



Was die Zahl der höhengleichen(!) Querungen entlang der SHS und der AKN-Trasse angeht, kommen wir in beiden Fällen auf 8, worüber wir aber nicht streiten wollen, wenn Ihr die Ein- und die Ausfahrt zum Aribab-Bad nicht mitzählen wollt. Viel wichtiger ist: Ihr vergleicht Querungen außerorts bei Tempo 60 km/h mit Querung innerorts bei Tempo 30 – 50 km/h und dieser kleine Unterschied hat erhebliche Auswirkungen auf das Unfallgeschehen (siehe Karte), wobei der Radweg an der SHS wenig genutzt wird, während der Weg entlang der Gleise mitten im Siedlungsgebiet liegt und selbst im Winter manchmal noch über 1.000 Nutzer/Tag hat. Eure Trasse ist so gesehen deutlich gefährlicher als es auf den ersten Blick scheint.

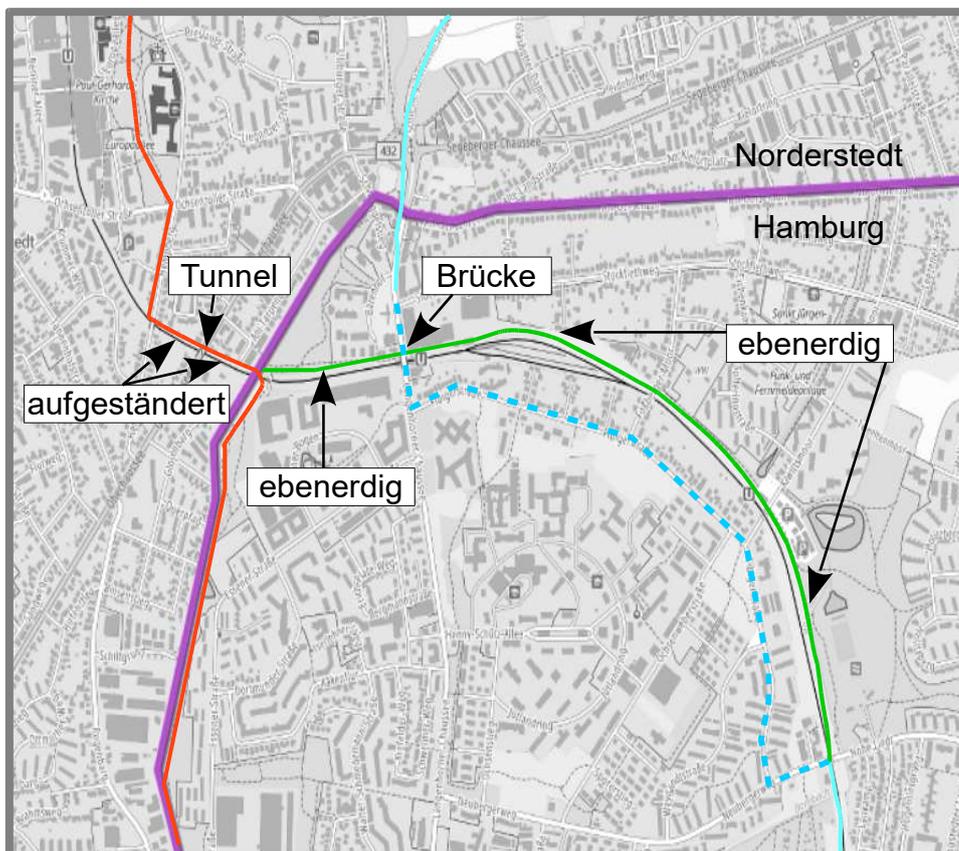
Ihr beendet Eure Betrachtung zudem etwas voreilig „Am Brüderhof“, doch Norderstedt erstreckt sich nach Norden bis zum Kiefernweg (bei Alster-Beton). Dazwischen liegen 2 km Wilstedter Straße, wo der RSW im Mischverkehr mit 5.300 KfZ/Tag auf der Fahrbahn(!) geführt werden soll. So ergeben sich auf Eurer Route am Ende insgesamt 25 Querungen und zusätzlich ca. 75 private Grundstückszufahrten, überwiegend vom Typ „vorwärts rein + rückwärts raus“. Doch diese Unfälle würden auf Henstedt-Ulzburger Gebiet geschehen und von daher würden sie nicht in der Norderstedter Unfallstatistik auftauchen. Ist das Euer Kalkül?

Das Risiko beim Radfahren einen tödlichen Unfall zu erleiden ist – bezogen auf die gefahrenen Kilometer – acht mal so hoch wie beim Autofahren, sich zu verletzen sogar zehn mal so hoch. Wir halten es daher für geboten, dem Radverkehr sichere Wege zu bauen. Mit einem RSW an der AKN/U1-Linie würde man zugl. eine attraktive Alternative zur Ulzburger Straße schaffen, die zwischen Quickborner Straße und B432 von 2017-2021 über 80 Radverkehrsunfälle mit Personenschaden aufweist! Wir sind fassungslos über die Einstellung Eures Fraktionsvorsitzenden Marc Muckelberg, der darauf angesprochen kürzlich sagte: „ICH bin nicht bereit einen Park umzubauen“, wer die Ulzburger Str meiden wolle, könne ja die SHS nutzen.

Wir würden uns freuen, wenn Ihr Eure Position noch einmal überdenkt und Euch unserem Vorschlag bezüglich der Landessgrenze anschließt. Er sieht vor, dass die Langenhorner Chaussee mit einer Brücke und die B432 mit einem Tunnel gequert werden und der RSW auf 300 m Länge aufgeständert im Böschungsbereich der U1 von der (künftigen) Fahrradstraße Hempberg bis zur Landesgrenze geführt wird, wodurch im Bereich der Landesgrenze eine kreuzungsfreie Verbindung entstehen würde, sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung. Der aufgeständerte Weg und die Brücke aus Holz und beides zum Schutz der Konstruktion mit Photovoltaik überdacht. Grüner geht's doch wohl kaum, oder?

mit freundlichen Grüßen!  
Hans-Jürgen Maass  
(verantwortlich im Sinne des Mediengesetzes)

**PS: Quellen:**  
Kartengrundlage:  
<https://geoservice.norderstedt.de>  
Unfälle:  
<https://unfallatlas.statistikportal.de/>  
Nutzerzahlen:  
[www.norderstedt.de/radzaehlstellen](http://www.norderstedt.de/radzaehlstellen)  
Baukosten:  
Radschnellweg Bad Bramstedt–Hamburg,  
Machbarkeitsstudie Anlagenband  
Zitat Marc Muckelberg:  
Gespräch am 9.5.23



Bestehende RSW-Planung  
Jüngste Änderung der RSW-Planung  
RSW-Nord  
Unser Änderungsvorschlag für HH

## Warum Stadtradeln?

Die per App getrackten Strecken werden anonymisiert von der Technischen Universität Dresden ausgewertet. Die Planer können so erkennen wo echter Bedarf besteht. Daher: **mitmachen!** Im Kreis SE vom 11.6. - 1.7. In HH vom 8.9. - 28.9. [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de)

Diesen Offenen Brief als pdf und mehr Info zum RSW auf

**rsw-nord.de**

Statt 7,38 Mio. Euro für die unnötige Verbreiterung des Radwegs an der Schleswig-Holstein-Straße auszugeben, lieber eine solide Problemlösung im Zentrum des Geschehens.