

An den Vorsitzenden des  
Ausschusses für Stadtentwicklung  
und Verkehr der Stadt Norderstedt  
Herrn Jürgen Lange



Fraktionen in der  
Stadtvertretung Norderstedt  
Rathausallee 62  
22846 Norderstedt

Norderstedt, 24.02.14

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr 06.03.2014 - Antrag

Sehr geehrter Herr Lange,

im Namen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bitten wir, den folgenden Tagesordnungspunkt in die Tagesordnung der nächsten Sitzung aufzunehmen:

**„Kooperation: Ein Radschnellweg von Alsterdorf nach Norderstedt“**

Unter diesem TOP stellen wir folgenden Antrag:

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Verwaltung wird aufgefordert, einen Radschnellweg von Alsterdorf nach Norderstedt zu planen und bei Realisierung, für den Norderstedter Teil, diesen über Haushaltsmittel des Titels der geplanten Maßnahmen der AG Radverkehr zu finanzieren.
2. Die Verwaltung soll im Rahmen der Planung den Kontakt zum Bezirk Hamburg-Nord suchen. Ziel soll eine Fortführung bzw. Anbindung der Strecke nach Süden an das Hamburger Rad Netz sein.
3. Auf diesem Weg soll es möglich sein, durchgehend mit hoher Geschwindigkeit Rad zu fahren. Daher sollte der Radschnellweg die folgenden Eigenschaften haben:
  - Der Schnellweg sollte an Kreuzungen mit kleineren Straßen vorfahrtsberechtigt sein. Die Kreuzungen sollten zudem gut einsehbar sein, um sie trotz hoher Geschwindigkeit sicher passieren zu können.
  - Es soll eine gute Anbindung des Gewerbegebietes im Süden von Garstedt in Richtung Süden entstehen, z.B. durch eine neue Brücke über die Tarpenbek.
  - Das Gebiet um den Neubau des Tesa-Geländes soll an den Radschnellweg angebunden werden (z.B. über Gutenbergring-Suckweg).
  - Der Schnellweg erhält einen einheitlichen Fahrbahnbelag und eine ausreichende Breite von 4 Metern für beide Fahrrichtungen zusammen.
  - Für Fußgängerinnen und Fußgänger werden getrennte Flächen eingerichtet, um Konflikte mit dem Radverkehr aufzulösen.
  - Der Schnellweg wird im Winter in die gleiche Räumkategorie wie die Hauptverkehrsstraßen aufgenommen.

### Begründung:

Es besteht fraktionsübergreifend Einigkeit, dass der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen der Stadt Norderstedt in den kommenden Jahren deutlich steigen soll. Leider ist das Norderstedter Verkehrssystem auch heute noch insgesamt nicht attraktiv genug.

Wer beispielsweise in Norderstedt wohnt und im Groß Borsteler Gewerbegebiet südlich des Flughafens arbeitet, wird keine schnelle Radroute finden. Auch für Bürger\_innen aus Alsterdorf oder Fuhsbüttel, die das Norderstedter Gewerbegebiet im Süden Garstedts aufsuchen wollen, ist die Routenführung mit dem Rad über die z.B. geplante Veloroute 4 der Hamburger nicht attraktiv.

Norderstedt ist mit 16.000 Pendelnden täglich die Stadt mit den meisten Einpendelnden nach Hamburg [1]. Aber auch Hamburger\_innen pendeln in zunehmendem Maße zur Arbeit nach Norderstedt, was durch die Neuansiedlung von Tesa noch zunehmen wird. Viele legen auf dem Weg zu ihrem Arbeitsplatz dabei besonders lange Strecken zurück und profitieren daher besonders von der Möglichkeit, mit einer für den Radverkehr hohen Geschwindigkeit zu fahren. Aus diesen Gründen sollte die Radverkehrsverbindung nach Norderstedt als Radschnellweg ausgeführt werden.

Im Bezirk Hamburg-Nord bietet sich eine Route in Nord-Süd-Richtung parallel zum Flughafen von Alsterdorf nach Norderstedt an. In Fuhsbüttel, Alsterdorf und südlich davon wohnen viele Menschen, die in Langenhorn oder in Norderstedt arbeiten, z.B. im Garstedter Gewerbegebiet zwischen Niendorfer Straße und der Straße In de Tarpen. In jüngster Zeit siedelt sich die Firma Tesa dort an. Umgekehrt wohnen in Norderstedt und in Langenhorn viele Menschen, die in der City Nord oder im großen Gewerbegebiet südlich des Flughafens in Groß Borstel arbeiten. All diesen Menschen ist gemein, dass der vorgeschlagene Radschnellweg ihnen einen schnellen und sicheren Weg zur Arbeit mit dem Rad ermöglichen würde. Das Klima, die Anwohnerinnen und Anwohner an den Straßen aufgrund weniger Lärm- und Schadstoffemissionen und nicht zuletzt die Nutzer\_innen von Straßen könnten profitieren.

Ein Radschnellweg verbindet weiter voneinander entfernt liegende Ziele und Verkehrsquellen möglichst geradlinig miteinander. Kombiniert mit einer hohen Geschwindigkeit können so kurze Fahrtzeiten erreicht werden. Diese kann längst nicht mehr nur von jungen und sportlichen Menschen erreicht werden, da immer breitere Bevölkerungsschichten Räder mit elektrischer Antriebsunterstützung für sich entdecken.

Für die erfolgreiche Einrichtung eines Radschnellweges gibt es einige Faktoren:

- Um den Radschnellweg auch für unsicherere Radfahrende attraktiv zu machen, sollte die Strecke weitestgehend abseits des Kfz-Verkehrs liegen.
- Um regelmäßig eine hohe Geschwindigkeit erzielen zu können, darf es nur wenige Kreuzungen geben.
- Die wenigen vorhandenen Kreuzungen sollten gut einsehbar sein und dem Schnellweg Vorrang einräumen.

Allgemeine Hauptverkehrsstraßen stellen für Schnellwege ein Hindernis dar, da zur Querung möglicherweise teure Ingenieursbauwerke wie Brücken oder Unterführungen erforderlich sein können. Daher können Radschnellwege dort besonders preiswert gebaut werden, wo nur wenige Hauptverkehrsstraßen zu queren sind.

Konkret vorgeschlagen sei folgende Routenführung (vgl. Karte im Anhang):

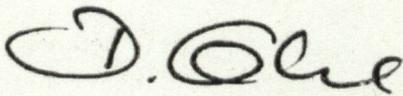
Südlicher Startpunkt ist die Kreuzung Zeppelinstraße/Alsterkrugchaussee. Weiter geht es direkt hinter der Lärmschutzwand der Ortsumgehung Fuhsbüttel nach Norden hin zur Straße Kniep. Die Holtkoppel wird gequert und es geht durch eine Grünanlage zum Jugendparkweg und weiter durch die Kleingärten zum Krohnstieg. Hinter dem Krohnstieg geht es weiter geradeaus durch weitere Kleingärten und dann durch eine ökologische Ausgleichsfläche für die Flughafen S-Bahn. Nach der Straße Kulenstück geht es entweder durch den Masenkamp oder durch die Straße

Heerbuckhoop und die Kleingärten am Suckweg weiter zum Tarpenring. Nach der schwierigen Querung der Straße Tarpen verläuft die Strecke in einer Grünanlage neben der Tarpenbek bis zu einer Brücke an der Norderstedter Tarpenbekstraße. Von hier an bietet sich eine Fortführung auf Norderstedter Boden an, über die Tarpenbekstraße die Landesgrenze querend und könnte dann über die Straßen Bekwisch und Hempberg in Garstedt enden oder eine Fortführung östlich am Herold Center entlang, die Marommer Straße querend entlang der bestehenden U1-Strecke bis Norderstedt Mitte erfahren.

Die besondere Eignung der vorgestellten Strecke ergibt sich aus zwei Gründen. Zum einen quert die Strecke mit Ausnahme von Krohnstieg, Tarpen und Ohechausse keine größeren Straßen. Daher wird sie mit nur wenigen Bauwerken oder Verkehrsregelungen auskommen. Zum anderen wird die Strecke bereits heute von vielen Radfahrenden genutzt, sie wird also eigentlich nicht komplett neu hergestellt, sondern lediglich aufgewertet. Im Vergleich zum heutigen Zustand sind Verbesserungen bei den Kreuzungen (Vorfahrt, Sichtbeziehungen), bei Fahrbahnbreite und -belag (heute viele unterschiedliche, teilweise schlechte Beläge) und bei den Querungen der größeren Straßen möglich. Zudem sollte der Schnellweg im Winter von den Räumdiensten nach Kopenhagener Vorbild bevorzugt behandelt werden. Norderstedt hat hier in jüngster Zeit schon als Vorbild für Schneeräumung auf Fahrradrouen gedient.

An Straßen mit Kfz-Verkehr ist es selbst in verkehrarmen Wohngebieten üblich, Fußgänger\_innen eigene Verkehrsflächen zur Verfügung zu stellen. Dies soll auch am Radschnellweg gelten.

Für die Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN



Detlev Grube  
Fraktionsvorsitzender

[1] [mobil.abendblatt.de/wirtschaft/article122872553/Hamburg-zieht-immer-mehr-Pendler-an-Tendenz-steigend.html](http://mobil.abendblatt.de/wirtschaft/article122872553/Hamburg-zieht-immer-mehr-Pendler-an-Tendenz-steigend.html)

Anlage

Karte der Radschnellweg-Strecke