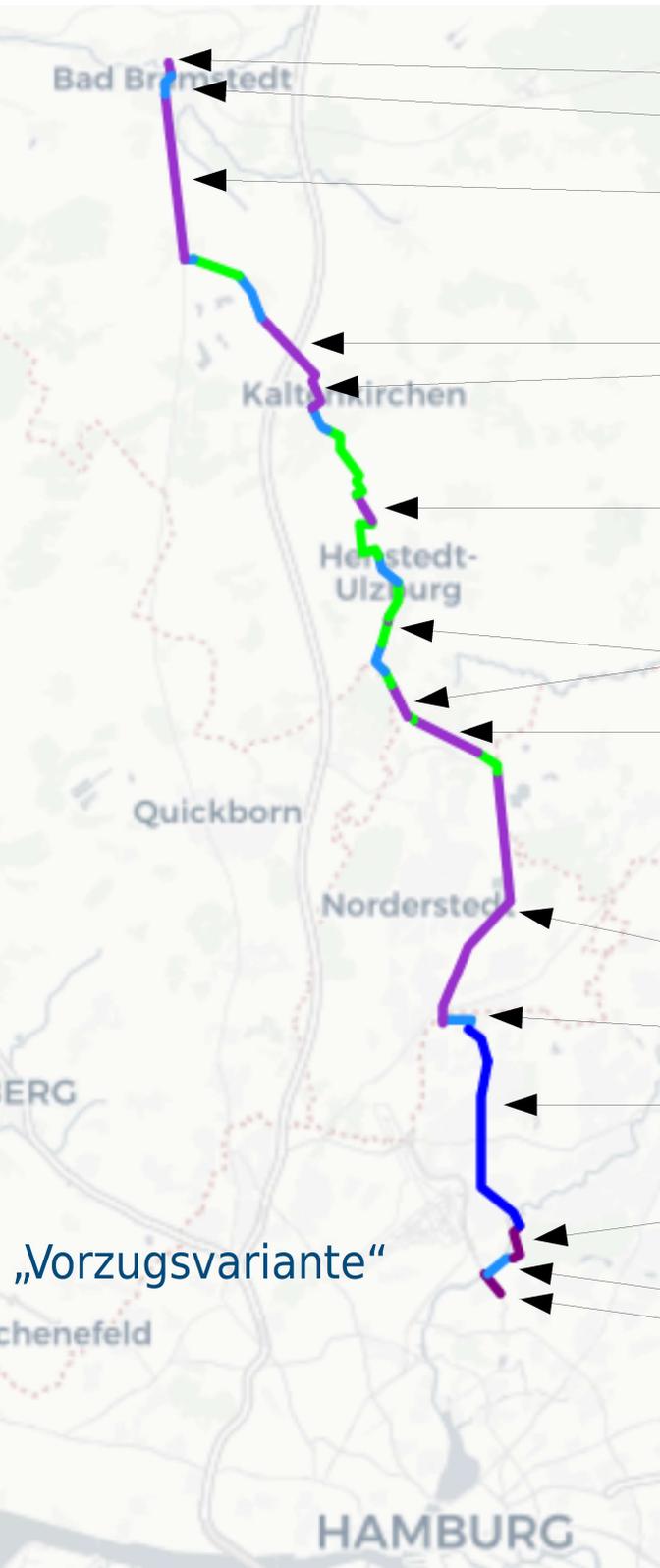


Lila =
> 5.000 KfZ/Tag

Hellblau =
Fahrradstraße od.
sehr wenig KfZ-Verkehr

Dunkelblau =
U-Bahn

Grün =
Park, Wald, Wiese od.
kaum KfZ-Verkehr



Bleek + Kirchbleek
Altonaer Str

B4

Kieler Str + Kaltenk. Str
Barmstedter Str + Norderstr

Heidekoppel

Hamburger Str

Wilstedter Str (Mischverkehr
mit 5.300 KfZ/Tag, BUS,
Unfallkrankenhaus,
70 Grundstücksausfahrten,
17 Querstraßen)

Schleswig-Holstein-Str

Stockflethstr (Mischverkehr!)

U1

Im Grünen Grunde (BUS)
+ Wellingsbüttler Landstr

Rathenaustr
Sengemannstr

Lila =

> 5.000 KfZ/Tag

Hellblau =

Fahrradstraße od.

sehr wenig KfZ-Verkehr

Dunkelblau =

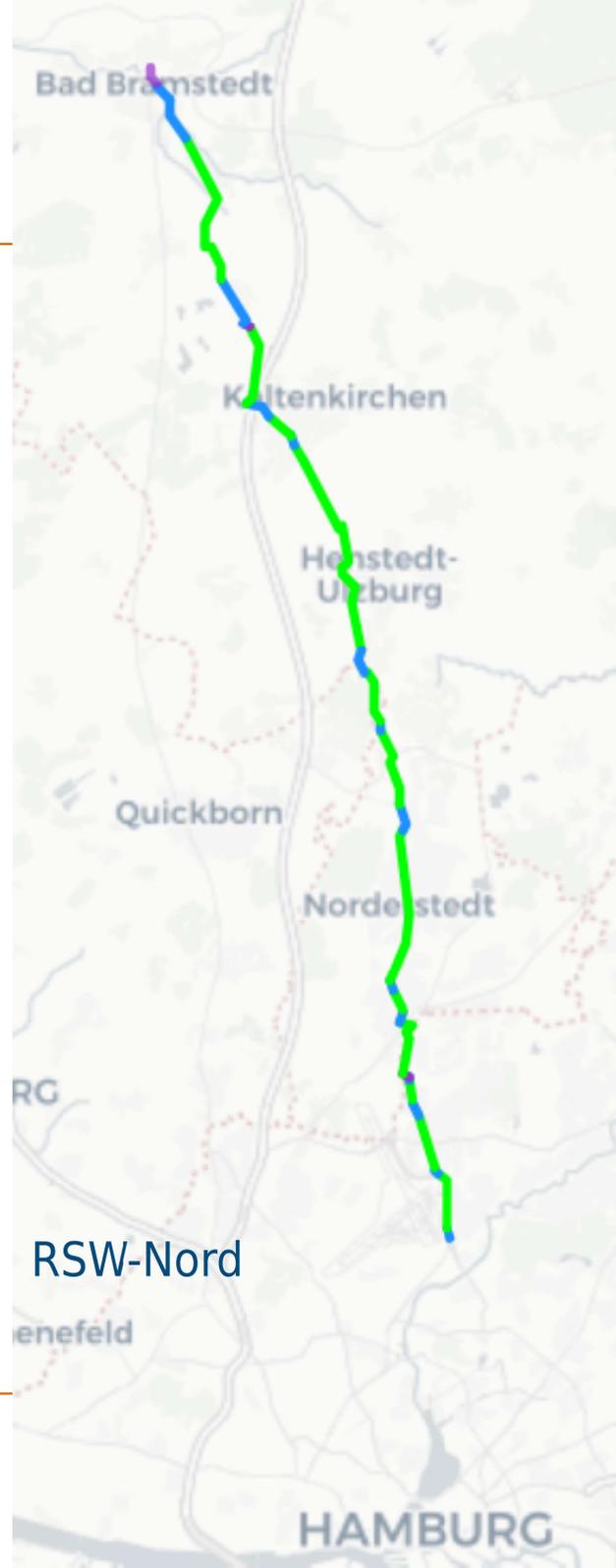
U-Bahn

Grün =

Park, Wald, Wiese od.

kaum KfZ-Verkehr

„Vorzugsvariante“



Lila =
> 5.000 KfZ/Tag

Hellblau =
Fahrradstraße od.
sehr wenig KfZ-Verkehr

Dunkelblau =
U-Bahn

Grün =
Park, Wald, Wiese od.
kaum KfZ-Verkehr





Bleek + Kirchbleek

Kaltenk. Str (250 m)

Tarpfen (100 m)

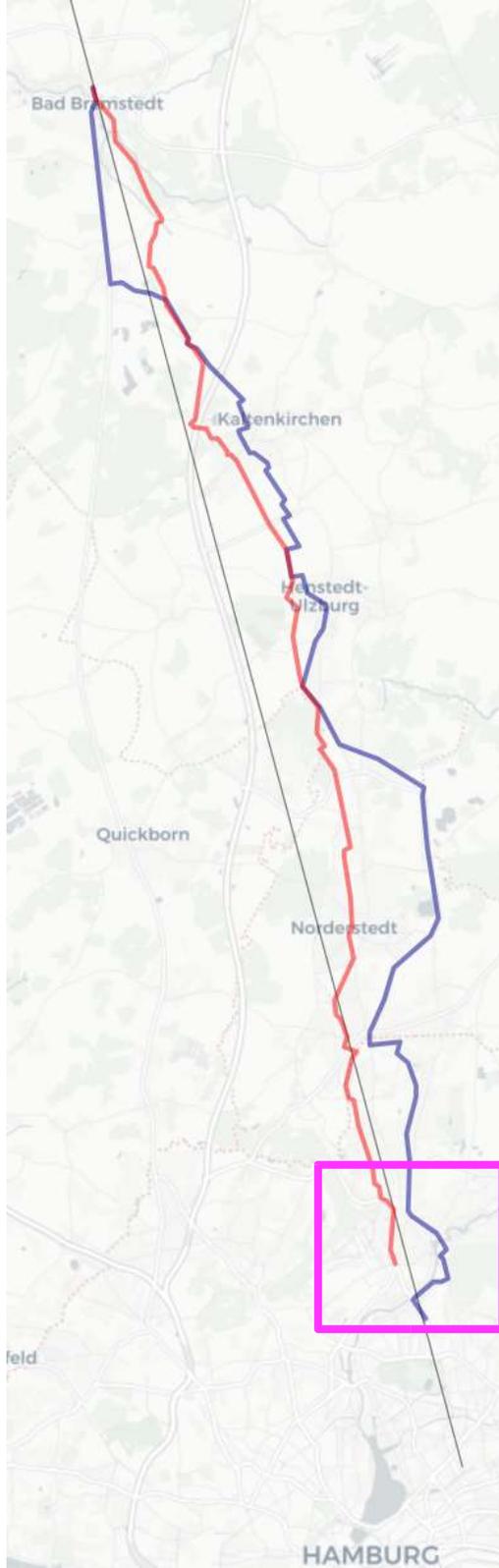
Lila =
> 5.000 KfZ/Tag

Hellblau =
Fahrradstraße od.
sehr wenig KfZ-Verkehr

Dunkelblau =
U-Bahn

Grün =
Park, Wald, Wiese od.
kaum KfZ-Verkehr

Umwege



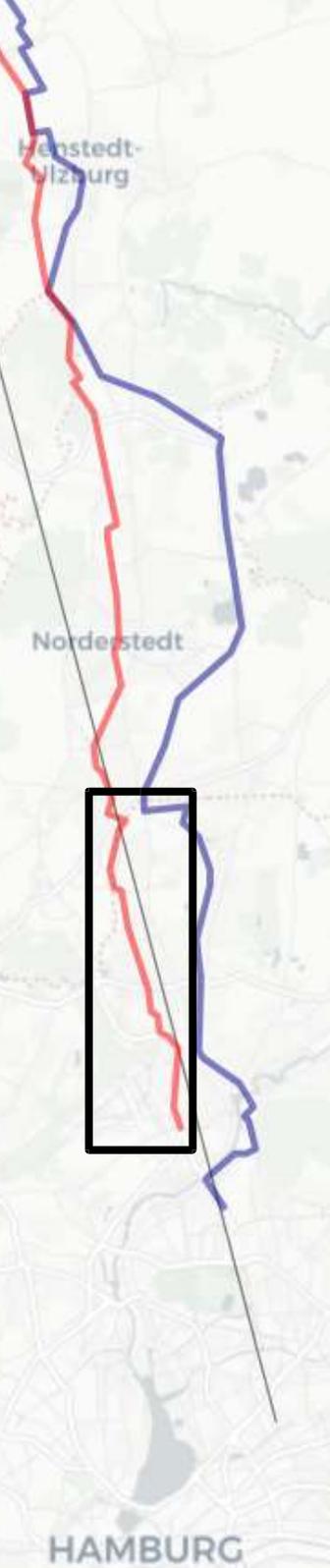
← krasses Beispiel, machen wir jetzt!



Umweg

via „Vorzugsvariante“	4,32 km
via RSW-Nord	3,26 km
Differenz	1,06 km
= 32,5 %	

Warum?

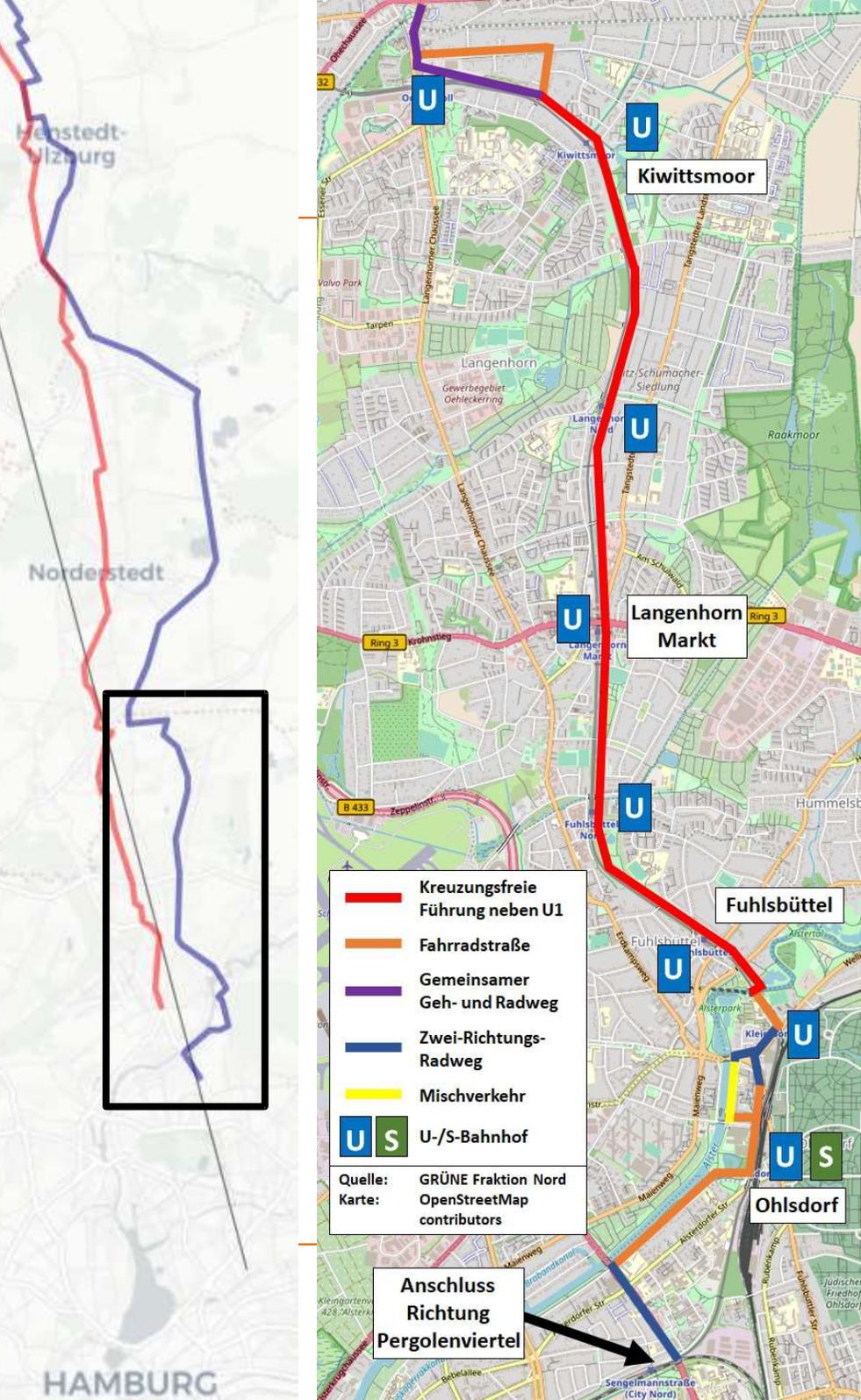


Ursprünglich ...

... war die rote Linie 2014 zwischen den Grünen in HH-Nord, Norderstedt und dem ADFC vereinbart worden ...

*„Die von den GRÜNEN vorgeschlagene Strecke eignet sich besonders, da die Strecke mit Ausnahme von Krohnstieg und Tarpen keine größeren Straßen quert. Daher wird ... die Strecke bereits heute **von vielen Radfahrenden genutzt.**“*

Pressemitteilung v. 6.2.2014



Aber dann ...

... protestierten einige Anwohner gegen zu viel Radverkehr. Darauf hin ließen die Grünen den Plan fallen und entschieden sich für die Trasse neben der U1.

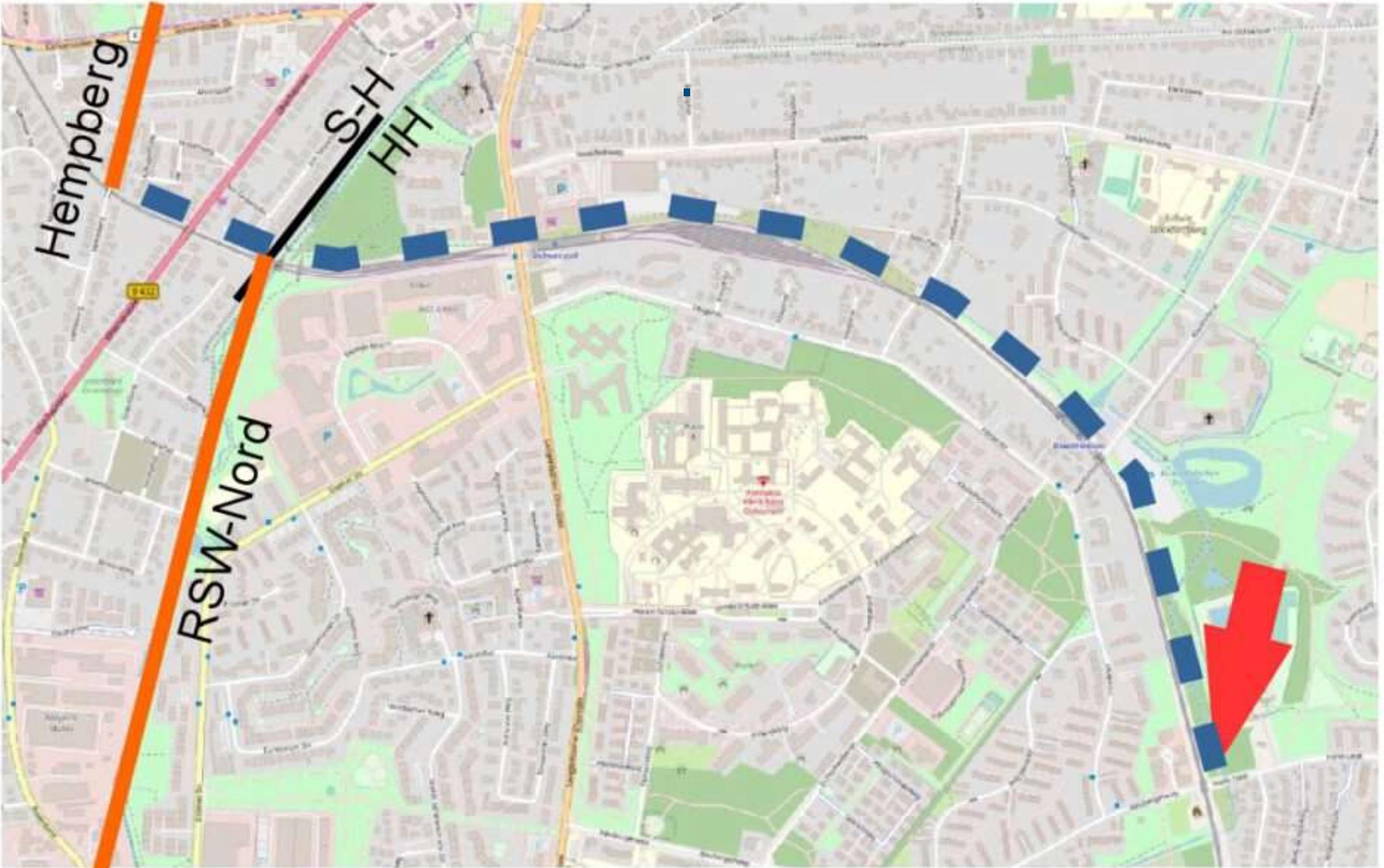


Die Nachteile der U1-Trasse:

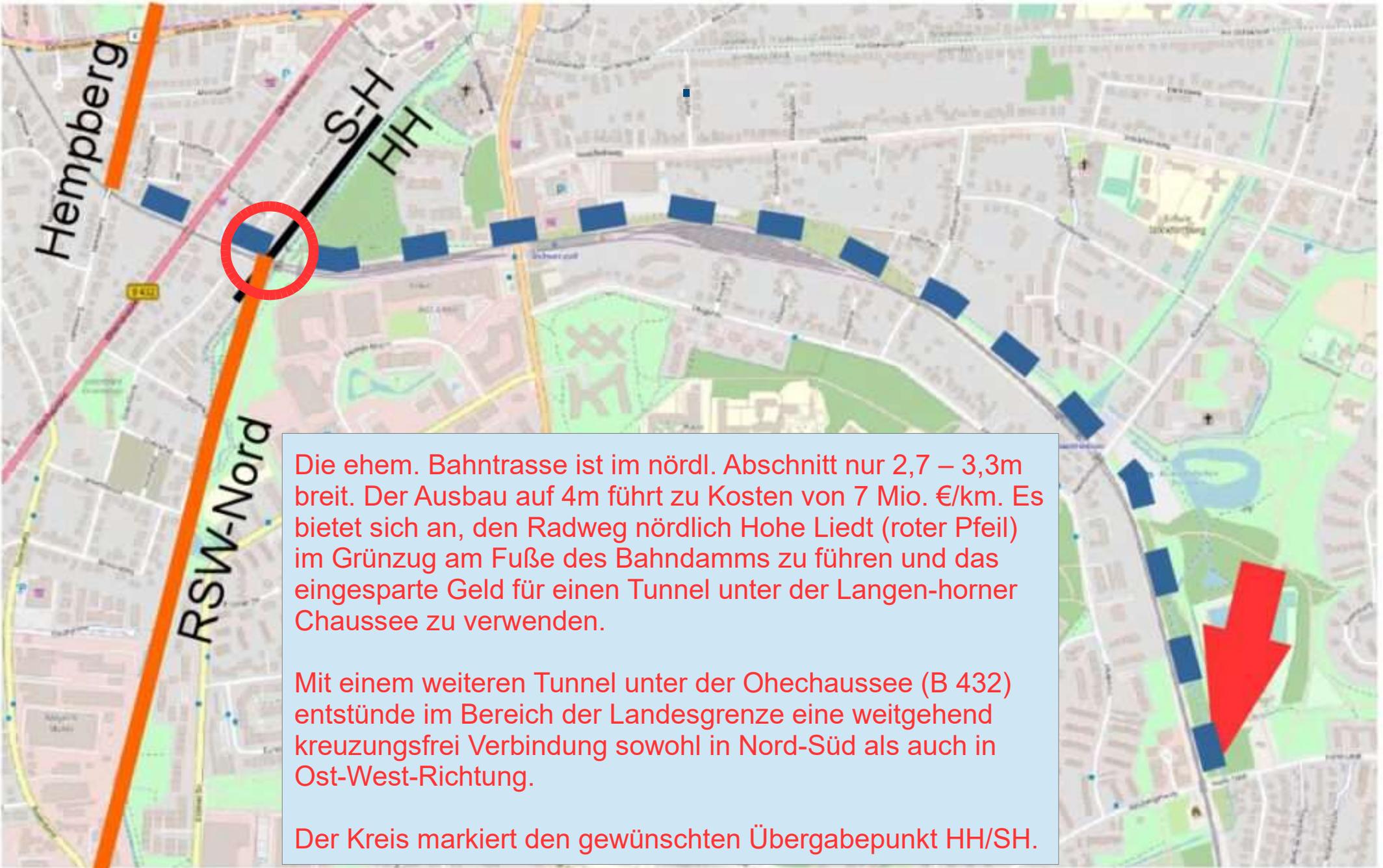
- es müssen **sehr viele** Bäume gefällt werden
- alle 2,5 Min. eine U-Bahn = kein Spaß
- ca. 2 km länger (20%) als die 2014er-Route
- extrem teuer (5,3 Mio. € **pro km!**)
- lenkt den RV auf den nächsten Umweg
- und auf einen Unfallschwerpunkt
- und an eine Schnellstraße
- und an Norderstedt vorbei
- **und wird erst 2030 fertig!**

Daher die Forderung nach einem pop-up-Radweg auf der 2014er-Route.

Anbindung der U1-Trasse an den RSW-Nord



Anbindung der U1-Trasse an den RSW-Nord

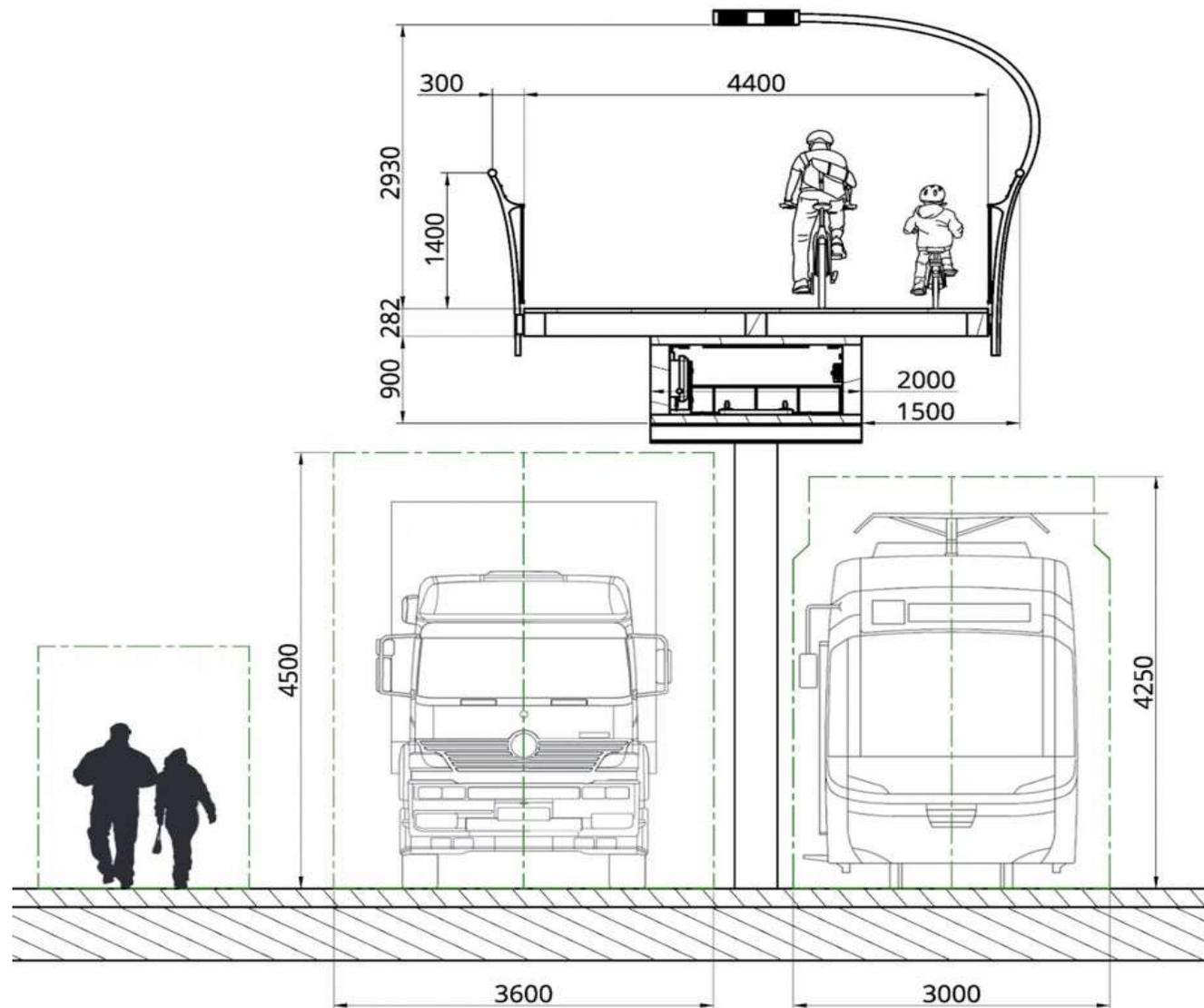


Die ehem. Bahntrasse ist im nördl. Abschnitt nur 2,7 – 3,3m breit. Der Ausbau auf 4m führt zu Kosten von 7 Mio. €/km. Es bietet sich an, den Radweg nördlich Hohe Liedt (roter Pfeil) im Grünzug am Fuße des Bahndamms zu führen und das eingesparte Geld für einen Tunnel unter der Langen-horner Chaussee zu verwenden.

Mit einem weiteren Tunnel unter der Ohechaussee (B 432) entstünde im Bereich der Landesgrenze eine weitgehend kreuzungsfrei Verbindung sowohl in Nord-Süd als auch in Ost-West-Richtung.

Der Kreis markiert den gewünschten Übergabepunkt HH/SH.

Aufgeständert im Böschungsbereich der U1



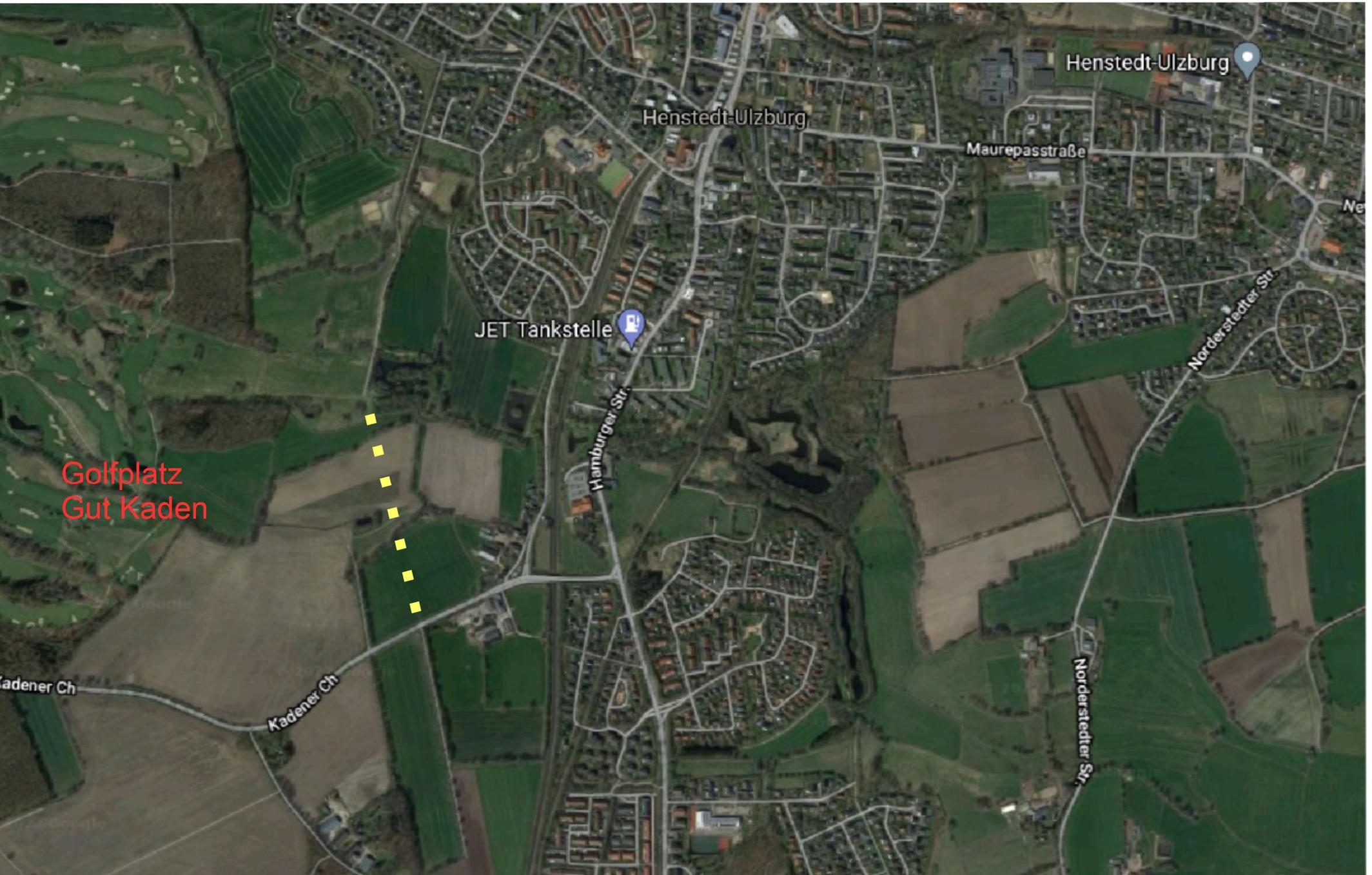
Holzkonstruktion
in Modulbauweise
mit seitlicher PV

Kosten:

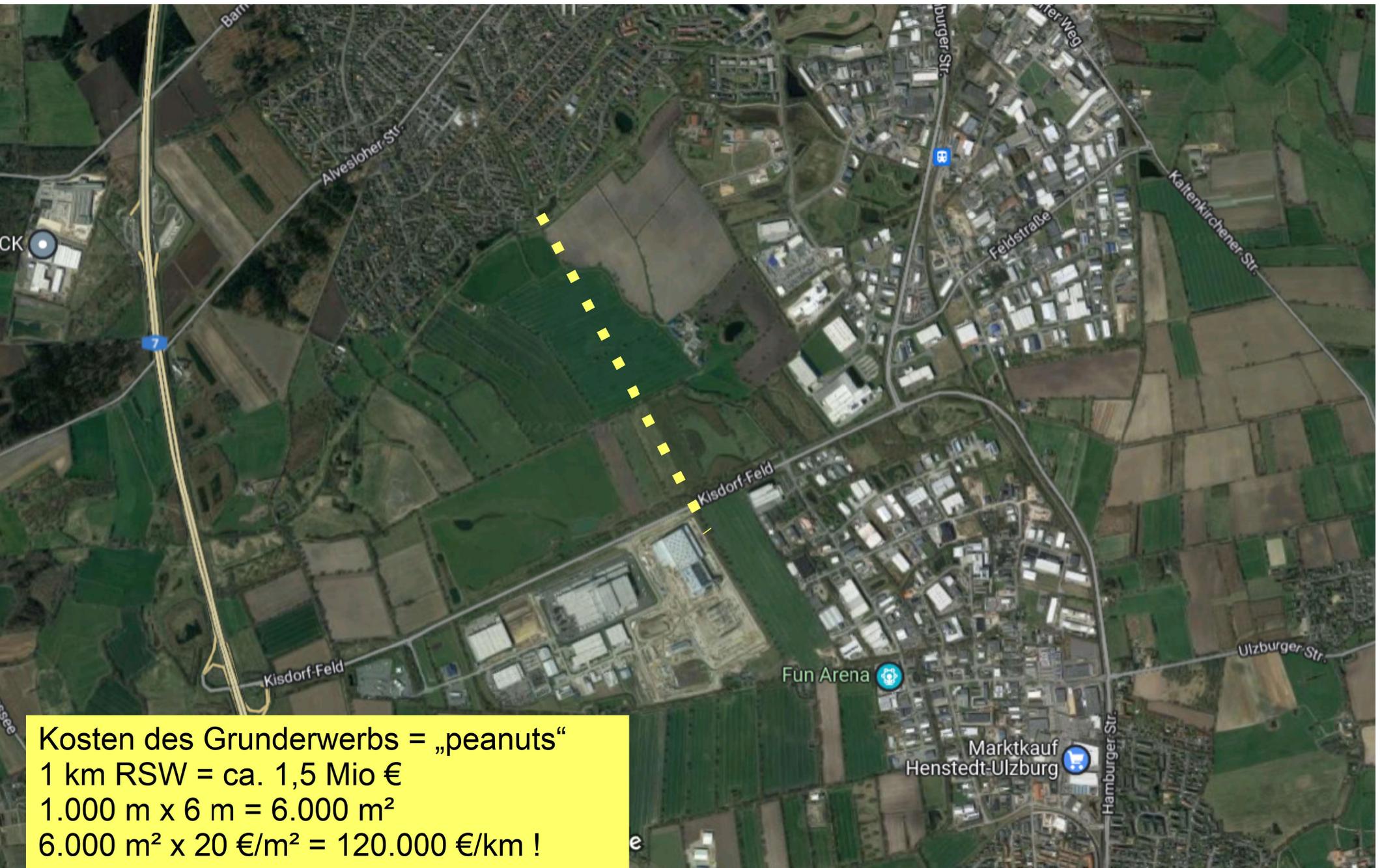
ca. 2,5 Mio €/km
inkl. Gründung

www.urb-x.ch

Querung des Pinnautals

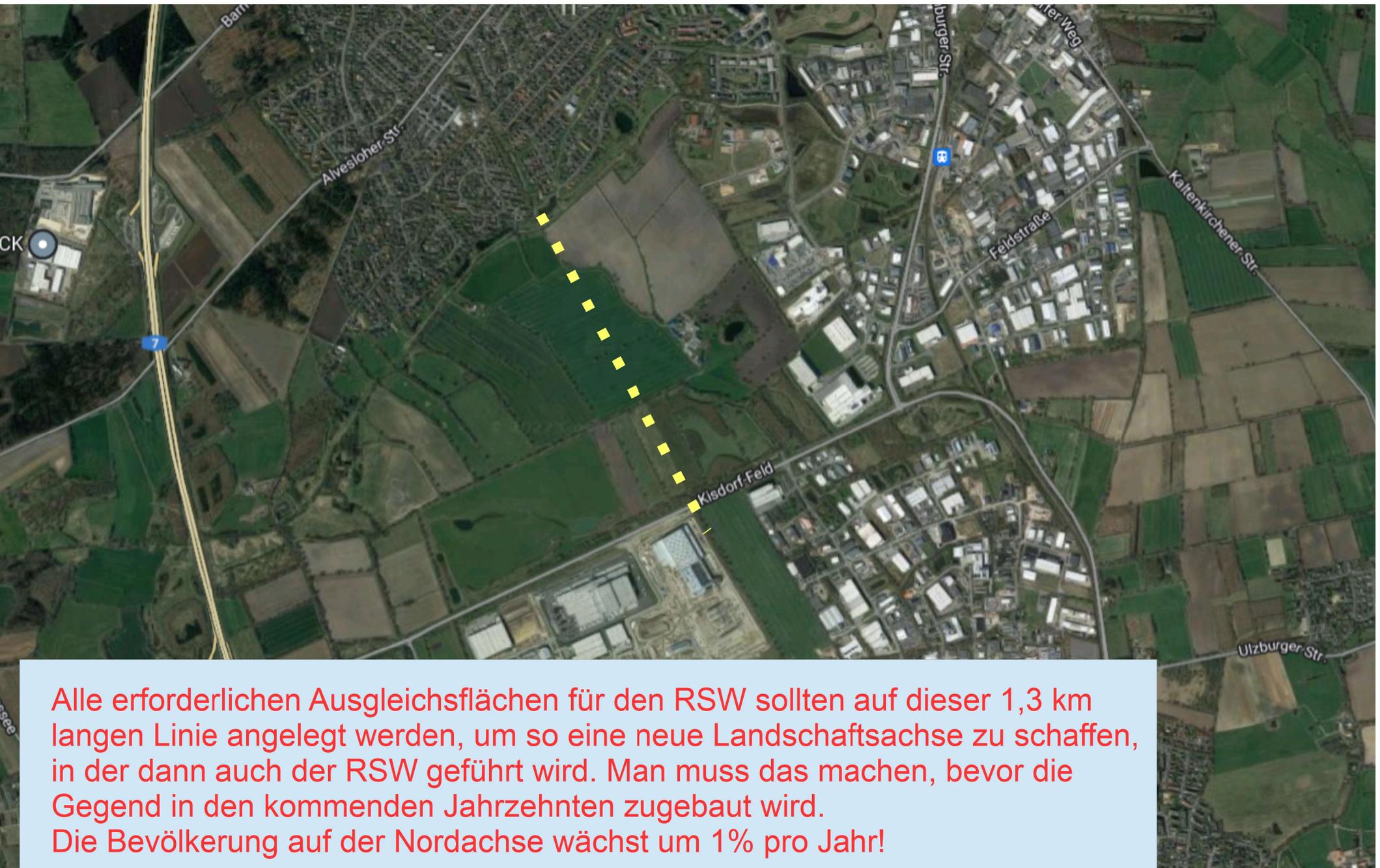


Kaki: Neue Landschaftsachse schaffen



Kosten des Grunderwerbs = „peanuts“
1 km RSW = ca. 1,5 Mio €
1.000 m x 6 m = 6.000 m²
6.000 m² x 20 €/m² = 120.000 €/km !

Kaki: Neue Landschaftsachse schaffen



Alle erforderlichen Ausgleichsflächen für den RSW sollten auf dieser 1,3 km langen Linie angelegt werden, um so eine neue Landschaftsachse zu schaffen, in der dann auch der RSW geführt wird. Man muss das machen, bevor die Gegend in den kommenden Jahrzehnten zugebaut wird. Die Bevölkerung auf der Nordachse wächst um 1% pro Jahr!

Krückau-Wanderweg in Kaki



Alle Wege verlaufen in Grünachsen.
Links oben geht es zur Brücke über die Autobahn,
in der Mitte Richtung Innenstadt,
rechts zum vorhandenen Tunnel unter der AKN.

Es entstehen Fahrzeiten zwischen Kaki-West und dem
Gewerbegebiet HU, die mit dem Auto mithalten können.

Die MV des ADFC-SH möge beschließen:

Der ADFC-SH begrüßt grundsätzlich die Planung und den zügigen Bau eines Radschnellweges von Hamburg nach Bad Bramstedt, **lehnt** aber die von der Metropolregion Hamburg erarbeitete derzeitige „**Vorzugsvariante**“ **ab**.

Wir empfehlen dringend die **Prüfung** der alternativen Trasse, die von der Ortsgruppe Henstedt-Ulzburg des ADFC entwickelt worden ist.

Ferner empfehlen wir die **Planung, Baulastträgerschaft und Finanzierung** von Radschnellwegen in Schleswig-Holstein in die **Verantwortung des Landes** zu stellen (Planung, Finanzierung und Aufgabenträgerschaft aus einem Guss).

Für Rückfragen etc.:

Hans-Jürgen Maass

bueruelbinsel@yahoo.de

Mehr Info zum Radschnellweg: www.rsw-nord.de