

Radroute NORD

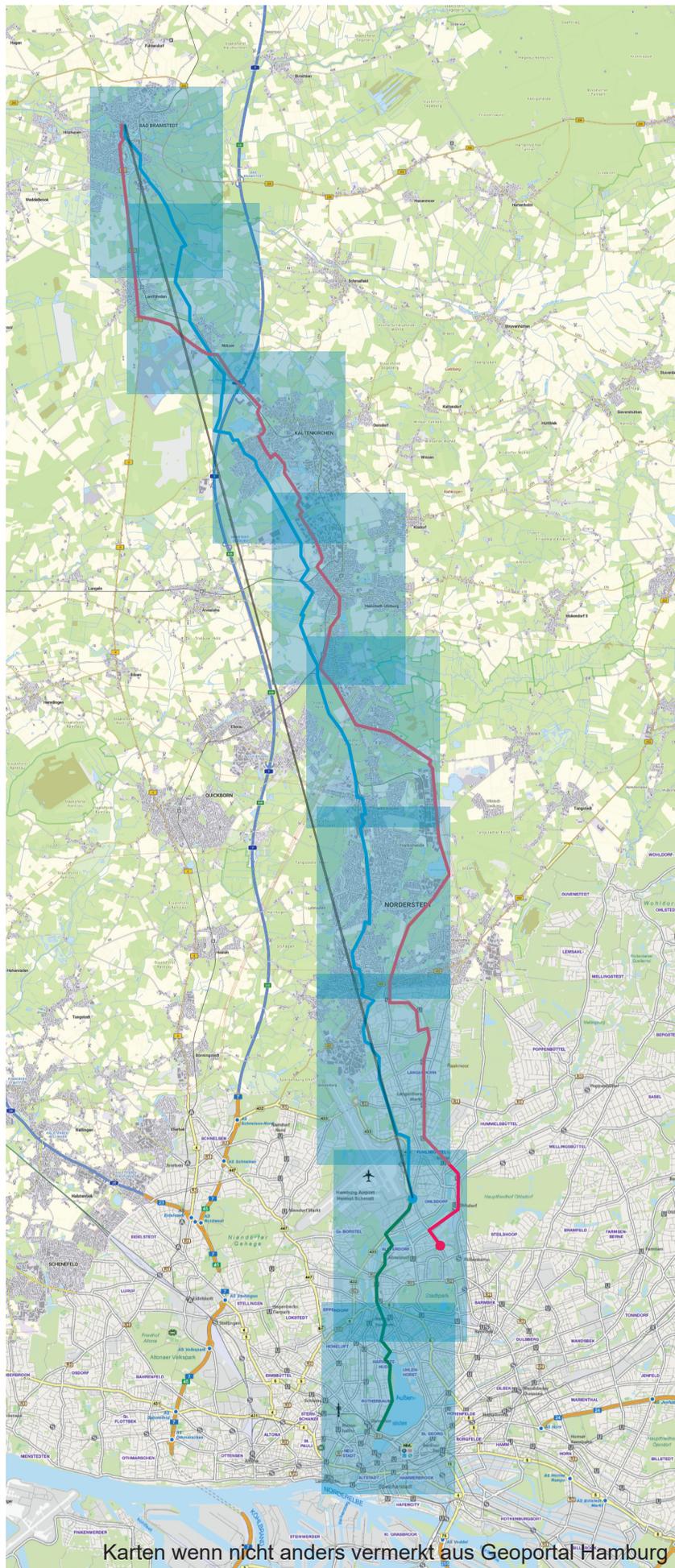
Hamburg – Bad Bramstedt



Stellungnahme des
Radverkehrsrats Kreis Segeberg
Oktober 2025
Hamburg

Übersicht

Seite



9 Bad Bramstedt 21

8 Nützen 19

7 Kaltenkirchen 17

6 Henstedt-Ulzburg 15

5 Henstedt-Rhen 13

4 Norderstedt 11

3 Langenhorn 7

2 Flughafen 5

1 City 3

- „Vorzugsvariante“
- Radroute NORD
- City zum Startpunkt
- Luftlinie (35,8 km)



Foto Dariana Hahn

Liebe Leser,

zu Beginn des Jahres hat sich Hamburg-Nord auf die Seite der Kritiker der bisherigen Planung geschlagen und so bekommt die Idee einer sinnvollen Radroute nach Norden ihre Chance, zeitnah realisiert zu werden.

Die bisherige (rote) Linienführung, von ihren Anhängern euphemistisch „Vorzugsvariante“ genannt, erwies sich bei genauerem Hinsehen als ziemlich unsinnig, so dass sich nach und nach die meisten der beteiligten Kommunen in Schleswig-Holstein von ihrer eigenen Planung (rote Linie) distanzieren haben. Auch zog das Land seine Finanzierungszusage zurück.

Die Planung des Radschnellwegs war auf die Erfüllung extrem hoher Ausbaustandards ausgerichtet, um 90% Bundesförderung zu erhalten. Der 3,7%-Anteil der Schleswig-Holstein zustand, betrug am Ende nur 14,5 Mio. Euro, die z.Zt. in Lübeck verbaut werden.

FAQs

Warum betrachtet Ihr die Planung von Süd nach Nord? - Weil die meisten Bewohner der Metropolregion in Hamburg wohnen und den Weg von dort aus befahren würden. Die Broschüre soll Lust machen die Strecke zu befahren, denn sie spricht für sich. Sie ist unser bestes Argument.

Warum finden sich in der Broschüre keine genauen Zahlen über die Beschäftigten in den Gewerbegebieten und die genaue Verteilung der Einwohner im Planungskorridor? - Weil solche Zahlen nicht öffentlich sind.

Wie genau sind die Kilometerangaben? - Nicht besonders, +/- 100 m vermutlich. Wir haben das mit Google Maps ermittelt und dann gerundet. Es ermöglicht eigene Berechnungen und man kann Punkte/Strecken präzise benennen, z.B. am Telefon. Im Text sind die km-Angaben farbig, damit man weiß um welche Linie es gerade geht.

Warum meldet ihr euch erst jetzt zu Wort? - Weil sich durch die neue Koalition in HH-Nord jetzt ein Zeitfenster geöffnet hat.

Wie kann ich mir die Quellen im Internet anschauen? - Gehen Sie ab dem 1.10. auf www.rsw-nord.de/RVR-Broschuere.pdf

1) Protokoll der Sitzung v. 27.10.2021 - <https://www.segeberg.sitzung-online.de/to010?SILFDNR=5915&refresh=false>

2) Protokoll der Sitzung v. 24. 8. 2022 - <https://www.segeberg.sitzung-online.de/to010?1--anlagenHeaderPanel-attachmentsList-4-attachment-link&SILFDNR=6285&refresh=true> - dort Nr. 5 „Anlage 2_AG RSW_Abschlussbericht“

Impressum

Leitender Redakteur und Herausgeber: Hans Jürgen Maass
buerelbinsel@yahoo.de

Layout: Thomas Fensky

Der Radverkehrsrat des Kreises Segeberg hat sich intensiv mit diesem größten Radverkehrsprojekt in Schleswig-Holstein beschäftigt und die aus seiner Sicht unattraktive und am Bedarf vorbei geplante Linienführung sowie die hohen Kosten frühzeitig kritisiert und dem Projekt „wenig Chance auf Realisierung“¹⁾ eingeräumt.

Eine 6-köpfige Arbeitsgruppe des Radverkehrsrats prüfte einen Alternativvorschlag des ADFC-Henstedt-Ulzburg, der den Planungskorridor monatelang nach einer geeigneten Nord-Süd-Linie abgesucht hatte. Die AG fuhr diese Linie ab und verfasste einen Abschlussbericht, der vom Radverkehrsrat einstimmig angenommen wurde²⁾. Dies ist - mit kleinen Änderungen - die blaue Linie, die wir Ihnen in dieser Broschüre vorstellen wollen.

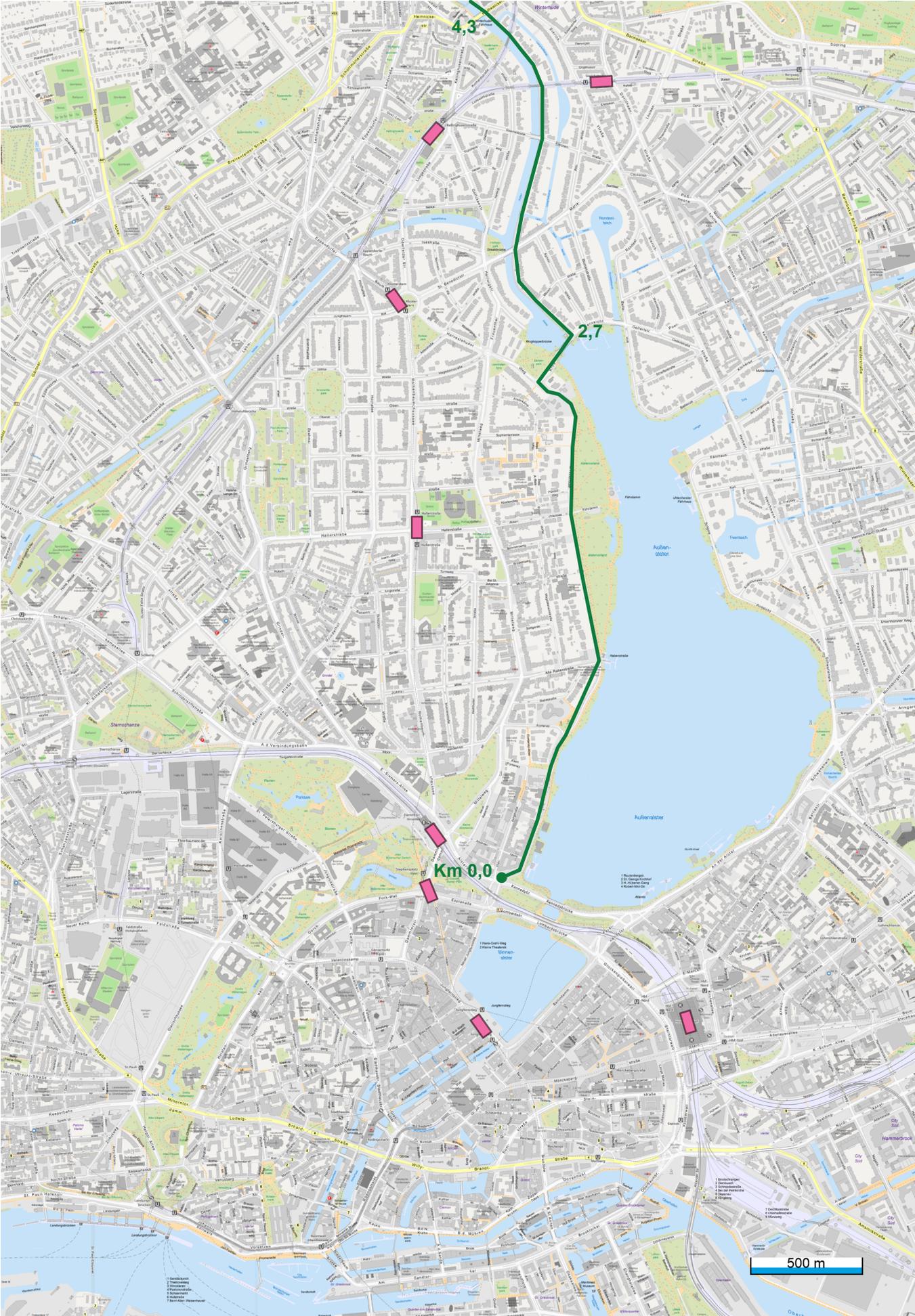
Sie ist durch ihre straffe Linienführung und den steten Wechsel von Wohn- und Gewerbegebieten eine sehr gute Pendlerstrecke. Zugleich ist sie aber auch eine wunderbare Freizeitroute, denn sie ist nahezu autofrei, selbst in Hamburg. Es gibt kaum Steigungen und in Schleswig-Holstein liegen entlang der Strecke jede Menge Bahnhöfe des HVV mit kostenloser Fahrradmitnahme, d.h. man kann völlig unbeschwert so weit fahren wie man mag. Die Bahn erleichtert es auch, die Strecke in Etappen abzufahren, so wie es auch unsere AG damals gemacht hat.

Also: Schwingen Sie sich in den Sattel, verschaffen Sie sich einen eigenen Eindruck und genießen Sie dabei die schöne Landschaft Schleswig-Holsteins!

Hans-Jürgen Maass

ehrenamtlicher Radverkehrsbeauftragter
des Kreises Segeberg

1 City + Außenalster





Einw. 1.862.500 = 2.467 /km²

Bürgerschaft: SPD 45, CDU 26, Grüne 25, Linke 15, AfD 10 = 121 Sitze

Im Wappen die Silhouette der frühmittelalterlichen Stadt: Bischhofsburg, Mariendom und Neue Burg in den Farben einer reichsfreien Stadt.

Die Radroute NORD: ein europäischer Radfernweg

Ein Radfernweg, der von Hamburg nach Bad Bramstedt führt, wäre automatisch Teil eines europäischen Radfernwegs, der Mitteleuropa mit Skandinavien verbindet. Denn der Weg stößt kurz vor Bad Bramstedt auf den Ochsenweg, der bis an die Nordspitze von Dänemark reicht. Während der Ochsenweg in Dänemark bereits gut ausgebaut ist, wird er momentan auch auf der Deutschen Seite vom LBV-SH (Landesbetrieb Verkehr Schleswig-Holstein) ausgebaut. Deshalb beginnt unsere Betrachtung im Zentrum der zweitgrößten deutschen Stadt.

Platz für ein wenig Stadtgeschichte

Weil wir unser Planungsgebiet noch gar nicht erreicht haben, es über die Gegend aber viel Interessantes zu berichten gibt, füllen wir die Seite mit ein wenig Heimatkunde.

Die von Fritz Schuhmacher entworfenen Krugkoppelbrücke bei km 2,7 verbindet Harvestehude mit Winterhude. Eine Hude ist eine Anlegestelle, falls Eisgang auf der Außenalster die Weiterfahrt nach Hamburg verhindert. Dass ein Hafen, und sei er auch nur temporär, schon damals nicht ohne eine Kneipe auskam, darauf deutet schon der Name der Brücke.

Gegen 1100 staute man die Alster am Jungfernstieg, so dass ein riesiger Mühlenteich entstand, an dem man sechs Wassermühlen parallel betreiben konnte. Man flößte Holz aus den Walddörfer über die Alster zu den Mühlen, zersägte die Stämme zu Brettern, baute daraus Fässer und Schiffe, mahlte Gerste, braute Bier und schon bald wurde die Stadt als „das Brauhaus der Hanse“ besungen.



Historische Hamburg-Karten in rauen Mengen gibt's hier: https://www.christian-terstegge.de/hamburg/karten_hamburg/index.html.

Man kann an Hand historischer Karten unschwer erkennen, dass Verkehrswege meist für viele Jahrhunderte Bestand haben. Eine umweghafte Wegführung bedeutet einen Mehraufwand an Zeit und Energie und ist ein Ärgernis für viele kommende Generationen, selbst wenn es sich dabei „nur“ um einen Radweg handelt.

Die nächste große Veränderung des Stadtbildes ergab sich unmittelbar vor dem 30jährigen Krieg, als sich Hamburg mit einem gewaltigen Festungsgürtel umgab. Um den 5 m tiefen und 55 m breiten Graben auszuheben, musste jeder Einwohner ein Mal in der Woche mit Schaufel und Schubkarre antreten; 11 Jahre lang!

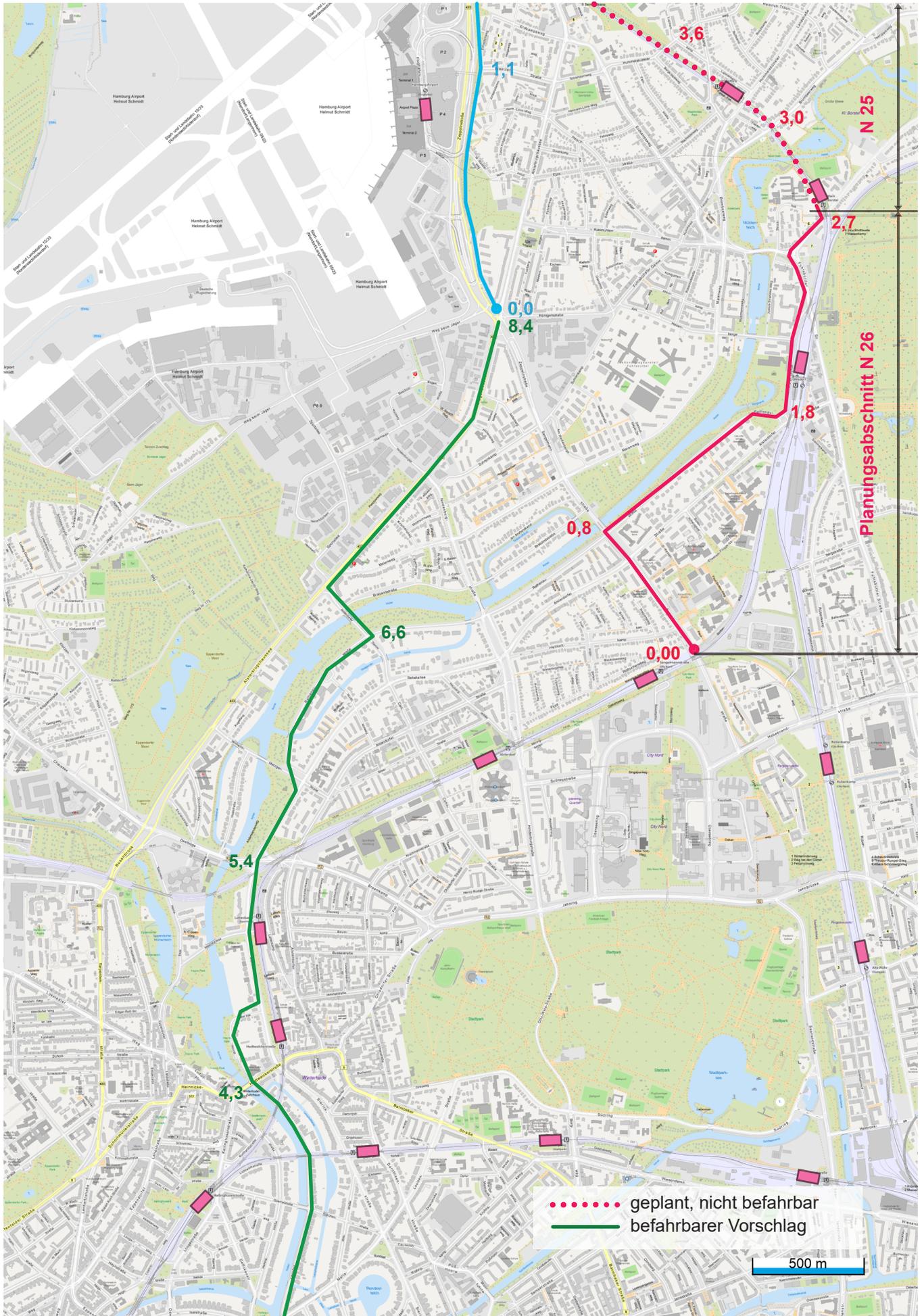
Als 1842 große Teile der Stadt abbrannten, nahm man die seltene Gelegenheit wahr, ein paar neue Straßen durch die Trümmerwüste anzulegen, z.B. die Mönkebergstraße und den Ballindamm.

Weil auch die Alstermühlen abgebrannt waren und mittlerweile das Zeitalter der Dampfmaschinen angebrochen war, entschied man sich gegen ihren Wiederaufbau und legte Schleusen an, wodurch die Alster plötzlich mit dem Hafen verbunden war. Der bis dato schwankende Wasserstand wurde auf ein niedrigeres Niveau festgelegt, wodurch die Uhlenhorst dauerhaft trocken fiel. Nun kam die Frage auf ob man dort ein Industriegebiet mit Wasseranschluss oder ein Villenviertel anlegt. Ein Blick auf das gegenüberliegende Ufer macht klar, wofür man sich damals entschieden hat.

„Der Weg ist so schön, dass man eigentlich Eintritt dafür nehmen könnte.“

Stefan Weigel im „Spiegel“ über den Radweg an der Außenalster

2 Flughafen





Zwei Startpunkte

Sie sehen auf der Karte zwei Startpunkte, einen am U-Bahnhof Sengelmannstraße für die rote Linie und einen für die blaue Linie an der Kreuzung Sengelmannstraße / Alsterkrugchaussee / Röntgenstraße / Zeppelinstraße / Weg beim Jäger. Diese Kreuzung war ursprünglich als Startpunkt für den „Radschnellweg“ nach Bad Bramstedt vorgesehen, weil hier der Radverkehr aus mehreren Richtungen zusammenläuft, um den Flughafen zu umrunden.

Die beiden Startpunkte liegen 1,8 km auseinander. Wenn wir später die Längen der beiden Linien miteinander vergleichen, werden wir diese 1,8 km stets zur blauen Linie hinzurechnen, um halbwegs korrekt vergleichen zu können. Halbwegs deshalb, weil etwas mehr als die Hälfte des Radverkehrs Richtung Norden gar nicht über die Sengelmannstraße anreist, sondern über die Alsterkrugchaussee und den Weg beim Jäger; das jedenfalls legen die Daten aus Stadtradeln nahe.

Warum man den Startpunkt der roten Linie verschoben hat, dazu mehr auf Seite 8 unter der Überschrift „Der Fuß/Hund/Rad-Konflikt“.

Das Ziel war im Weg

Ein Blick auf die Karte enthüllt, wie die rote Linie gleich zu Beginn einen weiten Bogen um drei Gewerbegebiete macht: Obenhauptstraße, Röntgenstraße und den Flughafen, der inklusive der Luftwerft im Weg beim Jäger 15.000 Arbeitsplätze bietet!

Gleich zu Beginn ändert die rote Linie ihre Richtung um 90° und strebt ihrem eigentlichen Ziel zu: dem U-Bahnhof

Safety first!

Radfahren ist pro Kilometer ungefähr 8-10 mal so gefährlich wie Autofahren. Dabei hat die Infrastruktur den entscheidenden Einfluss auf die Unfallhäufigkeit. Auf den Strecken, die wir im Rahmen dieser Broschüre mit „www.unfallatlas.statistikportal.de“ untersucht haben, reicht das Unfallgeschehen im Zeitraum 2016-2024 von 1,5 bis 60 Unfälle pro Kilometer.

Man kann generell sagen, dass sobald Autos ins Spiel kommen, die Unfallzahlen steigen. „Jede vierte im innerörtlichen Straßenverkehr verunglückte Person ist ein Radfahrer“, besagt eine Studie des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft ¹⁾. Wir legen daher den größten Wert darauf, die Radroute möglichst nicht in einer typisch innerörtlichen Lage zu führen. Übrigens waren 2024 knapp 2/3 aller tödlich verunglückten Radfahrenden 65 Jahre oder älter.²⁾

Auf der nahezu autofreien Strecke zwischen dem Startpunkt beim Flughafen (km **0,0**) und der Landesgrenze (Tarpenbekstraße in Norderstedt bei km **6,0**) ereigneten sich binnen 9 Jahren 22 RV-Unfälle, was 3,7 Unfällen pro km entspricht.

Davon entfielen 7 Unfälle auf den Startpunkt an der MEGA-Kreuzung Alsterkrugchaussee/Sengelmannstraße/ usw. und 6 auf den Knoten Tarpen/Essener Straße. Auf die Strecke selbst entfielen 9 statistisch erfasste Unfälle mit Personenschaden = 1,5 Unfälle pro km.

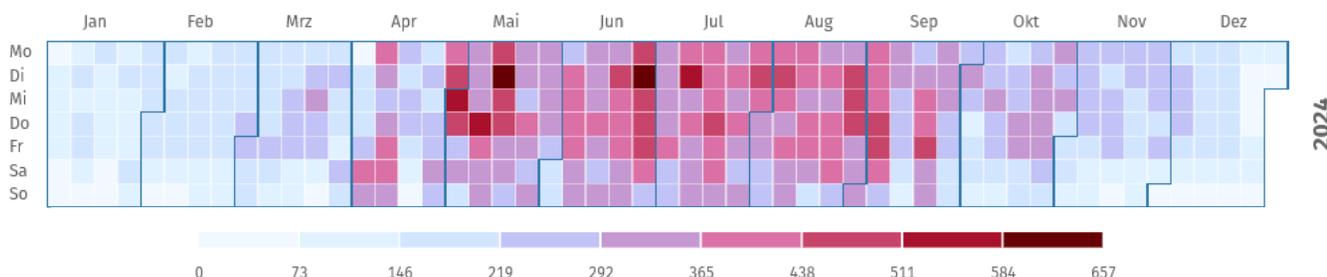
1) <https://www.udv.de/resource/blob/74726/2ec206e1ccb74c9820ec236abd-f6a1b9/37-unfaelle-zwischen-kfz-und-rf-beim-abbiegen-data.pdf>
 2) www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/04/PD25_N020_461.html

Klein Borstel. Dort ist der wahre Startpunkt der roten Linie im Umfeld des Ohlsdorfer Friedhofs und der JVA Fuhlsbüttel, beides Orte mit wenig Quellverkehr.

Bevor die rote Linie am Ende der Fibigerstraße überhaupt das erste Gewerbegebiet erreicht, vergehen 9,6 km! Auf der blauen Linie vergehen keine 5 km und das vierte Gewerbegebiet an der Niendorfer Straße ist erreicht.

Radverkehrsunfallkalender

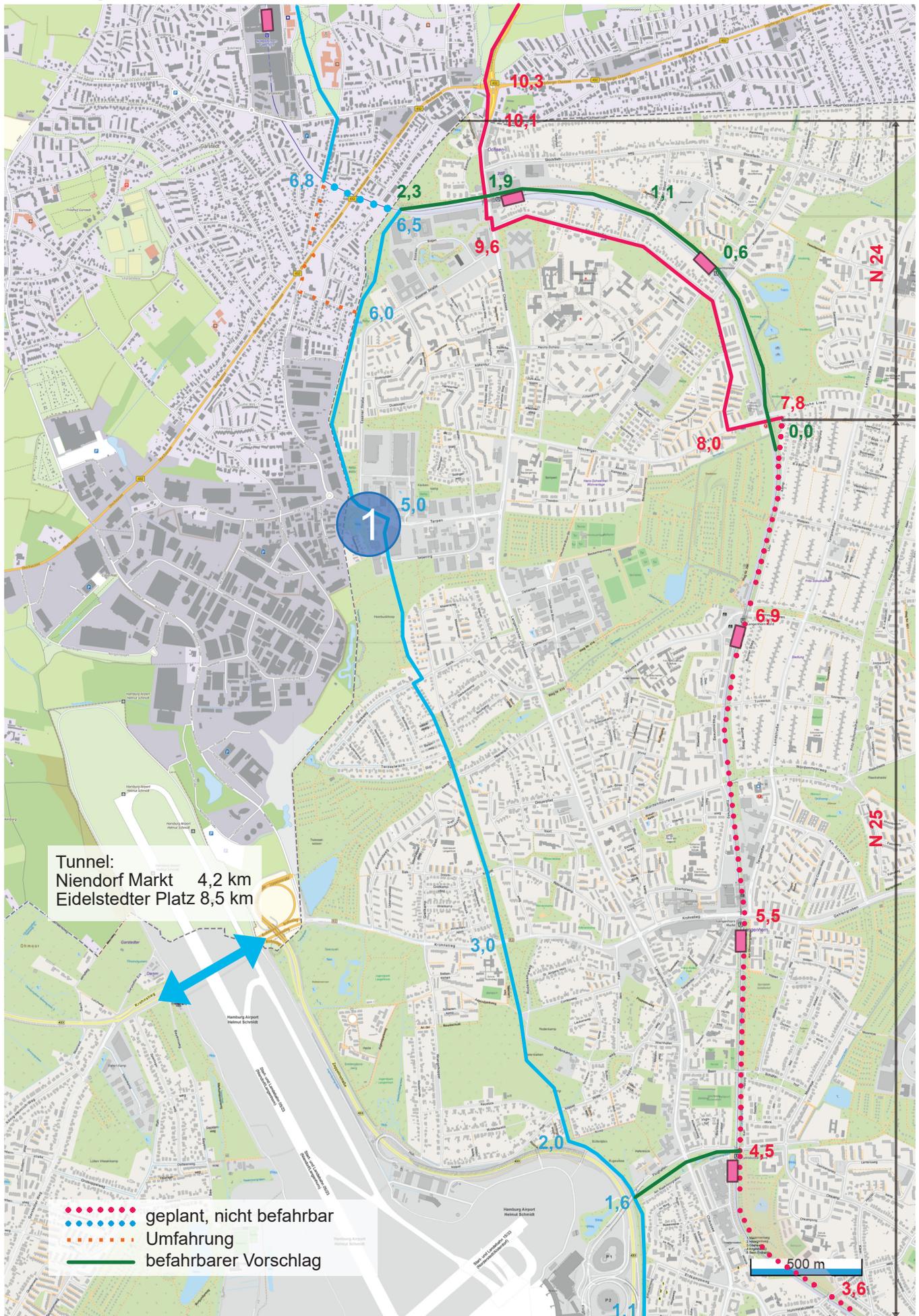
www.service.destatis.de/DE/verkehrsunfallkalender/



Das statistische Bundesamt schreibt dazu: „Es zeigt sich ein eindeutiger Zusammenhang zwischen der Sonnenscheindauer pro Tag und der Anzahl an Fahrradunfällen.“

Sind die Sonnenstunden an einem Tag hoch, ist davon auszugehen, dass es mehr Fahrradunfälle gibt als an einem Tag mit weniger Sonnenstunden.“

3 Langenhorn

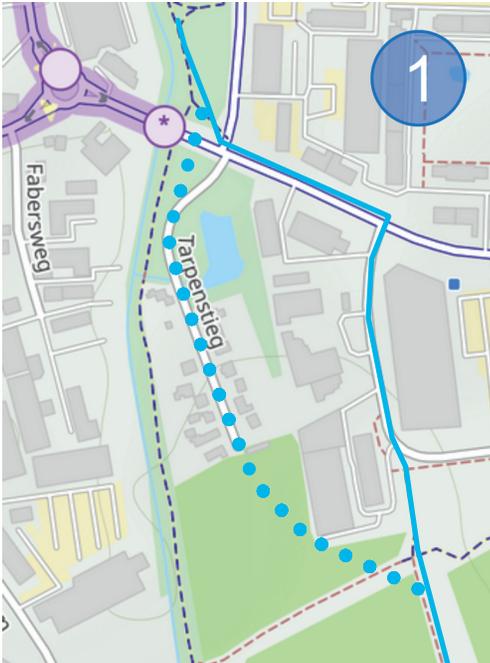




48.900 Einw. = 3.544 /km²

Bezirksversammlung HH-Nord:
Grüne 15, SPD 12, CDU 10, Linke
4, FDP 4, AfD 3, Volt 3 = 51 Sitze

Horn = spitz zulaufendes Landstück



Karte aus openstreetmap.org

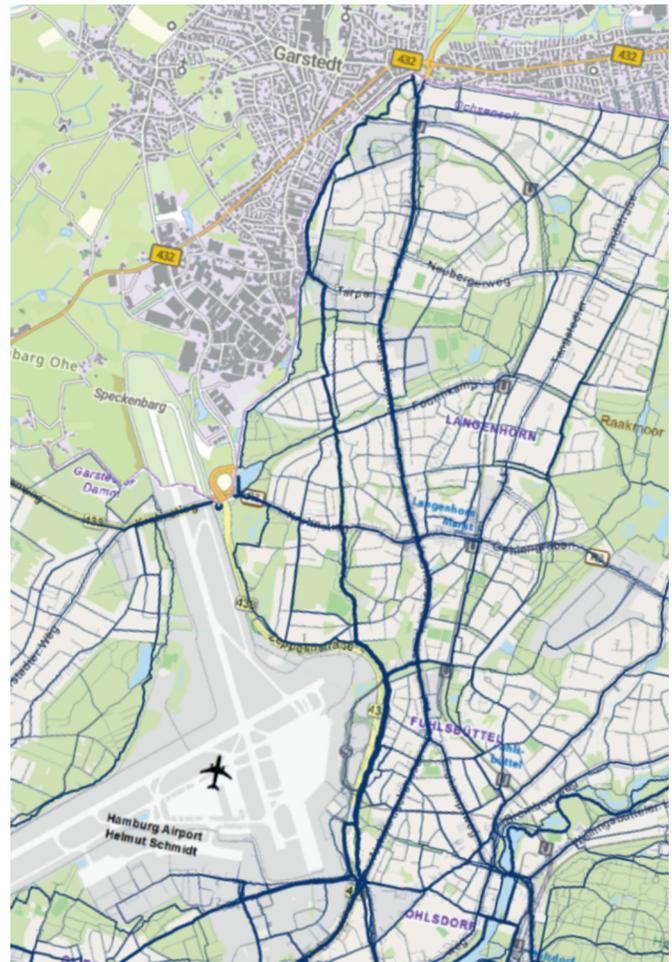
Tarpen / Essener Straße. Bei km **5,0** müssen in Richtung Norden gleich zwei Straßen gequert werden, wobei man aus einer Steigung heraus anfahren muss. Mit 6 Unfällen in 9 Jahren ist der Bereich ein Unfallschwerpunkt. Aus der Bevölkerung kam der Vorschlag, den Radfernweg über den Tarpenstieg zu führen.

Der Fuß/Hund/Rad-Konflikt

Die Idee einer kurzen, grünen, gut ausgebauten Radstrecke vom Flughafen nach Norderstedt auf der Linie der Freizeitroute 12 (= blaue Linie) war ursprünglich ein Vorschlag der Grünen in Zusammenarbeit mit dem ADFC.

Dagegen wandten sich die örtlichen Hundebesitzer, und um keinen Konflikt mit den stets gut vernetzten Hundebesitzern vor Ort zu riskieren, verzichteten die Grünen darauf den Plan weiter zu verfolgen und entschieden sich (vermutlich bereits 2019) für die weiter östlich gelegene U1-Trasse.

Der grundlegende Fehler dieser Entscheidung lag darin, dass die „Freizeitroute 12“ in Wirklichkeit eine heimliche Hauptroute des Berufsverkehrs ist. Diese Gruppe ist



Es ist völlig klar, wo der Radverkehr lang fahren will und wo eher nicht (Daten aus Stadtradeln 2018, 2019 und 2020).

Zwei Linien sind in der Nord-Süd-Richtung besonders stark befahren: der Tarpenbek-Wanderweg (Radroute NORD) und die Langenhorner Chaussee. Dort haben wir auf 6,6 km Länge 175 Unfälle gezählt (= **26,5 pro km**), mit einem Spitzenwert von **60 Unfällen/km** zwischen Am Raakmoorgraben und Ring 3. Grund genug, um möglichst viel Verkehr auf zwei parallele Radwege östlich und westlich der Langenhorner Chaussee zu verlagern.

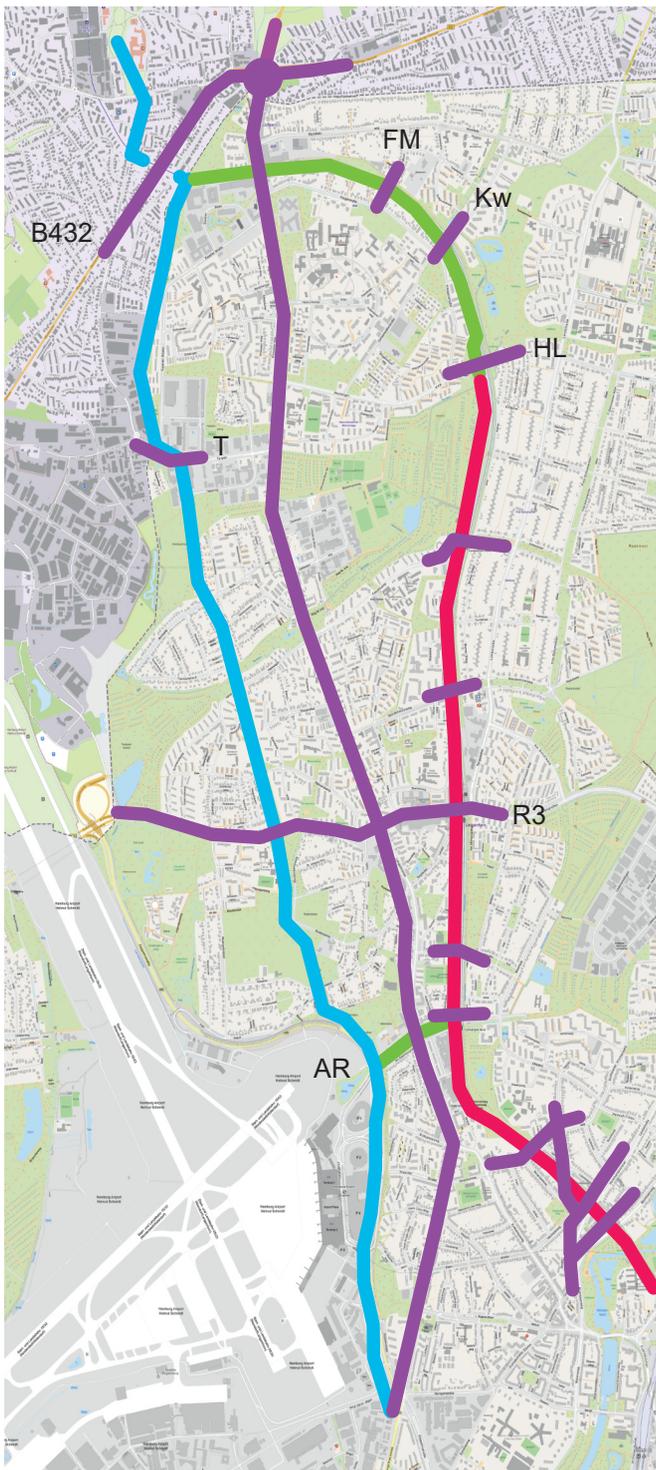
besonders zeitkritisch und umwegsensibel und wird das Angebot an der U1 kaum annehmen, weil es ein kolossaler Umweg ist.

Vom Startpunkt der roten Linie (**0,0**) zum Wegepunkt **8,1** (Marommer Straße) sind es über die blaue Linie (**8,1 + 1,8**) = **9,9 km**. Über die rote Linie (bis zum Ochsenzollkreisel und dann B432, Ulzburger Straße, Breslauer Straße) sind es **11,9 km**. Der Umweg beträgt **20%**!

Das bedeutet: der Konflikt zwischen den Bewohnern, die in aller Ruhe mit ihren Hunden spazieren gehen wollen und den Rad-Pendlern, die zum Teil sehr schnell unterwegs sind, wird durch die Anlage eines Radwegs entlang der U1 überhaupt nicht gelöst.

„Die meiste Strahlkraft im Rahmen dieses Projekts hat nach wie vor das mittlere Teilstück (N25).“

Gemeinsamer Antrag von SPD, CDU, FDP und Volt in der Bezirksversammlung HH-Nord v. 11.2.2025



Unser Vorschlag für Langenhorn

In blau die Radroute NORD, in lila alle größeren Querstraßen, in rot der Planungsabschnitt N25 (der mit der Strahlkraft), in grün unser Vorschlag, die beiden Trassen im Norden und im Süden miteinander zu verbinden.

Wir schlagen vor Hohe Liedt noch mit einer Brücke queren, um den Weg anschließend abzusenken und bis kurz vor Foßberger Moor am Fuß des Bahndamms zu führen. Es würde den Radfahrenden die Möglichkeit eröffnen an mehreren Punkten nach Osten und Nordosten abzubiegen.

Im Osten verbleibt dann als einzige ebenerdige Kreuzung der Bahnhofsvorplatz des U-Bahnhofs Kiwitte Moor. Auf der Westroute verbleiben an größeren Straßen nur Tarpen und der Ring 3. Bei Tarpen (km **5,0**) empfehlen wir (ggf. zu einem späteren Zeitpunkt) den Vorschlag aus der Bürgerbeteiligung aufzugreifen und beim Ring 3 langfristig an eine Brücke zu denken, um bei steigenden Nutzerzahlen den KfZ-Verkehr nicht über Gebühr zu behindern.

Auf der Ostroute können 12 Straßen kreuzungsfrei gequert werden, sowie jenseits der Landesgrenze die stark befahrene B432. Dadurch entsteht ein großes Netz, auf dem sich auch Kinder und Senioren über weite Strecken sehr sicher bewegen können, sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung und dabei über die Landesgrenze hinweg.

Wir schätzen die Nutzerzahlen auf der Westroute ungefähr 2-3 mal so hoch wie auf der Ostroute, weil der Einzugsbereich sowohl im Norden wie im Süden kleiner ist und der „wahre Startpunkt“ der Osttrasse am U-Bhf. Klein Borstel über die „Fuhle“ nicht schön anzufahren ist, während die Zufahrt zum blauen Startpunkt über Leinpfad und Rathenastraße ungewöhnlich attraktiv ist. Es ist zu erwarten, dass selbst die Verkehre aus der Sengelmannstraße mit Ziel Langenhorn Markt, Glashütte, etc. erst Am Raakmoorgraben (**1,6**) auf die Osttrasse auffahren werden, weil man so 1 Kilometer abkürzen kann.

Wir empfehlen für die Osttrasse schmalere Rampen, die dem Benutzer signalisieren, dass er sich jetzt wieder in das allgemeine Verkehrsgeschehen begibt. Nicht jede Auffahrt muss mit einem Rettungsfahrzeug befahrbar sein. Das schont den Baumbestand und spart Geld.

Wir regen einen Kostenvergleich an zwischen einer 5m breiten Trasse (4m + 2 x 0,5m seitlicher Sicherheitsraum) und einer geringfügig schmaleren Trasse. Das gleiche gilt für Brücken.



Es ist ausreichend Platz vorhanden, um eine Rampe anzulegen



Die unbearbeitete Karte
mit dem dort vorhandenen, 2 m breiten, etwas zugewucherten Asphaltweg (nördlich des Biotops).

1) <https://www.hamburg.de/resource/blob/72594/6019b1ba7217ceb76b86ed87a9829450/download-trassenstudie-finale-pruefung-data.pdf>

aus: Stellungnahme des Bezirksamt Hamburg Nord, Fachbereich Tiefbau vom 14.7.2023 ¹⁾

Das sehen wir etwas anders

So wie es das Bezirksamts darstellt, misst das Biotop ca. 15.500 m². Die letzte Biotopkartierung vom 20.7.2020 ergab lediglich 5.377 m², was ca. 1/3 der grün eingefärbten Fläche entspricht. Es handelt sich dabei um einen Trockenrasen. Er kann, wie aus dem Kartierungsbericht hervorgeht, nach „§ 30 (2) 3 4“ Bundesnaturschutzgesetz ausgeglichen werden. Der Trockenrasen hat seine Fläche seit der vorletzten Kartierung im Jahre 2011 von 2244 m², also in nur 9 Jahren, mehr als verdoppelt.

Weil zu befürchten ist, dass der Biotoptyp „Trockenrasen“ seine ganz große Zukunft in Mitteleuropa noch vor sich hat, mutet es etwas seltsam an, einen in Folge des Klimawandels prächtig gedeihenden Trockenrasen, als Argument zu benutzen, um den Gebrauch eines klimafreundlichen Verkehrsträger zu behindern.

Die meisten Radfahrer lieben es im Schutz von Büschen und Bäumen zu fahren. Daher ist eine Führung nördlich des Trockenrasens viel attraktiver. Falls dabei einige Quadratmeter Trockenrasen unter Asphalt verschwinden würden, ließe sich das voraussichtlich vor Ort ausgleichen.

Zum 2. Punkt

Die Passage ist 4 m breit, abzüglich 2 x 0,5 m seitlicher Sicherheitsraum = 3 m Nutzbreite = 3 Fahrspuren. Parallel dazu befindet sich, durch eine Säulenreihe getrennt, ein überdachter Fußweg, offenbar in Privat-

besitz. Auf den letzten Metern kurz vor der Langenhorner Chaussee haben Gastronomen Tische aufgestellt, die diesen Fußweg verstellen. Man könnte diesen kurzen Engpass hinnehmen, weil die Strecke trotzdem immer noch kürzer und sicherer ist als die Führung über die Fibigerstraße. Man könnte auch mit dem Eigentümer darüber reden, ob es möglich ist den Fußweg durchgängig begehbar zu machen, aber eigentlich haben wir da eine ganz andere Idee:

Zum 3. Punkt

Wir würden an dieser Stelle keine Ampel, sondern eine Radwegbrücke empfehlen, deren Rampe auf der Brachfläche zwischen dem Haus und der U-Bahn errichtet wird (siehe linke Seite unten). Sie würde den Radverkehr sicherer machen und die Radroute, die im Stadtbild ansonsten kaum in Erscheinung tritt, an einer viel frequentierten Stelle sichtbar machen.

Es wäre interessant zu erfahren, wer der Eigentümer des Privatwegs ist, der sich entlang der (teils ehemaligen) Bahnanlage hinzieht.

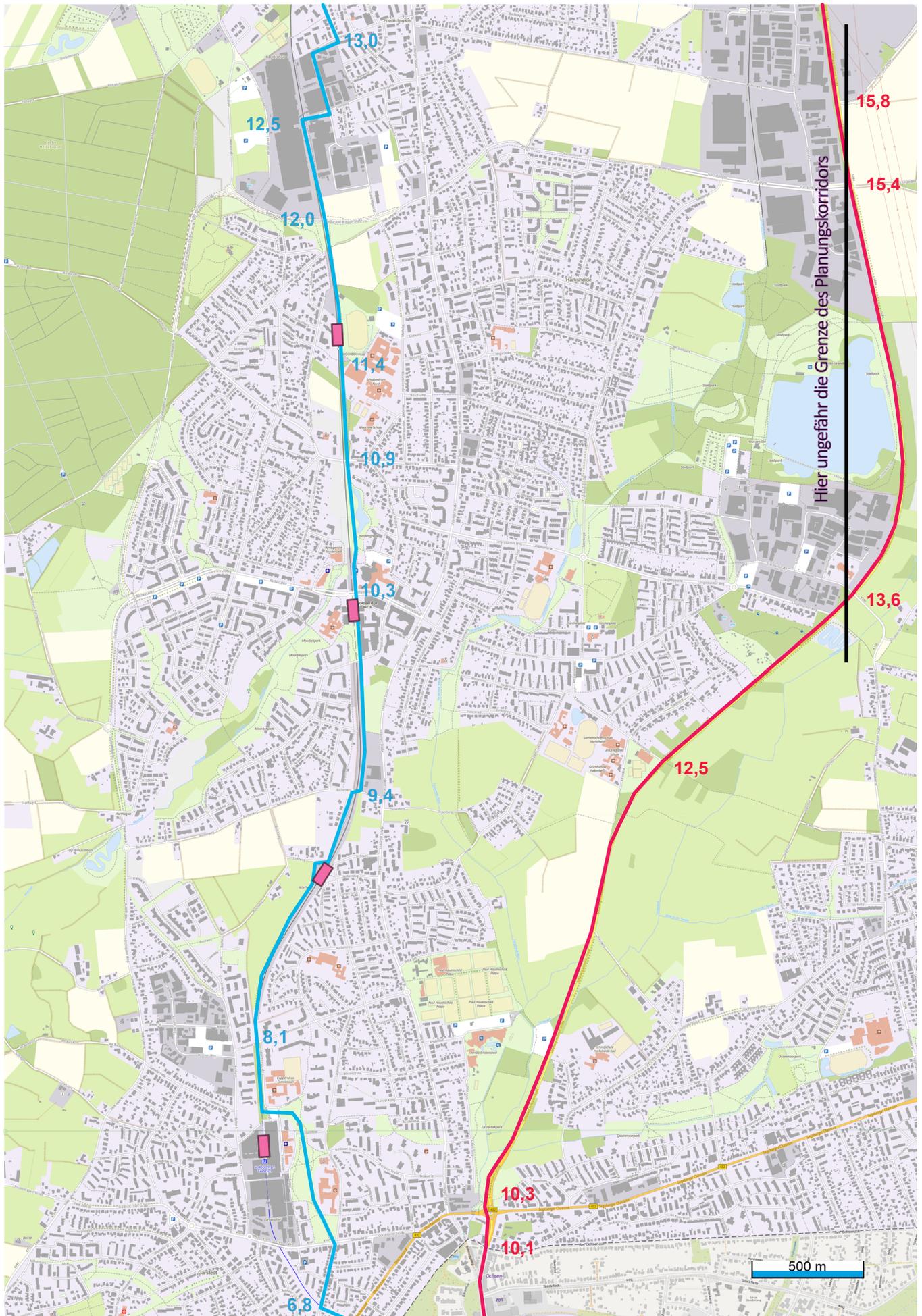
Mehr zum Thema Brücken siehe S. 12
Mehr zum Thema Ausgleichsflächen siehe S. 18

"Verwaltung muss konkret, verständlich und greifbar sein"

Bettina Schomburg, Bezirksamtsleiterin Hamburg-Nord seit Dez. 2024

<https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Hamburg-Nord-Schomburg-zur-neuen-Bezirksamtsleiterin-gewaeHLT,hamburgnord156.html>

4 Norderstedt





Einw. 82.900 = 1.420 /km²

CDU 17, SPD 11, Grüne 10, WIN 5, AfD 5, FDP 4, FW 2, Linke 2, Basis 1 = 57 Sitze

Ein Nesselblatt im Stil eines selbst verliehenen Ordens vor den Farben des HSV

Die Veloroute 1

Weil die Siedlungsentwicklung von Norderstedt der Bahn folgte, liegt die parallel zu den Gleisen verlaufende Veloroute 1 mittig auf der Siedlungsachse. Deshalb ist sie für die meisten Bewohner gut erreichbar. Mit 964 Nutzern am Tag¹⁾ ist sie die beliebteste Strecke in Norderstedt. Von der Marommer Straße (8,1) bis zum Bhf. Haslofurth (14,7) weist die Veloroute 1 in den letzten 9 Jahren 11 RV-Unfälle auf, was 2,4 Unfällen/km entspricht.

Die Alternative zur AKN-Linie ist die Ulzburger Straße, die ca. 500 m weiter östlich verläuft. Von ihrem Beginn (an der B432) bis Höhe Bhf. Haslofurth sind es 7 km, auf denen es binnen 9 Jahren 131 RV-Unfälle gab. Das sind **18,7 Unfälle/km**. Die Führung über den Ochsenzollkreisler würde den Verkehr in Richtung Norderstedt-Mitte auf eine unfallträchtige Straße lenken.

Nutzen/Kosten-Analyse ohne Kommentar

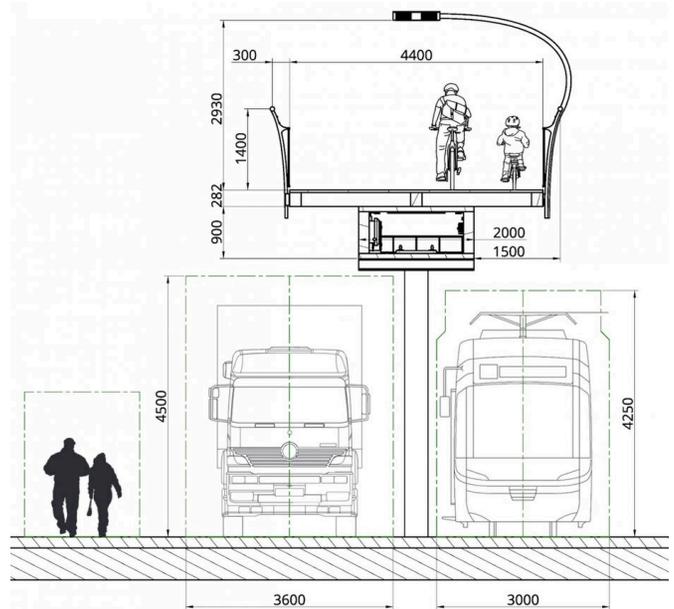


Das Kölner Büro einer Consultingfirma prognostizierte für die rote Linie an der Schleswig-Holstein-Straße bis 2030 im Jahresmittel(!) **7.880 Nutzer/Tag**²⁾. Das ist ungefähr das 20-fache dessen, was sich dort heute abspielt. „Normal“ wäre eine Verdoppelung, allenfalls eine Verdreifachung.

Am Ende bescheinigte das Büro dem Auftraggeber einen Nutzen/Kosten-Faktor von **2,52** für das 131-Mio.-Euro-Projekt.

Im Böschungsbereich der U1

Im urbanen Raum bieten Böschungen von Eisenbahnlagen gelegentlich die einzige Möglichkeit, um einen Radweg anzulegen. Daher sollte man für solche Fälle eine preiswerte, standardisierte Lösung parat haben oder beizeiten entwickeln.



Aufgeständerter Radweg in Modulbauweise

Kosten lt. Hersteller (www.urb-x.ch) 2-2,5 Mio Euro (+40%?) pro Kilometer ohne Gründung.

Mehrere Gründe sprechen dafür, den Weg auf 300 m Länge im Böschungsbereich der U1 zu führen und dabei die B432 (Ohechaussee) zu unterqueren. Dies bedeutet zwar für die blaue Linie einen geringfügigen Umweg von 90 m, hat aber folgende Vorteile: Vermeidung des schmalen Gehwegs am Rugenbarg, Fahrtzeitgewinn durch Umfahrung der Fußgängerampel an der B432, Verkehrsflussversteigerung des Kfz-Verkehrs auf der B432, geradliniger Anschluss an die Radwegbrücke über die Langenhorner Chaussee, attraktive Alternative zur Fahrt über den Ochsenzollkreisler und die Ulzburger Straße, kein überörtlicher Durchgangsverkehr durch den Schmuggelstieg und ein würdiges Entree in den „echten Norden“.



Engpass Waldstraße (10,9)
sieht schlimmer aus als es ist.



Engpass Moorbekhalle (11,4)
Teilabriss und Neubau - was denn sonst?



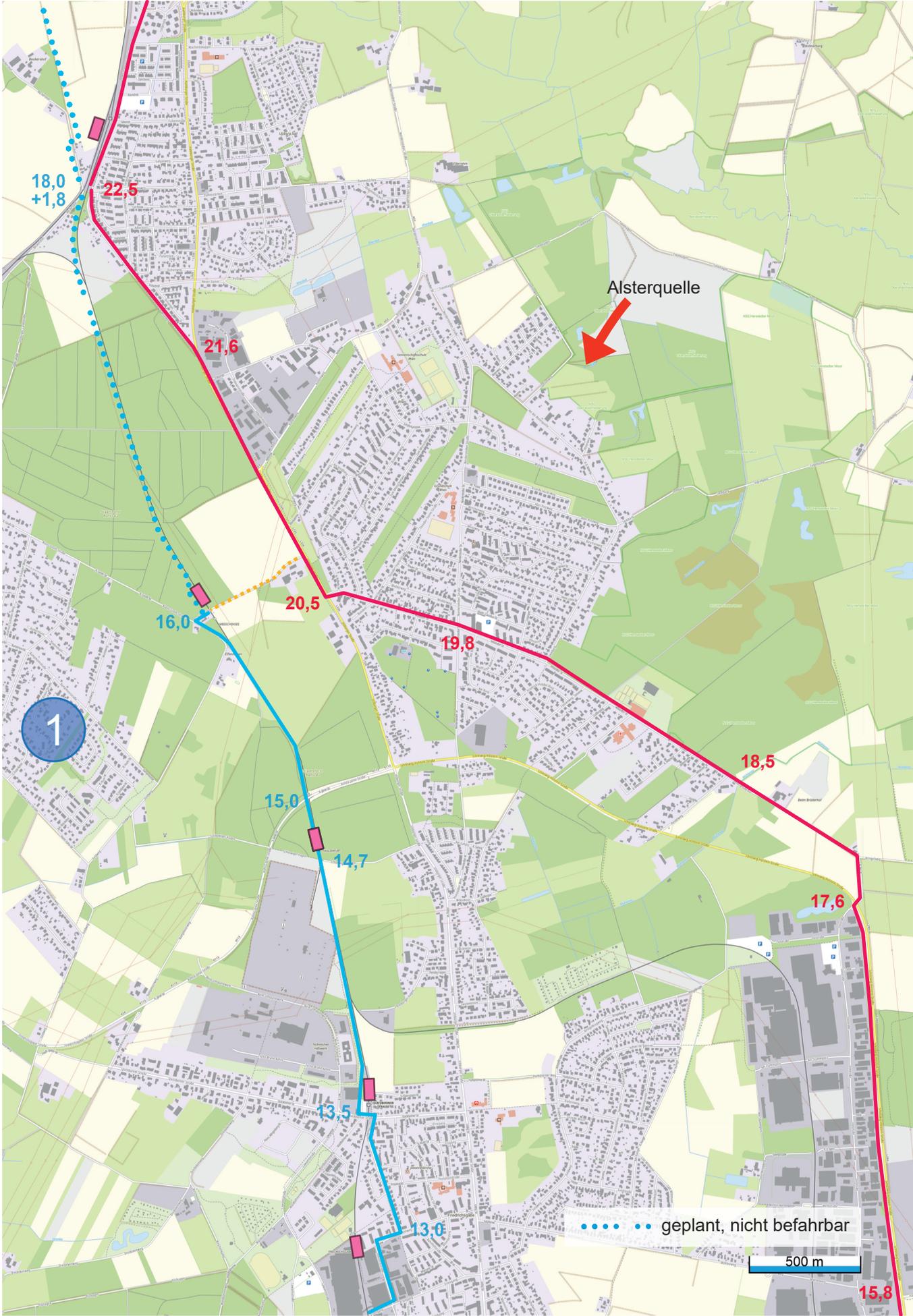
Engpass Jungheinrich (12,2)
Ab dem zweiten Baum wird's richtig eng.

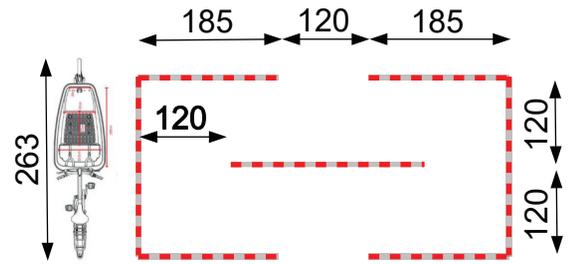
„Bevorzugt wird von fast allen Teilnehmenden die ... Führung entlang der AKN“.

Ideenworkshop zur Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg, 24. Mai 2019³⁾

1) <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=7241> **Man beachte:** Die Zählstelle Nr. 4 erfasst nicht den Nord-Süd- sondern den Ost-West-Verkehr.
2) <https://metropolregion.hamburg.de/resource/blob/957746/8324759ea322dd470d73861590ce998d/nka-rsn-lang-data.pdf>
3) <https://metropolregion.hamburg.de/resource/blob/14504/b33368d3dcb7f8299c0ed248969000f80/bericht-workshop-bad-bramstedt-suedteil-data.pdf>

5 Henstedt-Rhen





18,0 Umlaufsperrung Ulzburg-Süd: so geht es nicht! Haben Sie regelmäßig ein Problem diese Sperre mit ihrem behindertengerechten Fahrrad zu überwinden? Wenden Sie sich über das Kontaktformular an den Radverkehrsbeauftragten des Kreises Segeberg (googlest Du). Wir machen den Weg frei!

Am Galgenweg wird abgerechnet!

Kurz vor dem Bahnhof Ulzburg-Süd nähern sich die rote und die blaue Linie an der Umlaufsperrung beim Galgenweg bis auf wenige Meter aneinander an, so dass man hier die Länge der beiden Linien vergleichen kann.

Wer der roten Linie folgt, legt bis hierhin 22,5 km zurück. Wer der blauen Linie folgt, benötigt 18 km, ist aber 1,8 km weiter nördlich gestartet, macht also 19,8 km. Die rote Strecke ist demnach 2,7 km oder **13,6% länger**.

Die meisten Alltagsradfahrer wären bereit Umwege von bis zu 15% zu akzeptieren, wenn der längere Weg angenehmer und/oder sicherer ist. Davon kann hier aber keine Rede sein. Einer der es wissen muss, ist Dieter Heinsohn vom ADFC Henstedt-Ulzburg:

Die Radfahrer-Hölle

„Ich habe diese Straße bereits als Kind befahren, als sie nur bis zum "Am Exerzierplatz" ging und dann später auf dem Weg zur Arbeit nach Hamburg-Winterhude. Seit 1991 auch wieder als Radfahrer.

Es war kein gutes Fahren entlang der "Schlesi", es war an machen Tagen die Hölle. Es war laut, so laut, dass eine Unterhaltung mit anderen Radfahrern fast nicht möglich war. Ich war bei Dunkelheit geblendet, aber nicht vom Weg, sondern von entgegen-kommenden KFZ, besonders bei Regen. Es stank nach Abgasen, so dass es mir stank.

Deshalb habe ich die Nutzung des Radwegs entlang der Schleswig-Holstein-Straße auf ein Minimum beschränkt und mir eine ruhige Strecke durch Norderstedt gesucht. Dieser neue Weg war nicht nur schöner, sondern auch kürzer.“

Die Radfahrer-Hölle - 2. Planungsabschnitt

Bei km **17,6**, an der Einmündung von **Am Brüderhof** endet der 1. Teilabschnitt nach monotonen 7,2 km. Nun käme ein **Tunnel**. Das 200 m lange Ingenieurbauwerk mit einer Steigung von 6% (da steigen viele lieber ab!) unterquert die Schleswig-Holstein-Straße zum Preis von 2,24 Mio. € (+ 40% Preissteigerung).

Tunnel sind oft Angsträume, besonders wenn sie so einsam liegen wie hier. Da der Tunnel eine Kurve

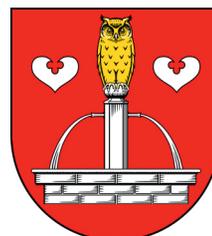
beschreibt, kann ich bei der Einfahrt noch nicht sehen, was mich unten im Tunnel erwartet. Gute Luft wahrscheinlich nicht. Der Bau erfordert viel Graue Energie bei der Herstellung von Beton und Stahl und erzeugt später laufende Kosten für Beleuchtung 24/7, Entwässerung, Wartung, Reparatur und Reinigung. Baulastträger wäre das Land Schleswig-Holstein. Das Land winkt dankend ab. Und das ist auch gut so.

Fortsetzung Seite 16

Verlängerung der Veloroute 1



Es wird ländlich. Die Verlängerung von Haslohfurth um 1,3 km nach Meeschensee (**14,7 bis 16,0**) in 3,5 m Breite hat 2024 950.000 Euro gekostet, inkl. Zaun, Beleuchtung, verstärktem Untergrund für Forstfahrzeuge und MwSt. Die Kosten des Grunderwerbs lagen unter 3%.



Quickborn

Einw. 22.500 = 522 /km²

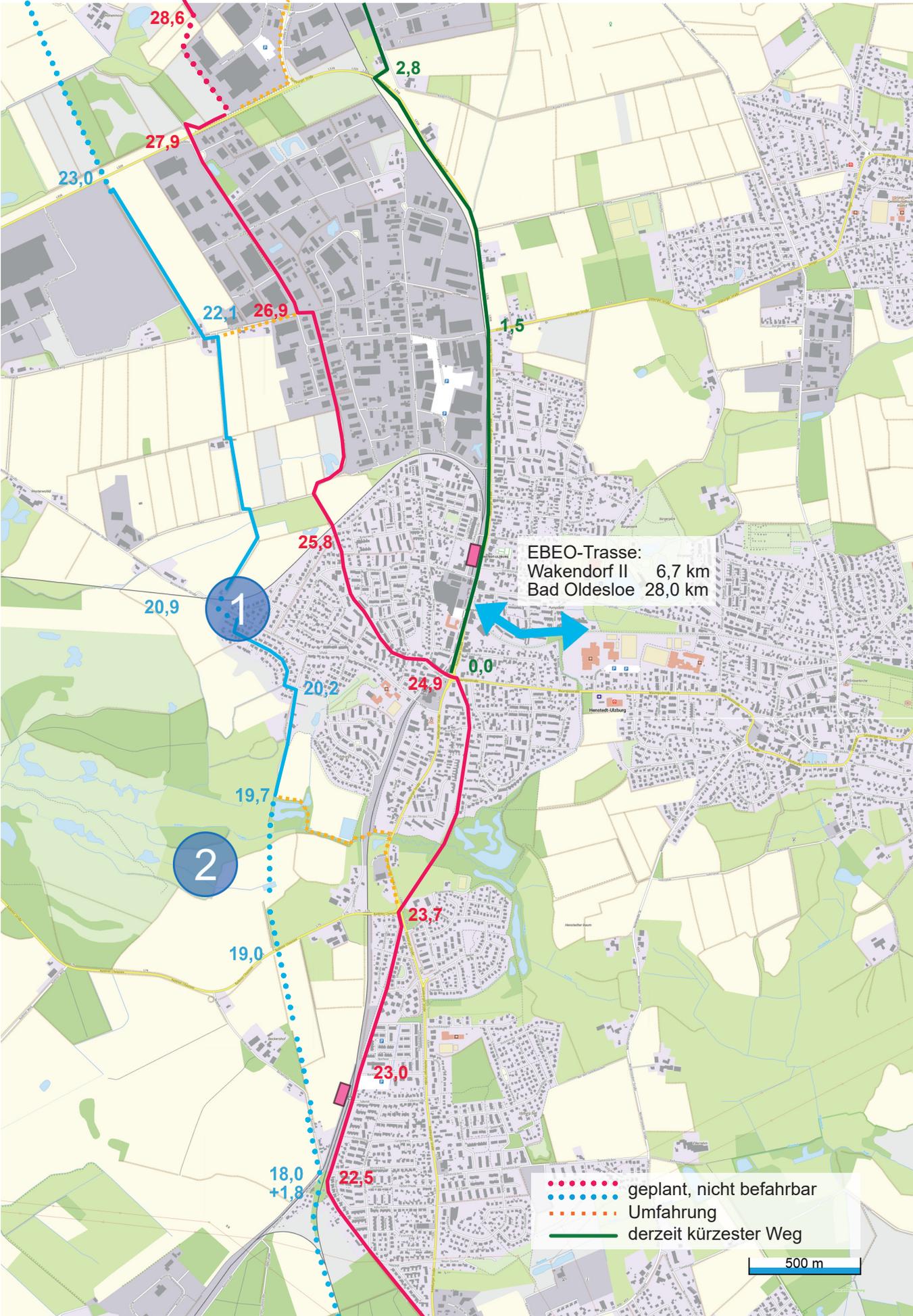


FDP 9, CDU 9, SPD 5, Grüne 4 = 27 Sitze

Quick = Vieh, Born = Quelle oder Brunnen, die Eule nach dem Wirtshaus „Uhlenkrog“ - alles im Zusammenhang mit dem Ochsenweg zu sehen.

Quickborn findet hier Erwähnung, weil der 2 km lange Lückenschluss zwischen Meeschensee und Ulzburg-Süd über Quickborner Gebiet führt. Quickborns Bürgermeister Thomas Beckmann steht dem Ansinnen aufgeschlossen gegenüber.

6 Henstedt-Ulzburg





Einw. 28.300 = 718 /km²

CDU 16, Grüne 8, SPD 8, WHU 7, BfB 7, FDP 7 = 53 Sitze

Die drei Eichblätter stehen für den Zusammenschluss von Henstedt, Ulzburg und Götzberg, die beiden blauen Wellen für die Quellen von Pinnau und Alster, die Mauerkrone für die verschwundene Ulzburg.

Fortsetzung von Seite 14:

Die Radfahrer-Hölle – 3. Planungsabschnitt

Nach dem Tunnel bei km **17,6** ginge es zunächst ganz gemütlich ein paar hundert Meter hinter einem Knick entlang. Aber dann kommt die **Wilstedter Straße**. Bislang eine vergeblich verkehrsberuhigte Straße mit 5.300 KfZ am Tag. Geplant war hier die Fahrt auf der Fahrbahn!

Momentan wird die Straße zur Durchgangsstraße ausgebaut. Auf 2 km erwarten den Radfahrer 19 Querstraßen und über 75 Grundstücksausfahrten, vorwiegend vom Typ „vorwärts rein und rückwärts raus“. - Das Schlimmste hat man hinter sich, wenn man bei km **19,8** die Norderstedter Straße gequert hat. Nach 50 m kommt eine beliebte Eisdiele. Sie haben es sich verdient!

Verlängerung der Veloroute 1 bis Ulzburg-Süd

Wenn es gelingt die Lücke an der Landesgrenze zu schließen, bräuchte man nur noch die Veloroute 1 um 2 km bis Ulzburg-Süd zu verlängern, um eine durchgehende Strecke bis Bad Bramstedt herzustellen. Da die Verhältnisse hier ähnlich sind wie bei der Verlängerung bis Meeschensee, kann man die Kosten für diesen Lückenschluß relativ genau auf 1,5 Mio Euro schätzen, einschließlich Grunderwerb und MwSt.

Die Westumfahrung (Zukunftsmusik)

Weil sich die Zentren von HU und insbesondere von Kaki nicht für den Durchgangsverkehr eignen und weil der Weg irgendwann die Kurve nach Bad Bramstedt kriegen muss, entstand die Idee der Westumfahrung. Das ist insofern unproblematisch, weil beide Orte über geradlinige Strecken ins Zentrum verfügen, die wir grün eingezeichnet haben. Ab km **20,9** führt der Weg im leichten Zickzack durch herrliche Eichenalleen.

Die Zickzack-Fahrt wird durch mittelalterliche „Kreuzungen“ erzwungen, die so angelegt sind, dass klar ist wer sich auf der vorfahrtberechtigten Hauptstraße befindet und wer nicht. Sodosagen eine intuitive Benutzerführung für Pferd und Kutscher. Solche „Kreuzungen“ begegnen uns später noch bei der Einmündung des Ochsenwegs (**31,9**) und in Bad Bramstedt bei km **37,3 / 42,6**.

Die Radfahrer-Hölle – 4. Planungsabschnitt

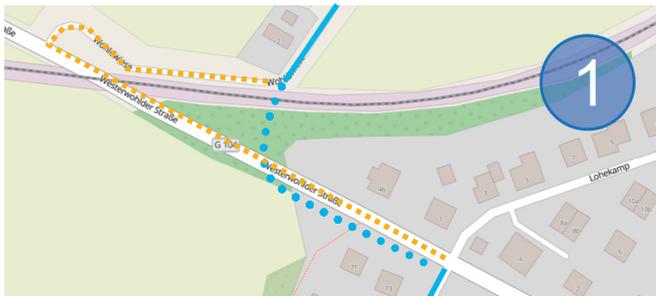


Zur „Freude“ aller Beteiligten sollte zum Schluss noch die staugefährdete Hamburger Straße (hier im Bild Höhe Elfenhagen) mit bis zu 14.600 KfZ/Tag drei Mal im Zickzack gequert werden (**km 20,5 + 23,7 + 24,9**).

Wie weiter nach Norden?

Ab Bhf. Meeschensee der Straße **Elfenhagen** 550 m nach Osten bis km **20,5** folgen. Dann der roten Linie bis km **24,9** folgen und dort auf die grüne Linie wechseln. Der weitere Weg ist selbsterklärend, bis man bei km **28,8 / 33,7** wieder auf die blaue Linie stößt, der man dann bis Bad Bramstedt folgen kann. **Dies ist die kürzeste derzeit befahrbare Linie.**

Wollen Sie hingegen die blaue Linie erkunden, dann helfen ihnen die orange gestrichelten Umfahrungen.



20,9 In diesem Bereich ist ein Bahnhof geplant. Da die Straße ungefähr 2 m unter Geländenniveau verläuft, bietet sich für die Querung der Straße eine Brücke an, für die nur selten befahrene Bahnstrecke nach Elmshorn hingegen eine höhengleiche Querung. Der Vorschlag spart 200m und bringt den Ortsunkundigen einen Sicherheitsgewinn beim queren der schräg verlaufenden Schienen.



Alveslohe

Einw. 2880 = 133 /km²

BVA 7, Grü. 6, CDU 4 = 17 Sitze

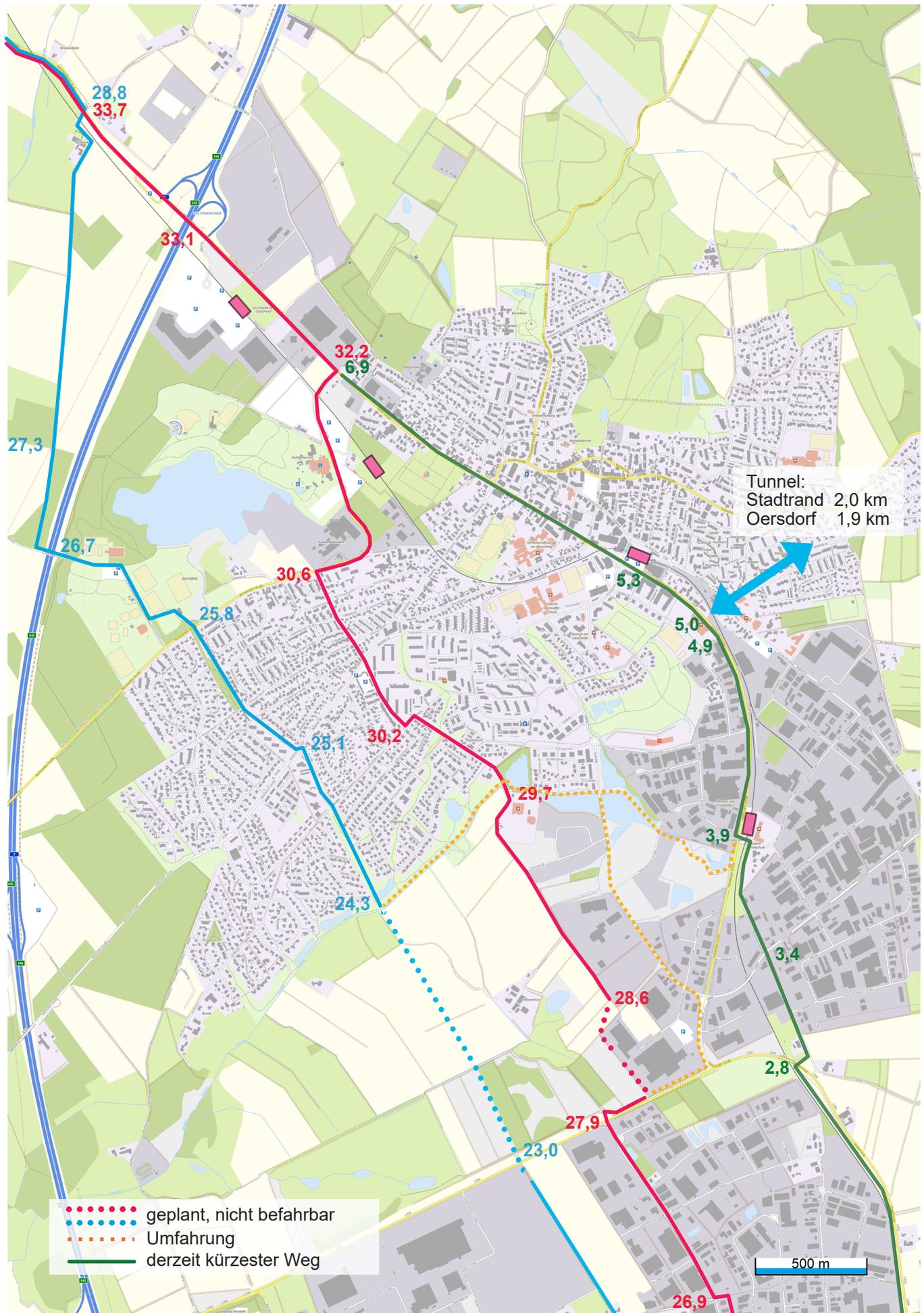


Das Wappen des Ritters Henning Alverslo, Besitzer von Gut Kaden (um 1385). Zwei Wellen für die Pinnau und die Krückau. - Alveslohe findet hier Erwähnung, weil die blaue Linie bei der Querung des Pinnautals über Alvesloher Gebiet führen würde.

"Das ist es alles, was ich Ihnen mein Herr von dem Dorfe Ulzenburg habe sagen können. Die Gegend ist in meinen Augen ungemein schön."

J. Friedrich Cramerer (1762)

7 Kaltenkirchen





Einw. 23.500 = 1.017 /km²

CDU 10, ProKaki 8, SPD 7, AfD 4, FDP 3, Linke 1 = 33 Sitze

Schaffung einer neuen Landschaftsachse

Der Bau durch Wald und Flur ist erheblich billiger als der Bau im urbanen Raum, wo Radfahren ohnehin tendenziell gefährlich ist. So kam der Gedanke auf, das Wegekreuz am Krückauwanderweg in direkter Linie über freies Feld anzusteuern.

Denn von diesem Wegekreuz gehen mehrere Grünzüge ab, darunter einer nach Norden, auf dem man 1,5 km im Grünen bis an den nördlichen Ortsrand fahren kann, wobei 3 Straßen zu queren sind. Die schnurgerade, kreuzungsfreie Verbindung verkürzt die Fahrzeit zwischen Kaki-West und dem Gewerbegebiet HU-Nord so weit, dass die Fahrt mit dem Auto kaum noch Zeitvorteile bietet.



Auf den 2 km zwischen dem Ortseingang auf Höhe Porsching (km 4,9) bis zur Einmündung der Norderstraße (km 6,9) ereigneten sich auf dem innerörtlichen Zweirichtungs-Radweg binnen 9 Jahren 46 RV-Unfälle

Nun wird sich kaum ein Bauer darauf einlassen, einen schmalen Geländestreifen zu verkaufen, der ihm das Feld in der Mitte zerschneidet. Aber vielleicht wäre er viel eher bereit, einen breiteren Geländestreifen zu verkaufen, wenn er sich von dem Erlös ein 4 mal so großes Feld kaufen kann?

So kamen wir auf die Idee einer neuen Landschaftsachse, denn die Zahl der Einwohner auf der Nordachse wächst seit Jahrzehnten jedes Jahr kontinuierlich um 1% und eines Tages wird die Gegend zugebaut sein. Will man etwas von dem grünen Charakter der Gegend bewahren, dann muss man jetzt die Weichen für künftige Generationen stellen.

Im Zuge des Radwegebaus werden Ausgleichsflächen benötigt. In Hamburg ist z.B. das ehemalige 3. Gleis neben der U1 Ausgleichsfläche für die Ortsumgehung Fuhlsbüttel entlang des Flughafens und muss jetzt erneut ausgeglichen werden. Hier in Kaltenkirchen könnte man es machen und die Hamburger hätten sogar noch etwas davon, wenn sie ihre Radroute NORD befahren.



mit Personenschaden = **23 Unfälle/km**. Schon allein deshalb bietet sich dieser Weg nicht als Dauerlösung für den (radtouristischen) Durchgangsverkehr an.



3,4 Werner-von-Siemens-Straße / Feldstraße (Brücke). Kaltenkirchen plant hier eine Ampel, um die unübersichtliche Kreuzung mit hohem LKW-Anteil zu entschärfen.

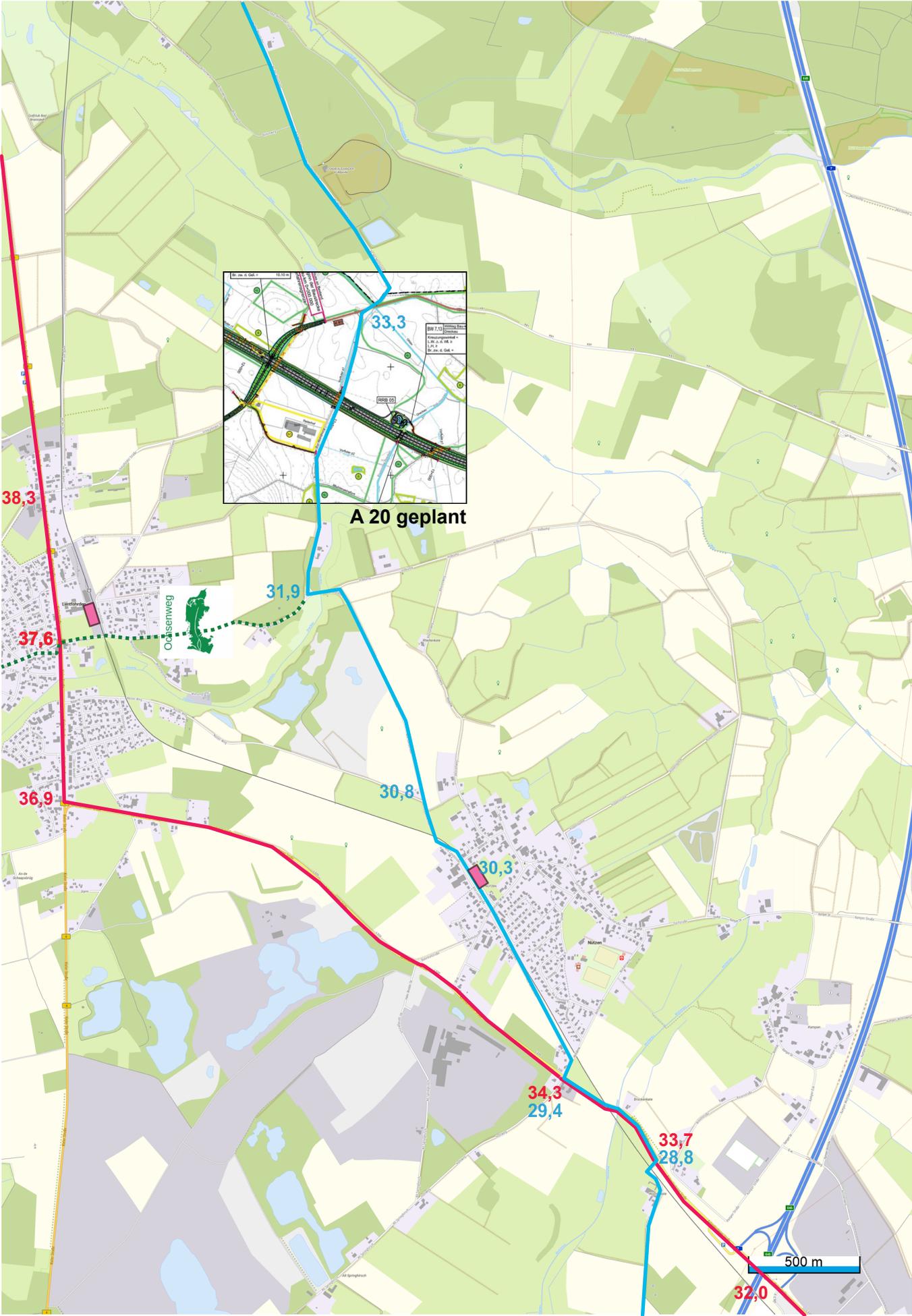


24,7 Die nach Norden führende Grünachse (24,3 - 25,8) quert 2 Durchgangs- und 1 Wohnstraße und weist in 9 Jahren **keinen einzigen Unfall** in Nord-Süd-Richtung auf.



26,7 Die Schirnaubrücke über die A7 wird nur sehr selten von Autos befahren. Von hier bis km 28,8 gab es in 9 Jahren 1 Unfall = 0,5 Unfälle/km.

8 Nützen





Einw. 1250 = 58 /km²

Allgemeine Wählergemeinschaft
Nützen/Kampen 11 = 11 Sitze (!)

Der Bau der A20

Wenn es zum Bau der A20 kommt und vorausgesetzt die Höhe der Fahrbahn ist ausreichend, wäre eine Unterquerung hier die erste Wahl ... und **das ist inzwischen auch so geplant.**

Damit kann der nächste Absatz entfallen. Vielen Dank an DEGES - auch für die Karte, damals.

Ochsenweg



31,9 Für 2026 plant der Radverkehrsrat des Kreises Segeberg eine Befahrung des Ochsenwegs, der hier, von Wedel kommend, auf die Radroute NORD einmündet.

Mein Freund der Baum

Eine 80jährige Buche speichert im Lauf ihres Lebens ca. 1 t CO₂. 1.000 kg CO₂ : 80 Jahre = 12,5 kg CO₂ pro Jahr. Wenn man 1 ltr Diesel verbrennt entstehen 2,65 kg CO₂, bei Benzin 2,32 kg ¹⁾.

Ein Autopendler, der auf dem Hin- und Rückweg zur Arbeit täglich 5 ltr Diesel/Benzin verbrennt, produziert demnach täglich(!) ungefähr die gleiche Menge CO₂, die eine Buche im Jahr(!) speichert. Da der Autopendler dies aber ca. 200 Mal im Jahr macht, ist das Argument, dass man für einen Radweg aus Gründen des Klimaschutzes grundsätzlich keine Bäume fällen darf, hinfällig. Das Fällen von Bäumen ist eher eine Frage des Kleinklimas, der Verschattung, der Bindung von Staub und der Ästhetik, insbesondere im urbanen Raum.

Da Bäume Schutz vor Regen und Sonne bieten, hat der Radverkehr in den Zeiten des Klimawandels ein großes Interesse, dass Radwege möglichst als Alleen angelegt werden. Mit Wurzelsperre, versteht sich.

¹⁾ sowie CNG 1,79 und LNG 1,63 - <https://www.kba.de/SharedDocs/Glossareintraege/DE/K/Kraftstoffverbrauch.html>



ca. 29,5 Alte Landstraße kann so bleiben wie sie ist



ca. 31,5 Alte Landstraße - eine neue Decke und gut ist



ca. 40,0 Die B4 ist eine typische dänische Fernstraße des 19. Jahrhunderts, erkennbar an ihrem schnurgeraden Verlauf und den Meilensteinen am rechten Straßenrand (von Kopenhagen aus gesehen). Eher untypisch ist, dass von den 7.600 KfZ/Tag mit Tempo 100 keins zu sehen ist.



Lentförden

Einw. 2.580 = 128 /km²

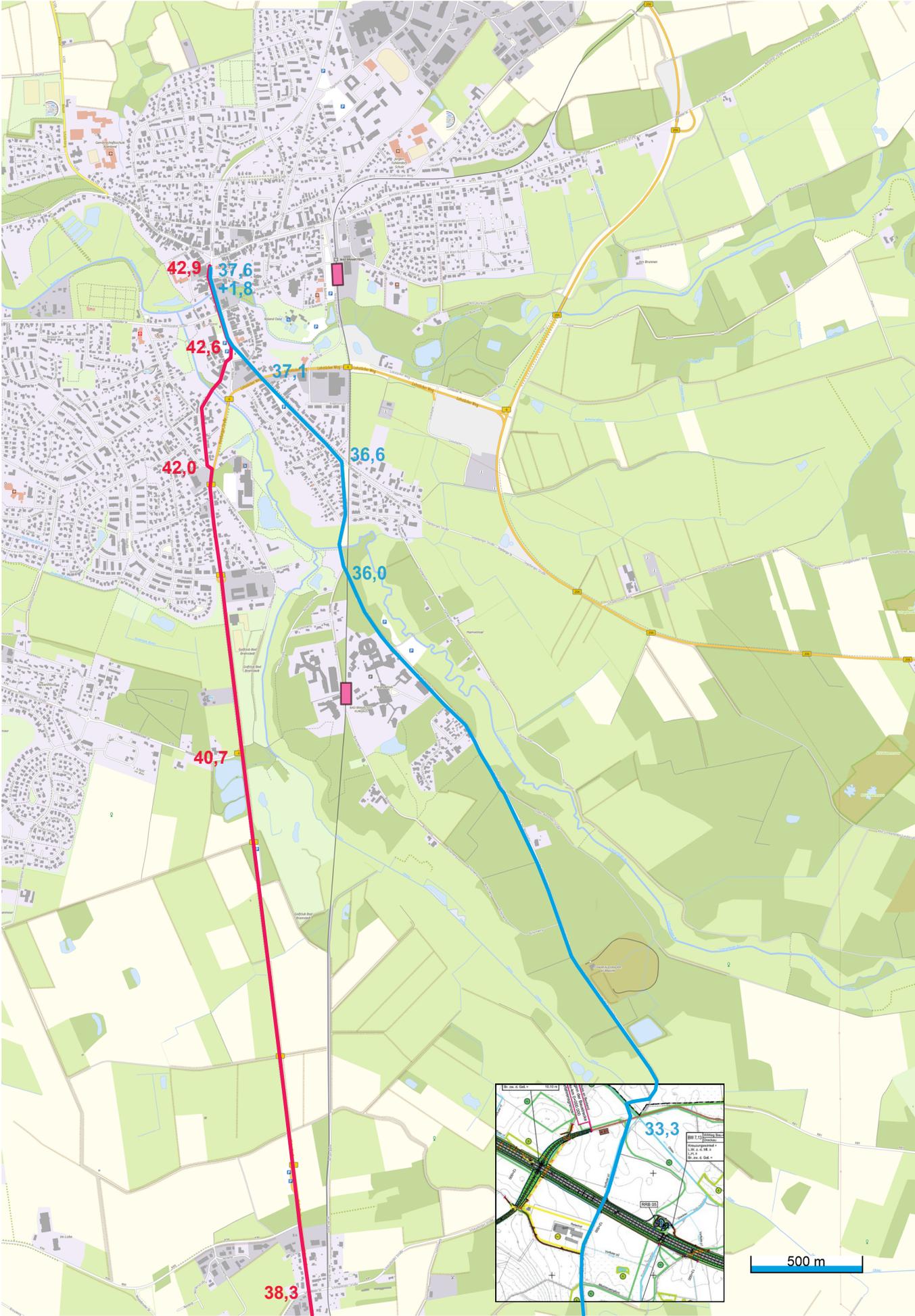
WGL 6, CDU 6, KVV 5 = 17 Sitze

Balzender Birkhahn

Wenn sich die blaue Linie durchsetzt ist Lentförden raus, verfügt aber über 3 sehr direkte Verbindungen in die Nachbarstädte Bad Bramstedt (5 km), Quickborn (15 km) und Kaki (7 km).

Lerne Deine Heimat kennen - werde Radfahrer!

9 Bad Bramstedt





Einw. 15.400 = 640 /km²

CDU 14, SPD 7, FDP 5, Grüne 5 = 31 Sitze

Ein in Gold gerüsteter Roland mit römischem Kurzsword stützt sich auf sein Schild mit dem Nesselblatt.

Die Länge einer Strecke kann nicht das einzige Kriterium sein, um die Eignung einer Linie zu beurteilen. Wichtig sind sicherlich auch die Verkehrssicherheit, die Qualität der Fahrbahn, die Erreichbarkeit, die Aufenthaltsqualität (Lärm, Luftqualität, Verschattung, Abwechslung) und die Kosten. In unserem Fall ist zudem von Bedeutung, ob die Linie ausreichend Platz bietet, um langfristig für eine steigende Nutzerzahl ertüchtigt zu werden.



ca. 33,6 An der Moorbahn ist die mit weitem Abstand übelste Schlaglochstrecke auf der ganzen Strecke. Die Kosten der Sanierung wurden vor etlichen Jahren auf 70.000 Euro geschätzt; es ist mit Sicherheit deutlich mehr.



37,4 / 41,6 Problemkreuzung Bleeck/Mühlenstraße Die Straße An der Bleecker Brücke macht einen heruntergekommenen Eindruck. Der Vorschlag aus der Verwaltung, die Linksabbiegerspur zu streichen und das Linksabbiegen (wie im Bild) zu verbieten, um Platz zu schaffen, macht vor allem auch städtebaulich sehr viel Sinn. (Der gelbe Kastenwagen hält illegal auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg.)



ca. 36,8 Butendoor

Längenvergleich

vom U-Bahnhof Sengelmanstraße zur Maria-Magdalenen-Kirche

Luftlinie:	35,8 km	0,0%
Blaue Linie + 1,8 km:	39,4 km	+ 10,0%
Rote Linie:	42,9 km	+ 19,8%
kürzeste befahrbare Linie:	39,7 km	+ 11,0%

Eine Abweichung von der Luftlinie unter 10% gilt als „sehr gut“, alles über 20% als „sehr schlecht“.

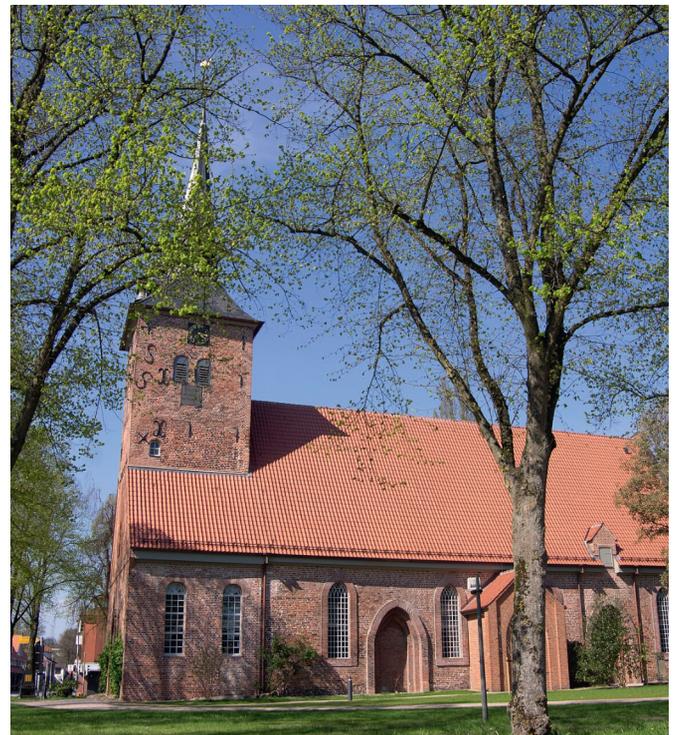
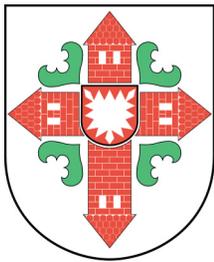


Bild: Wikipedia von Clemensfranz - Eigenes Werk

37,6 / 42,9 Sie haben das Ziel erreicht



Kreis Segeberg

Einw. 283.500 = 211 /km²

Kreistag: CDU 26, SPD 12, Grüne 9, AfD 7, FDP 5, FW 3. Linke 1, PARTEI 1, Basis 1, fraktionslos 2 = 67 Sitze

Ein christliches Kreuz aus vier Türmen mit vier Seerosenblättern und dem unvermeidlichen Nesselblatt

Was denkt der Kreis?

Der Kreis Segeberg hat das 2018 gestartete Radschnellwegprojekt der Metropolregion Hamburg von Anfang an begrüßt und unterstützt.

2024 wurde das Projekt mit der Planung eines 300 km umfassenden Radschnellnetzes abgeschlossen, die einzelnen Strecken mit Machbarkeitsstudien und positiven Nutzen-/Kosten-Analysen versehen.

Der Kreis hat die Verantwortung für die genaue Routenplanung den „betroffenen“ Kommunen überlassen, sich aber gemeinsam mit den Kommunen für eine übergeordnete Planungs- und Finanzierungsverantwortung des Landes ausgesprochen, da weder Kreis noch Kommunen über die für ein Projekt dieser Größenordnung erforderlichen personellen wie finanziellen Ressourcen verfügen.

Das Land hat seine ursprüngliche Zusage, nicht nur die planerische sondern auch finanzielle Verantwortung für die Radschnellverbindung zu übernehmen allerdings 2024 wieder zurückgezogen, so dass nunmehr die Baulastträger der entsprechenden Straßen über Planung und Finanzierung des Radschnellweges (der inzwischen zu „Radroute+“ umbenannt wurde) entscheidet.

Das bedeutet konkret, dass sich alle Kommunen – außer Norderstedt (da die auszubauende Straße eine Landesstraße ist; hier hat das Land angekündigt, seine Planungen bis Ende 2026 abzuschließen) – nicht dazu in der Lage sehen, die Planungen fort- und umzusetzen. Die dafür erforderlichen Mittel wären für die Kommunen trotz vom Land in Aussicht gestellter Förderung von 75% deutlich zu hoch.

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung seines bestehenden Radverkehrskonzeptes versucht der Kreis nun ermitteln zu lassen, inwiefern eine Realisierung des Radschnellweges / der „Radroute+“ unterhalb der definierten RSW-Standards und ggf. modifizierter Routenführung von der Landesgrenze bis Bad Bramstedt möglich wäre.

Die Anregungen des Radverkehrsrates werden in diesen Untersuchungen dankbar aufgenommen.

Arne Hansen

Vorsitzender des für den Radverkehr zuständigen Ausschusses für Umwelt-, Natur- und Klimaschutz des Kreises Segeberg



Schleswig-Holstein

Einw. 2.960.000 = /187 km²

Landtag: CDU 34, Grüne 14, SPD 12, FDP 5, SSW 4 = 69 Sitze

Links die Schleswiger Löwen, rechts das holsteinische Nesselblatt - das Ganze „Up ewig ungedeelt“

Was macht Kiel?

Kiel macht nichts, Kiel wartet ab. Und daran wird sich auch nichts ändern, bis sich die Akteure vor Ort auf eine gemeinsamen Linie geeinigt haben.

Es bietet sich an, sich dabei auf den südlichen Abschnitt bis zur Umlaufsperre in Ulzburg-Süd zu konzentrieren. Dies ist der meist befahrene Abschnitt. So kann innerhalb eines überschaubaren Zeitraums eine straffe und - mit kleinen Einschränkungen - angenehm und sicher befahrbare Route bis Bad Bramstedt hergestellt werden.



Foto Jens Daberkow

Der ADFC-HU sagt Tschüß und auf Wiedersehen im echten Norden!

„Weiterhin ist es geboten, den Kontakt zum Nachbarland Schleswig-Holstein aufzunehmen, um sich gemeinsam auszutauschen, wie realistisch es ist, die Radroute derzeit in ihrer ursprünglich angedachten Form fertigzustellen.“

Gemeinsamer Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion v. 23. 7. 2025

<https://bv-hh.de/hamburg-nord/documents/weiteres-verfahren-betreffend-die-radrouteplus-bad-bramstedt-hamburg-gemeinsamer-antrag-der-spd-cdu-und-fdp-fraktion-203620>