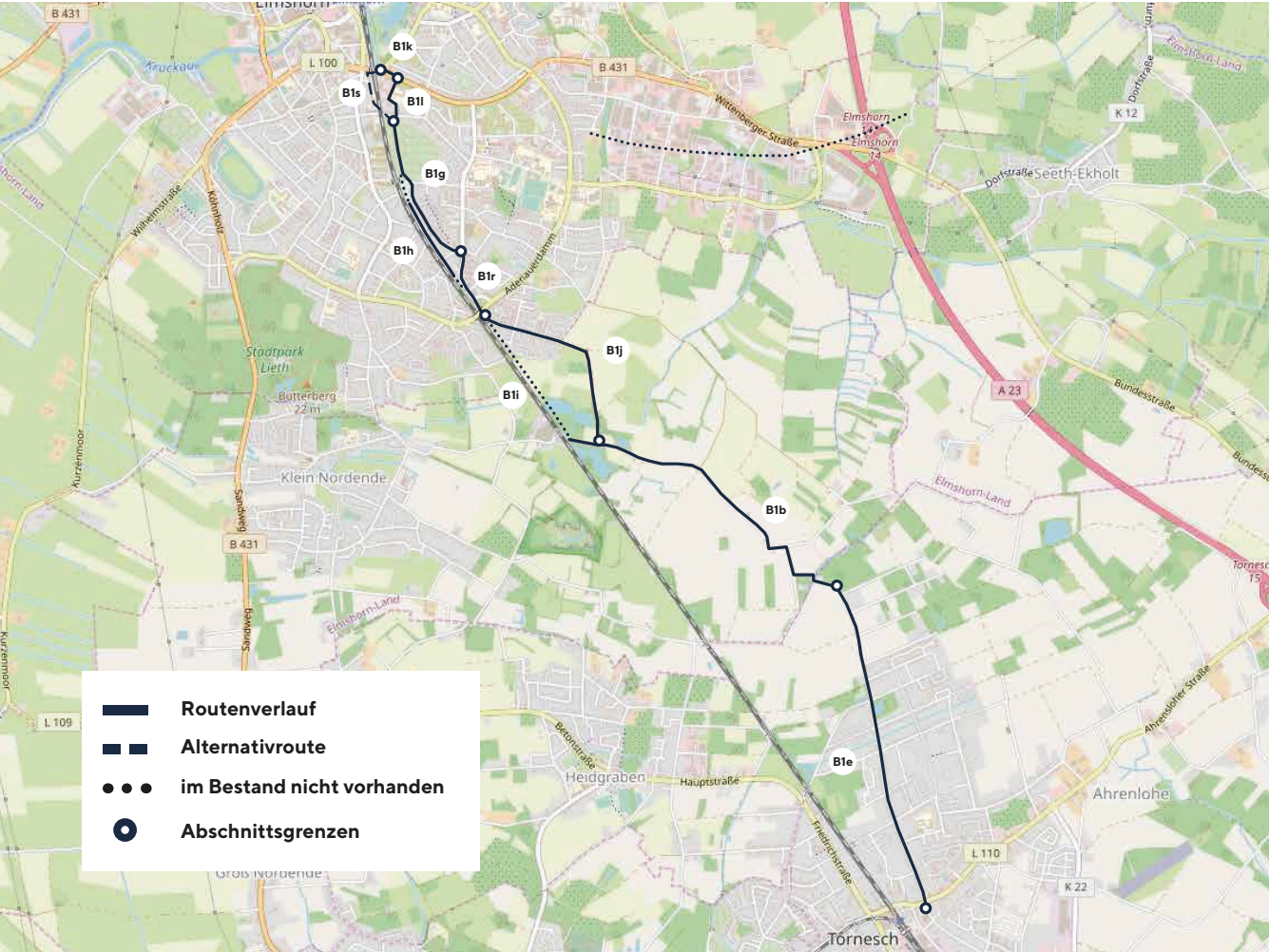


RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

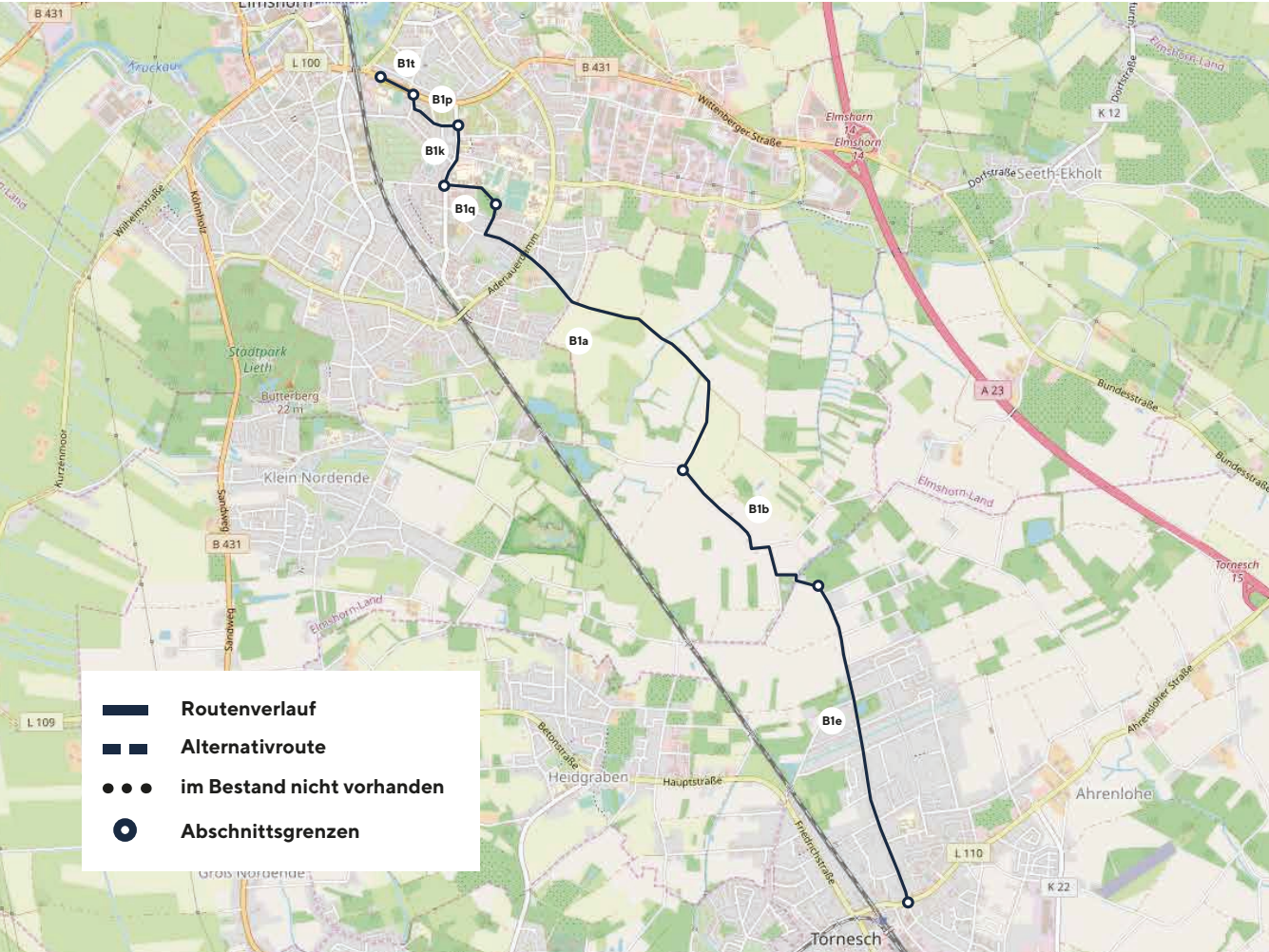
Abschnitt 1: Elmshorn – Tornesch, B-Variante (Westführung)



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
B1k	B431 Hamburger Straße	0,26	Baulich angelegter Radweg mit Trennung Fuß-/Radverkehr	1	Kfz-Verkehr Fußverkehr Flächenverfügbarkeit	Kurz	Verbreiterung des vorhandenen Radwegs. Trennung von Fuß- und Radverkehr.	Westlich der Bahn (An der Bahn) inklusive neuer Bahnquerung (Am Eiskeller/ Holzweg) (B1s)
B1l	Dohrmannweg	0,30	Straße ohne Radverkehrsanlage, angebaut	1	Fußverkehr Kita-Zufahrt Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung des vorhandenen Weges	
B1f	Holzweg – [Weg durch Kleingartenanlage]	0,52	Straße ohne Radverkehrsanlage/ Fußweg	1	Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Einrichtung einer Fahrradstraße, Verbreiterung Weg	Parallel verlaufender Weg entlang der Bahngleise (B1h)
B1g	Holunderstraße – Hainholz	0,64	Straße ohne Radverkehrsanlage, angebaut	1	Kfz-Verkehr Flächenverfügbarkeit	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
B1r	Hainholzer Damm	0,46	Baulich angelegter Radweg mit Trennung Fuß-/Radverkehr	0	Kfz-Verkehr Flächenverfügbarkeit Schule	Nein	Verbreiterung des vorhandenen Radwegs	
B1j	Ollerlohstraße – Spielstraße	1,42	Straße ohne Radverkehrsanlage, teilweise angebaut, teilweise außerorts	0	Naturschutz Kfz-Verkehr	Nein	Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn, Einrichtung Fahrradstraße	Abkürzung durch Neubautrasse entlang der Bahngleise (B1i)
B1b	Liether Moor – Bi'n Himmel – Grenzweg	2,12	Straße ohne Radverkehrsanlage, außerorts	0	Naturschutz Kfz-Verkehr	Nein	Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn, Einrichtung Fahrradstraße	
B1e	Heimstättenstraße – Wilhelmstraße	2,28	Straße ohne Radverkehrsanlage, größtenteils angebaut und mit Gehweg	1	Kfz-Verkehr Naturschutz Fußverkehr Flächenverfügbarkeit	Nein	Einrichtung Fahrradstraße	

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

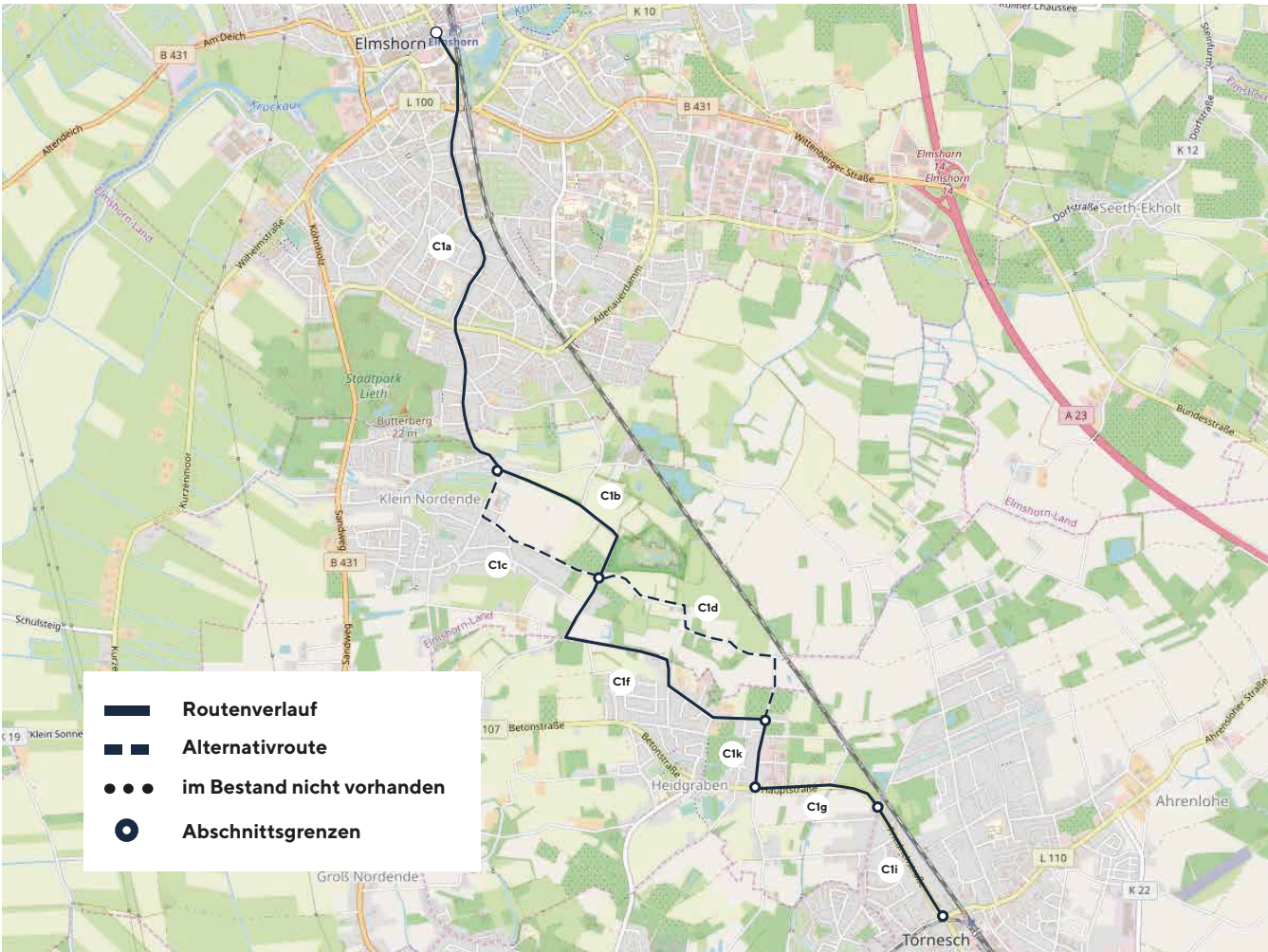
Abschnitt 1: Elmshorn – Tornesch, B-Variante (Ostführung)



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle? (Kurz/Lang/Nein)	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
B1t	B431 Hamburger Straße	0,49	Baulich angelegter Radweg mit Trennung Fuß-/Radverkehr	1	Kfz-Verkehr Fußverkehr Flächenverfügbarkeit	Kurz	Verbreiterung des vorhandenen Radwegs. Trennung von Fuß- und Radverkehr.	
B1p	Bussardweg – Falkenweg	0,44	Straße ohne Radverkehrs-anlage, angebaut	1	Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung des vorhandenen Weges	
B1k	Hainholzer Damm	0,43	Baulich angelegter Radweg mit Trennung Fuß-/Radverkehr	0	Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung des vorhandenen Radwegs	
B1q	Fröbelstraße – Weg durch Schulwald – Hainholzer Scholtwiete	0,63	Wohnstraße ohne Radwege		Fußverkehr (Schule) Naturschutz	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
B1a	Plinkstraße – Wischdamm	2,52	Straße ohne Radverkehrs-anlage, tw. angebaut	1	Naturschutz	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße, tw. Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn (außerorts)	
B1b	Liether Moor – Bi'n Himmel – Grenzweg	1,39	Straße ohne Radverkehrs-anlage, außerorts	0	Naturschutz Kfz-Verkehr	Nein	Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn, Einrichtung Fahrradstraße	
B1e	Heimstättenstraße – Wilhelmstraße	2,28	Straße ohne Radverkehrs-anlage, größtenteils angebaut und mit Gehweg	1	Kfz-Verkehr Naturschutz Fußverkehr Flächenverfügbarkeit	Nein	Einrichtung Fahrradstraße	

RADSCHNELLWEG ELMSHORN – HAMBURG

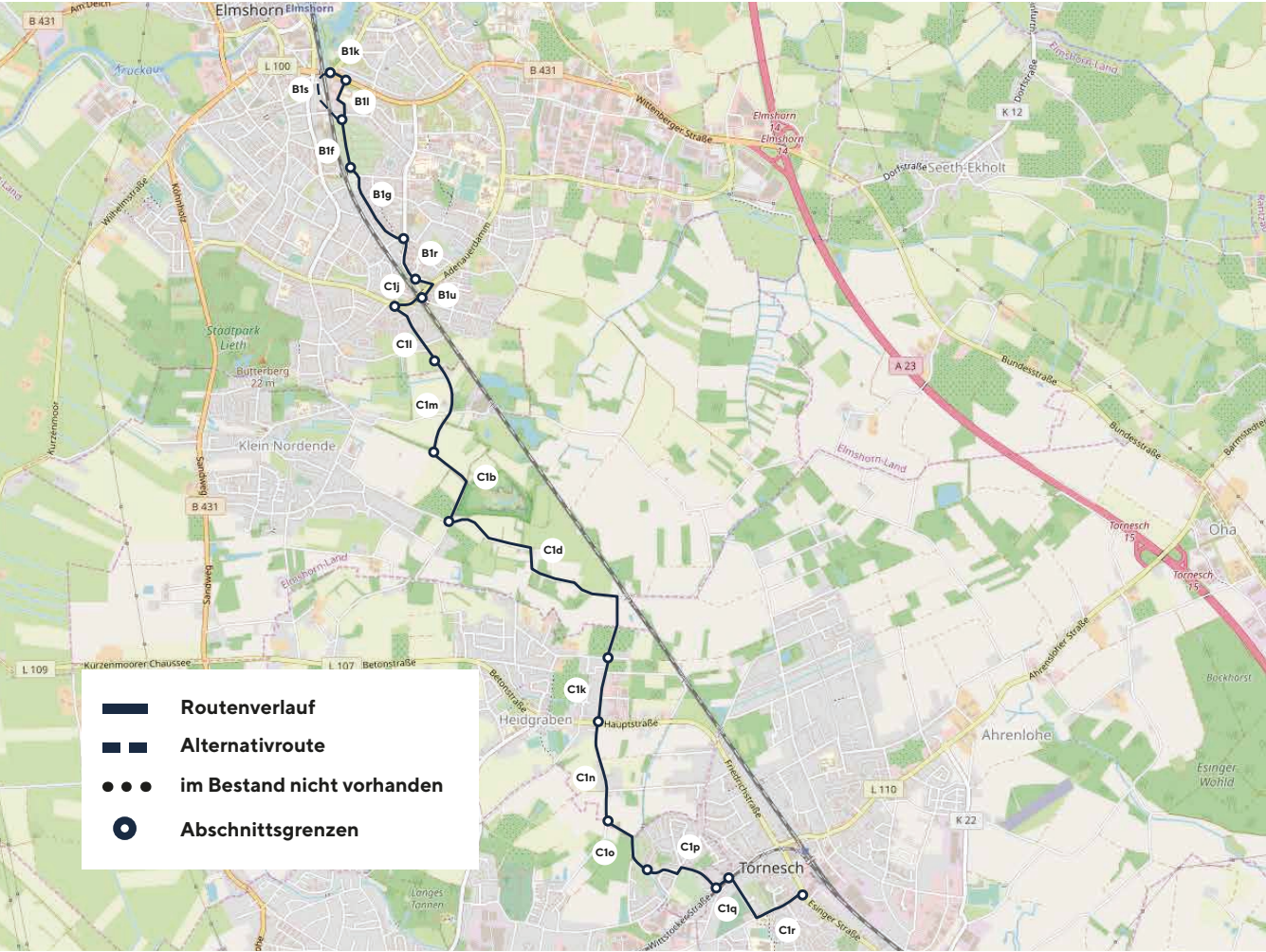
Abschnitt 1: Elmshorn – Tornesch, C-Variante



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knoten-punkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
C1a	Ansgarstraße – Hebbelstraße – Lieth – Dorfstraße	2,80	Baulich angelegter Radweg mit Trennung Fuß-/Radverkehr, teilweise Schutzstreifen	2	Kfz-Verkehr Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung des vorhandenen Radwegs. Trennung von Fuß- und Radverkehr.	
C1b	Ziegeleiweg – [Feldweg] – Finkhorn – Langengang	1,29	Feldweg und schmale Straße ohne Radverkehrsanlage	0	Naturschutz	Nein	Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn, Einrichtung Fahrradstraße	Dorfstraße – Sandhöhe (C1c)
C1f	Lusbarg – Birkenweg – Heideweg – Eichenweg	2,21	Schmale Straße ohne Radverkehrsanlage, teilweise angebaut	1	Flächenverfügbarkeit Naturschutz	Nein	Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn, Einrichtung Fahrradstraße	Heideweg – Kreuzweg (C1d)
C1k	Kreuzweg	0,48	Schmale Straße ohne Radverkehrsanlage, teilweise angebaut	0	Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn, Einrichtung Fahrradstraße	
C1g	L107 Hauptstraße	0,95	Baulich angelegter schmaler Zweirichtungsradweg, Führung mit dem Fußverkehr	0	Naturschutz Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung des vorhandenen Radwegs, Trennung von Fuß- und Radverkehr	
C1i	L107 Friedrichstraße	0,90	Baulich angelegter Radweg, Führung mit dem Fußverkehr	1	Flächenverfügbarkeit Kfz-Verkehr Fußverkehr	ca. 1 km	Verbreiterung des vorhandenen Radwegs/ Anlage Radfahrstreifen, Trennung von Fuß- und Radverkehr	

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

Abschnitt 1: Elmshorn – Tornesch, B-C Variante



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
B1k	B431 Hamburger Straße	0,26	Baulich angelegter Radweg mit Trennung Fuß-/Radverkehr	1	Kfz-Verkehr Fußverkehr Flächenverfügbarkeit	Kurz	Verbreiterung des vorhandenen Radwegs. Trennung von Fuß- und Radverkehr.	Westlich der Bahn (An der Bahn) inklusive neuer Bahnquerung (Am Eiskeller/ Holzweg) (B1s)
B1l	Dohrmannweg	0,30	Straße ohne Radverkehrsanlage, angebaut	1	Fußverkehr Kita-Zufahrt Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung des vorhandenen Weges	
B1f	Holzweg – [Weg durch Kleingartenanlage]	0,52	Straße ohne Radverkehrsanlage/ Fußweg	1	Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Einrichtung einer Fahrradstraße, Verbreiterung Weg	
B1g	Holunderstraße – Hainholz	0,64	Straße ohne Radverkehrsanlage, angebaut	1	Kfz-Verkehr Flächenverfügbarkeit	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	Parallel verlaufender Weg entlang der Bahngleise (B1h)
B1r	Hainholzer Damm	0,37	Baulich angelegter Radweg mit Trennung Fuß-/Radverkehr	0	Kfz-Verkehr Flächenverfügbarkeit Schule	Nein	Verbreiterung des vorhandenen Radwegs	
B1u	Hainholter Ohr – Adenauerdamm	0,29	Baulich angelegter Radweg mit Trennung Fuß-/Radverkehr	1	Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Ja (Brücke)	Verbreiterung des vorhandenen Radwegs.	
C1j	Heidmühlenweg	0,18	Baulich angelegter Radweg mit Trennung Fuß-/Radverkehr	1	Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung des vorhandenen Radwegs.	
C1l	Nordender Weg	0,43	Straße ohne Radverkehrsanlage, größtenteils angebaut	0	Kfz-Verkehr Flächenverfügbarkeit	Nein	Einrichtung Fahrradstraße	
C1m	Liether Feldstraße – An der Bahn – Finkhorn	0,80	Straße ohne Radverkehrsanlage	0	Naturschutz	Nein	Einrichtung Fahrradstraße	

RADSCHNELLWEG ELMSHORN – HAMBURG

Abschnitt 1: Elmshorn – Tornesch, B-C Variante



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
C1b	Finkhorn – Langengang	1,29	schmale Straße ohne Radverkehrs-anlage	0	Naturschutz	Nein	Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn, Einrichtung Fahrradstraße	
C1d	Heideweg – Kreuzweg	1,97	schmale Straße ohne Radverkehrs-anlage	0	Naturschutz	Nein	Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn, Einrichtung Fahrradstraße	
C1k	Kreuzweg	0,48	Schmale Straße ohne Radverkehrs-anlage, teilweise angebaut	1	Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn, Einrichtung Fahrradstraße	
C1n	Jägerstraße	0,78	Straße ohne Radverkehrsanlage	0	Naturschutz	Nein	Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn, Einrichtung Fahrradstraße	
C1o	[Weg zwischen Jägerstraße und Neuer Damm] – [Verbindung durch Wohngebiet zwischen Neuer Damm und Birkenstieg]	0,39	Trampelpfade, Wohnwege	0	Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Verbreiterung/Befestigung der Wege	
C1p	Birkenstieg – Am Steinberg	0,68	Straße ohne Radverkehrsanlage, angebaut	1	Flächenverfügbarkeit	Nein	Einrichtung Fahrradstraße	
C1q	Jürgen-Siemsen-Straße/Uetersener Straße	0,15	Baulich angelegter Radweg – Straße ohne Radverkehrsanlage	0	Flächenverfügbarkeit, Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Verbreiterung Radweg, Mischverkehr	
C1r	Friedensallee – Friedlandstraße	0,75	Straße ohne Radverkehrsanlage	1	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung Fahrradstraße	

	B-Variante West	B-Variante Ost	C-Variante	B-/C-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	0	0	-	0
	Nutzung existierender Straßen; Knicks/Gräben	Nutzung existierender Straßen; Knicks/Gräben	Nutzung existierender Straßen; Knicks/Gräben; tw. eng bebaut	Größtenteils Nutzung existierender Straßen; Knicks/Gräben
Konfliktvermeidung (Nutzung)	+	0	0	0
	vergleichsweise wenig Kfz-Verkehr	Auch von KFZ-Verkehr genutzt (v.a. in Elmshorn)	Auch von KFZ-Verkehr genutzt (v.a. in Elmshorn)	Größtenteils auch von KFZ-Verkehr genutzt (v.a. in Elmshorn)
Attraktive Strecke	++	0	0	-
	Sehr direkte Führung; Gesamtlänge: 8,0 km	Kleine Umwege v.a. im ländlichen Bereich; Gesamtlänge 8,2 km	Mehrere 90-Grad-Kurven (gefühlter Umweg!) Gesamtlänge 8,6 km	Umweg Brücke Adenauerdamm, westliche Führung durch Tornesch Gesamtlänge: 10,3 km
Baulicher Aufwand	+	+	0	+
	Ausbau existierender Straßen	Ausbau existierender Straßen	Ausbau existierender Straßen	Ausbau existierender Straßen
Erschließungsfunktion	+	++	0	+
	Erschließt Hauptsiedlungsgebiete Elmshorn und Tornesch, direkte Verbindung zu Gewerbegebiet Grauer Esel möglich	Erschließt Hauptsiedlungsgebiete Elmshorn und Tornesch, direkte Verbindung zu Gewerbegebiet Grauer Esel möglich	erschließt Wohngebiete, aber nicht Hauptsiedlungsgebiete Elmshorn/Tornesch, abseits Schulen, hohe Entfernung zu Gewerbegebiet Grauer Esel	Erschließt Hauptsiedlungsgebiet Elmshorn, Tornesch-West, direkte Verbindung zu Gewerbegebiet Grauer Esel möglich
Haltestellen des ÖPNV	++	++	++	+
	Anbindung der Bahnstationen Elmshorn und Tornesch	Anbindung der Bahnstationen Elmshorn und Tornesch	Anbindung der Bahnstationen Elmshorn und Tornesch	Anbindung Tornesch mit Umweg
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	+	0	0	0
	Gut umsetzbar ohne Gehwege im Außengebiet.	Gut umsetzbar ohne Gehwege im Außengebiet. Problem Bereich Hainholzer Damm	ohne baulich getrennte Radwege im Außengebiet umsetzbar, Problem Hauptstraße Heidgraben/Friedrichstraße Tornesch	Gut umsetzbar ohne Gehwege im Außengebiet. Problem Bereich Hainholzer Damm; Tornesch
Realisierungsaufwand	+	+	+	0
	Ausbau existierender Wege	Ausbau existierender Wege	Ausbau existierender Wege	Ausbau existierender Wege, tw. fragliche Grundstücksverfügbarkeit (Tornesch)
Umgebungsqualität `	+	+	0	+
	Sehr attraktive Route und Umgebung	Sehr attraktive Route und Umgebung	Teilweise attraktive Route und Umgebung, teilweise aber auch direkte Nähe zu Kfz-Verkehr	Größtenteils sehr attraktiv
Gesamtbewertung	0	+	+	0

Vorschlag für Vorzugsvariante

ggf. kurzfristige Lösung

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

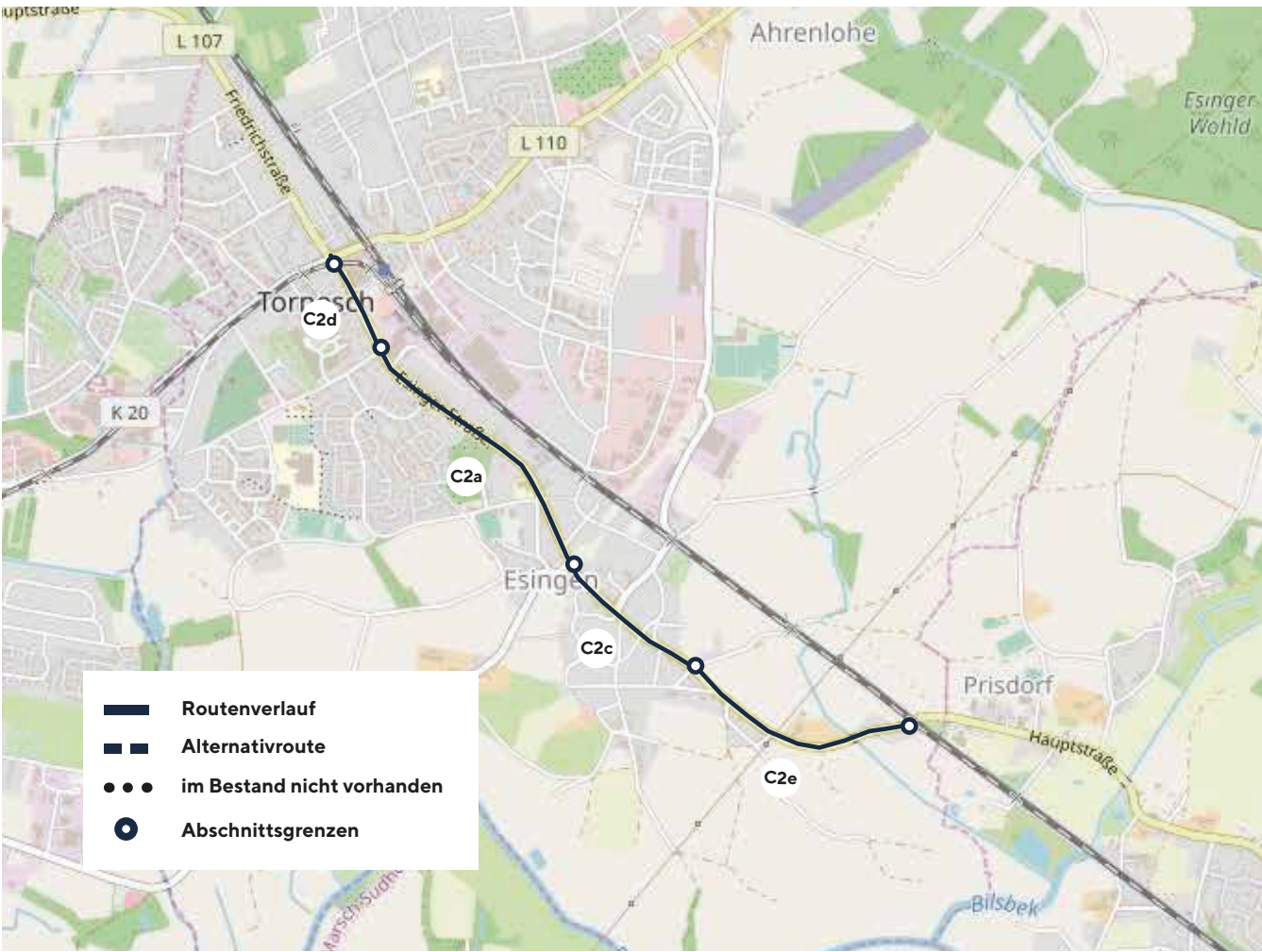
Abschnitt 2a: Tornesch-Bahnübergang L107, B-Variante



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
B2a	Lindenweg	0,56	Straße ohne Radverkehrsanlage, angebaut	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung Fahrradstraße	
B2e	Gärtnerstraße	0,57	Straße ohne Radverkehrsanlage, angebaut	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung Fahrradstraße	
B2f	[Lückenschluss] zwischen Gärtnerstraße und Großer Moorweg	0,39	Keine Verbindung vorhanden (Kreuzung der geplanten K22-Unterführung)	1	Flächenverfügbarkeit Naturschutz, Bahn (3. Gleis), Neuplanung K22	Nein	selbständig geführter Radweg	
B2h	[Lückenschluss] zwischen Großer Moorweg und Kreyhorn	0,54	Keine Verbindung vorhanden	1	Flächenverfügbarkeit, Landwirtschaft, Bahn (3. Gleis)	Nein	selbständig geführter Radweg	
B2g	Kreyhorn – [Feldweg]	0,68	Straße ohne Radverkehrsanlage; bestehender Feldweg	1	Naturschutz Flächenverfügbarkeit Landwirtschaft	Nein	Fahrradstraße – selbständig geführter Radweg	

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

Abschnitt 2a: Tornesch-Bahnübergang L107, C-Variante



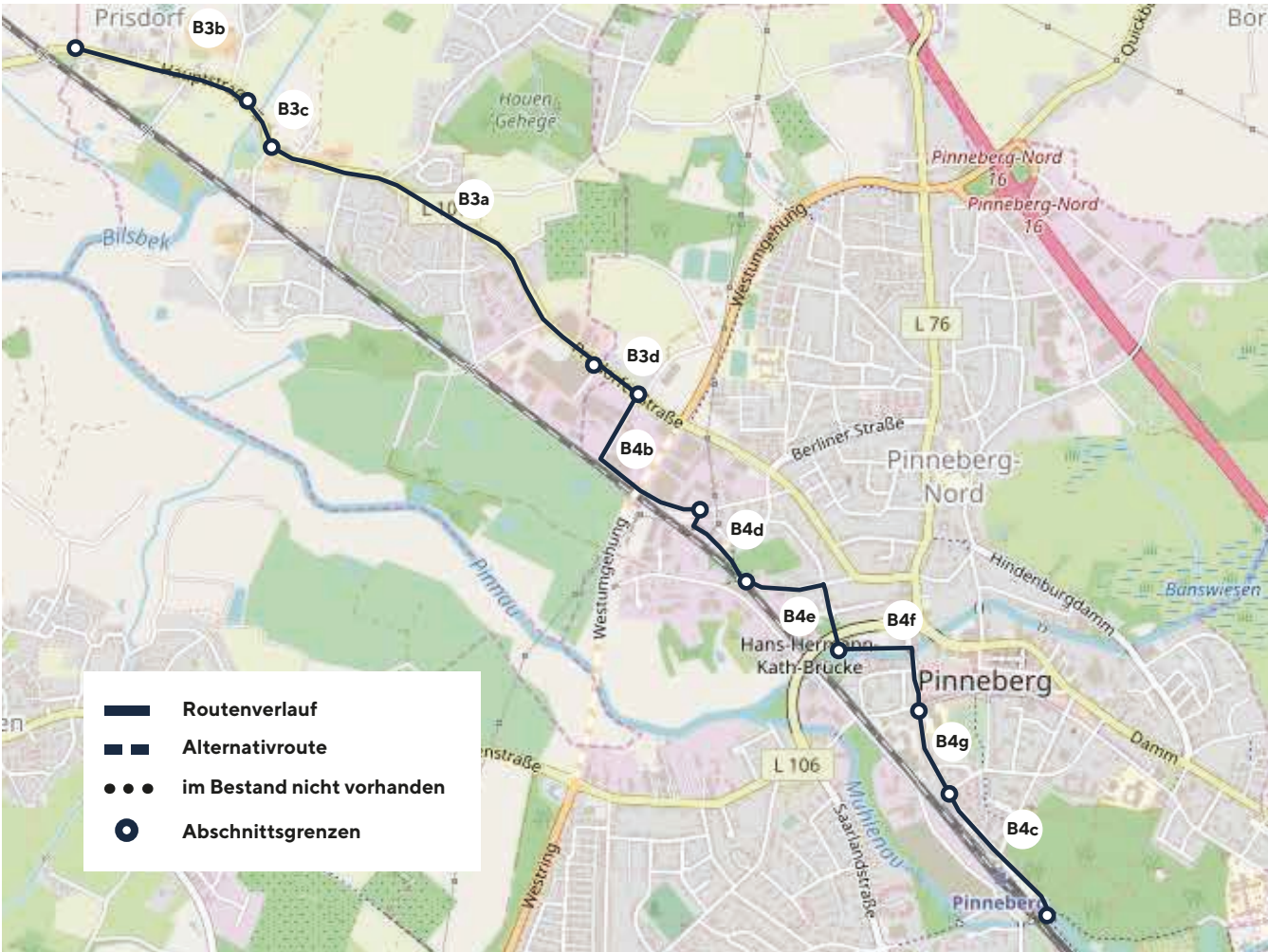
Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
C2d	L107 Esinger Straße (zwischen Ahrenloher Straße und Friedlandstraße)	0,39	Baulich angelegte Radwege mit gemeinsamer Führung Fuß-/Radverkehr	0	Kfz-Verkehr Fußverkehr Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Verbreiterung der vorhandenen Radwege (ggf. Einseitige Führung im Zweirichtungsverkehr). Trennung von Fuß- und Radverkehr.	
C2a	L107 Esinger Straße (zwischen Friedlandstraße und In de Hörn/K22)	1,08	Baulich angelegte Radwege mit gemeinsamer Führung Fuß-/Radverkehr	1	Fußverkehr Kita-Zufahrt Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Verbreiterung der vorhandenen Radwege (ggf. Einseitige Führung im Zweirichtungsverkehr). Trennung von Fuß- und Radverkehr.	
C2c	L107 Pinneberger Straße (zwischen In de Hörn/ K22 und Hasweg)	0,59	Baulich angelegte Radwege mit gemeinsamer Führung Fuß-/Radverkehr	0	Fußverkehr Kita-Zufahrt Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Verbreiterung der vorhandenen Radwege (ggf. Einseitige Führung im Zweirichtungsverkehr). Trennung von Fuß- und Radverkehr.	
C2e	L107 Pinneberger Straße (zwischen Hasweg und Bahnübergang)	0,92	Baulich angelegter einseitiger Radweg mit gemeinsamer Führung Fuß-/ Radverkehr	0	Fußverkehr Kita-Zufahrt Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Verbreiterung des vorhandenen Radwegs, Trennung von Fuß- und Radverkehr	

	B-Variante	C-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	0 Konflikt Bahnlinie, Naturschutz/ landwirtschaftlich genutzte Flächen	- Fehlende Flächenverfügbarkeit im Straßenraum
Konfliktvermeidung (Nutzung)	++ Kaum Fußverkehr, wenig Kfz-Verkehr	0 Kfz- und Fußverkehr
Attraktive Strecke	+ Direkt, sehr wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 2,7 km	+ Direkt, wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 3,0 km
Baulicher Aufwand	- Hoher Aufwand durch Neubautrassen entlang der Bahn	- Hoher Aufwand durch Verbreiterung des bestehenden Straßenraums
Erschließungsfunktion	+ Erschließt Gebiet um Tornescher Bahnhof (Nordost), Hauptsiedlungsgebiet Tornesch, Gewerbestandorte	+ Erschließt Gebiet um Tornescher Bahnhof (Südwest), Einzugsbereich Schulen
Haltestellen des ÖPNV	+ Bindet Bahnhof Tornesch an	+ Bindet Bahnhof Tornesch an
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	0 Grundstücksankauf, Abstimmung mit Bahn	- Schwierige Realisierung des RSW-Standards entlang der Hauptstraße
Realisierungsaufwand	- Neue Trasse, Grundstückszukauf	- Verbreiterung, Grundstückszukauf
Umgebungsqualität	+ Durch ruhige Straßen und entlang landwirtschaftlicher Flächen	- Entlang Hauptverkehrsstraße
Gesamtbewertung	+	-

Vorschlag für Vorzugsvariante

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

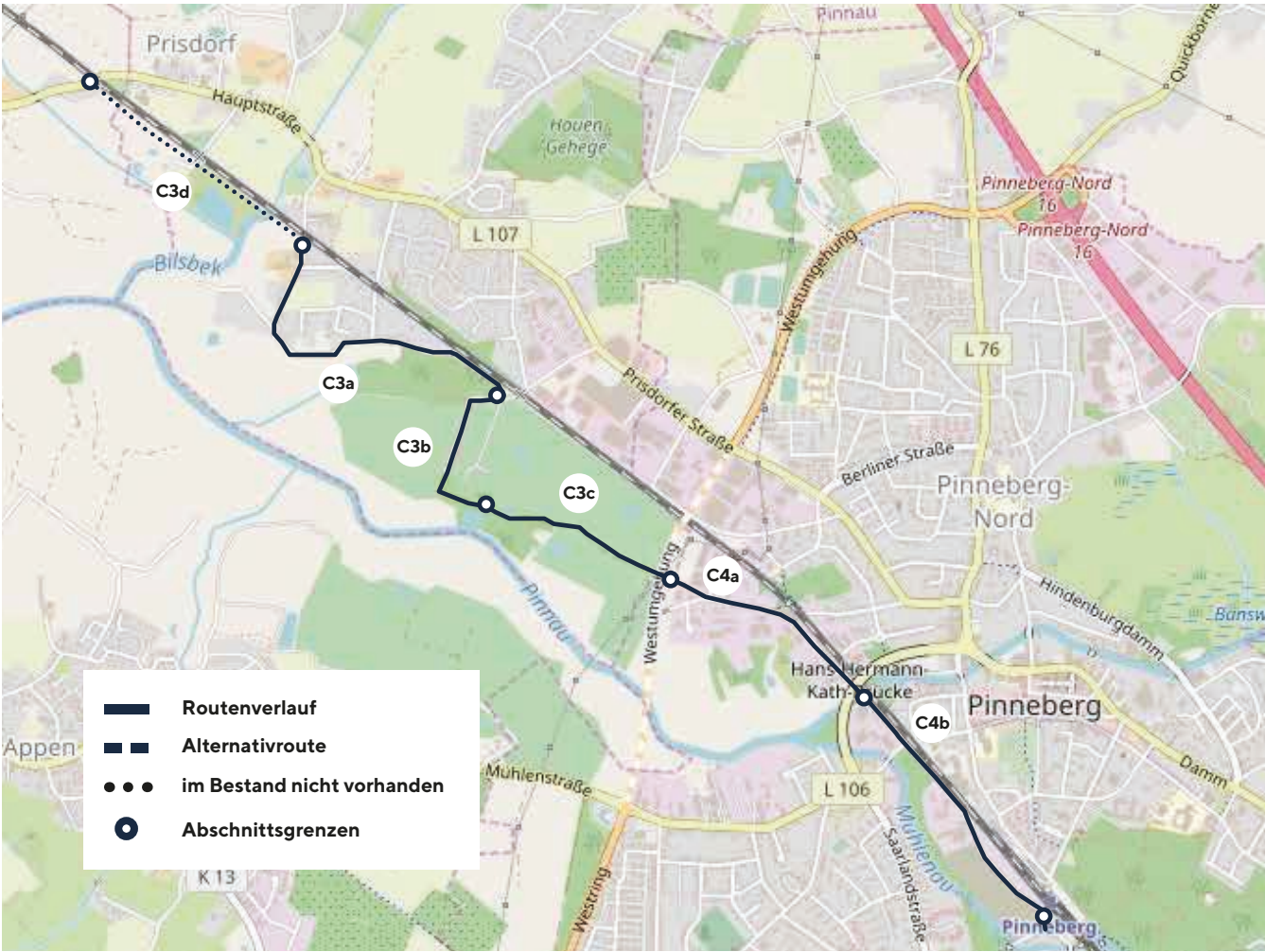
Abschnitt 2b: Bahnübergang L107-Pinneberg, B-Variante



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
B3b	L107 Hauptstraße	0,71	Einseitiger Radweg mit getrenntem Geh-/Radweg	0	Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Verbreiterung Radweg	
B3c	L107 Hauptstraße (bis Hudenburg)	0,15	Beidseitig Radwege mit getrenntem Geh-/Radweg	0	Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Naturschutz, Flächenverfügbarkeit	Ja	Verbreiterung Radweg; zusätzliche Bilsbek-Brücke angehängt?	
B3a	L107 Hauptstraße bis Ohlratweg	1,50	Beidseitig Radwege mit getrenntem Geh-/Radweg	0	Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung Radweg	
B3d	L107 Prisdorfer Straße zwischen Ohlratweg und Industriestraße	0,18	Einseitiger Radweg mit getrenntem Geh-/Radweg	1	Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung Radweg	
B4b	Industriestraße – Ziegeleiweg	0,87	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr (Schwerverkehr)	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
B4d	[Weg durch den Park] zwischen Ziegeleiweg und Peinerweg	0,40	Selbstständiger Fuß- und Radweg	0	Fußverkehr, Naturschutz	Ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung/Befestigung	
B4e	Peinerweg – Ottostraße	0,37	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
B4f	[Weg durch den Park] zwischen Ottostraße und Elmshorner Straße – Elmshorner Straße	0,34	Selbstständiger Fuß- und Radweg	1	Fußverkehr, Naturschutz	Ggf.	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung/Befestigung	
B4g	Schauenburgerstraße	0,90	Beidseitig Radwege mit getrenntem Geh-/Radweg	1	Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Verbreiterung Radweg	
B4c	Rockvillestraße	0,55	Beidseitig Radwege mit getrenntem Geh-/Radweg; Radverkehr im Mischverkehr (verkehrsberuhigter Bereich, Parkplatz)	0	Kfz-Verkehr (Busse), Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Verbreiterung Radweg, Fahrradstraße/ Mischverkehr	

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

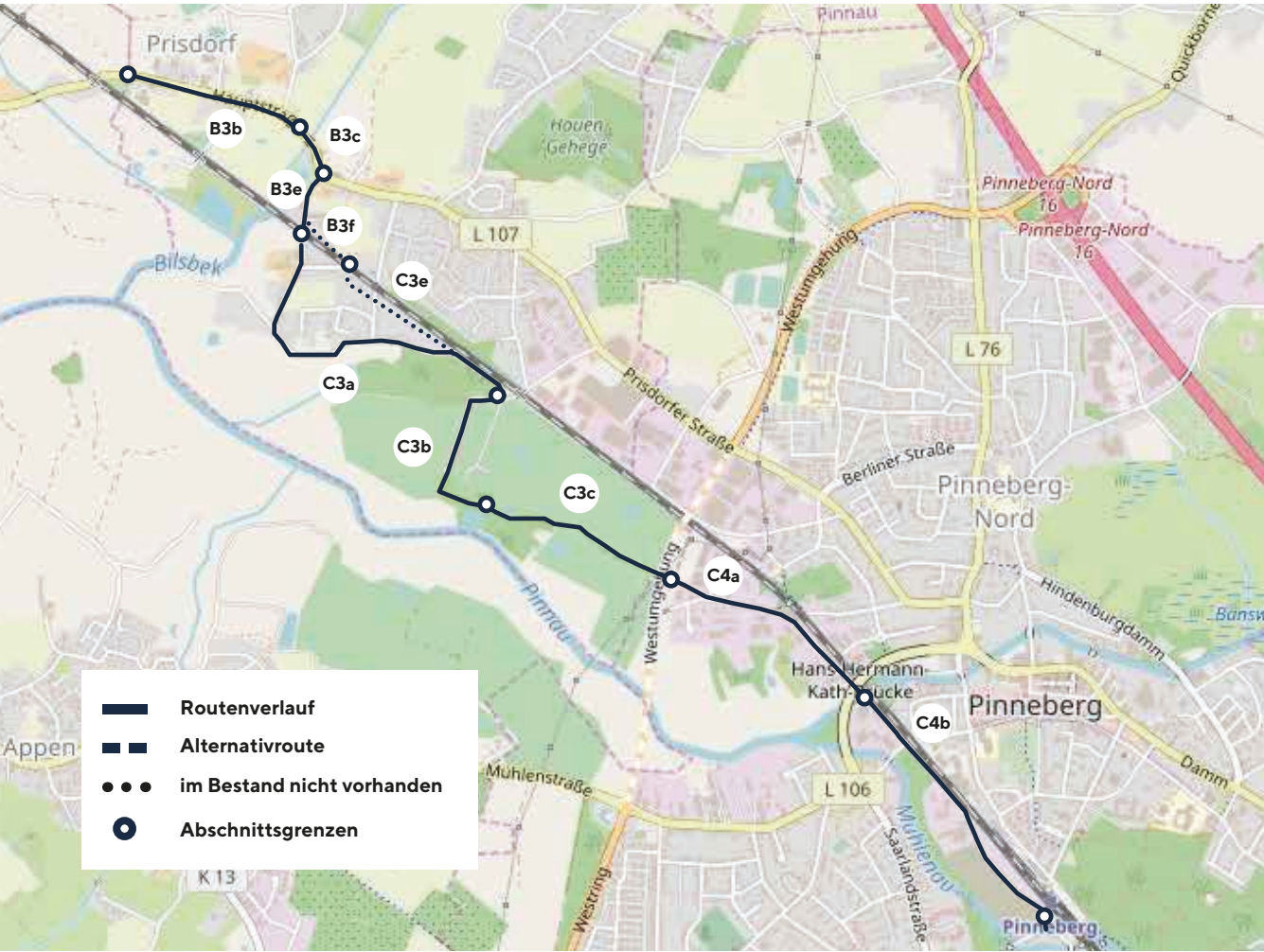
Abschnitt 2b: Bahnübergang L107-Pinneberg, C-Variante



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
C3d	[Neubautrasse] zwischen Pinneberger Straße und Hudenburg	0,96	Keine Verbindung vorhanden	0	Naturschutz (Bilsbek), Bahn, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Selbstständiger Radweg	
C3a	Hudenburg – Rehmen	1,33	Radverkehr im Mischverkehr	0	Landwirtschaft, Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C3b	Peiner Hag	0,62	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr (Zufahrt Peiner Hof), Fußverkehr (Freizeitverkehr)	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C3c	Waldweg zwischen Peiner Hag und Am Hafen	0,93	Waldweg ohne Kfz-Verkehr	0	Fußverkehr (Freizeitverkehr), Naturschutz, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Selbständig geführter Radweg, Verbreiterung/Befestigung	
C4a	Am Hafen	0,94	Baulicher Radweg mit Trennung vom Fußverkehr	1	Fußverkehr, Kfz-Verkehr (Schwerverkehr)	Nein	Verbreiterung Radweg	
C4b	An der Mühlenau	0,97	Baulicher Radweg mit Trennung vom Fußverkehr, Mischverkehr (Bahnhofsreich)	0	Fußverkehr, Kfz-Verkehr	Nein	Verbreiterung Radweg oder Fahrradstraße	

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

Abschnitt 2b: Bahnübergang L107-Pinneberg, B-C-Variante



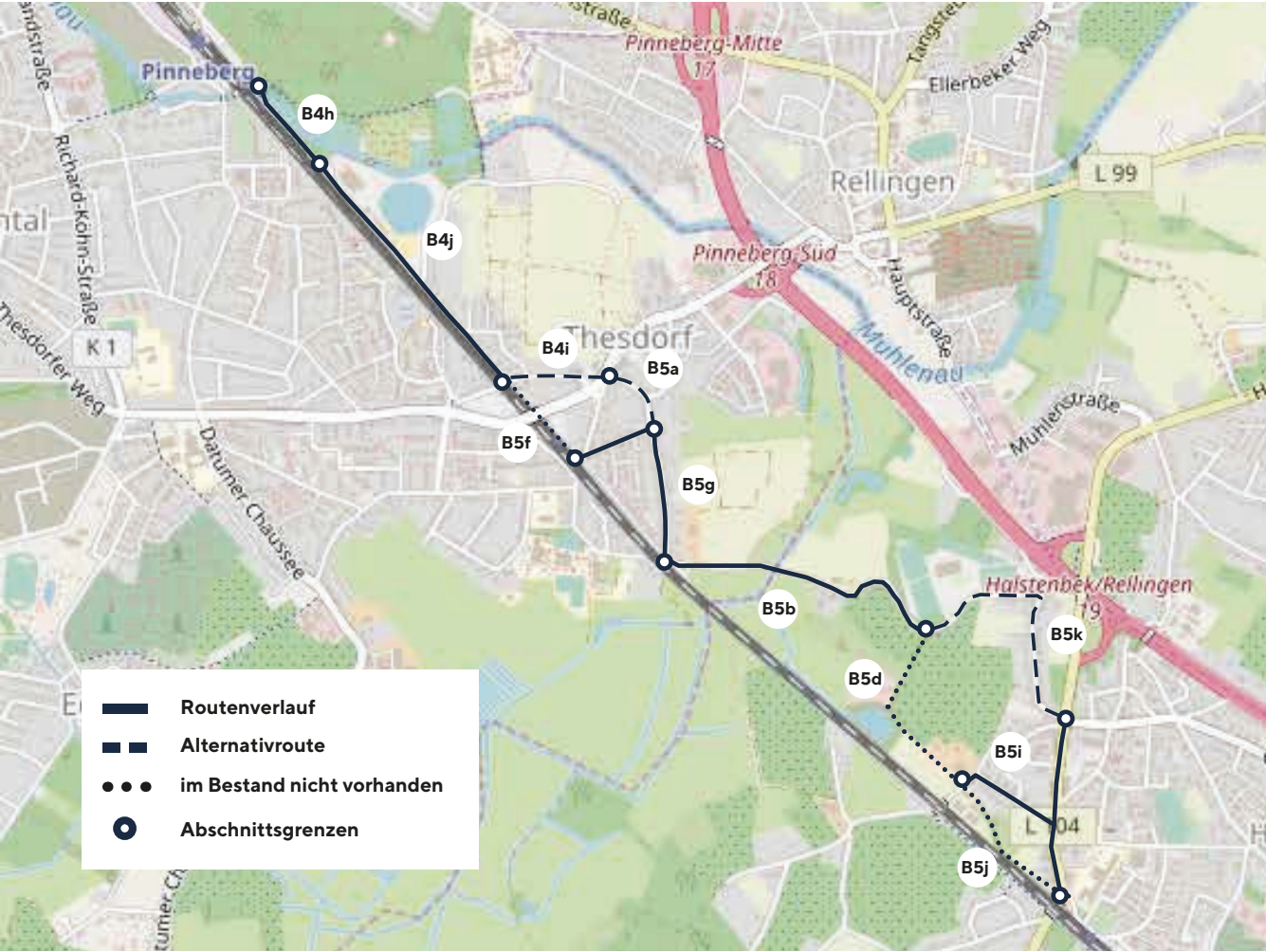
Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/ Rückfallebene)
B3b	L107 Hauptstraße	0,71	Einseitiger Radweg mit kombiniertem Geh-/Radweg	0	Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Verbreiterung Radweg, Trennung von Fußverkehr	
B3c	L107 Hauptstraße (bis Hudenburg)	0,15	Beidseitig Radwege mit kombiniertem Geh-/Radweg	0	Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Naturschutz, Flächenverfügbarkeit	Ja	Verbreiterung Radweg; Trennung von Fußverkehr; zusätzliche Bilsbek-Brücke parallel?	
B3e	Hudenburg (zwischen Hauptstraße und Unterführung)	0,26	Radverkehr im Mischverkehr	0	Landwirtschaft, Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	Direkte Verbindung entlang der Bahnstrecke inklusive neuem Bahntunnel im Bereich Bahnhof Prisdorf (B3f, C3e)
C3a	Hudenburg – Rehmen	1,33	Radverkehr im Mischverkehr	0	Landwirtschaft, Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C3b	Peiner Hag	0,62	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr (Zufahrt Peiner Hof), Fußverkehr (Freizeitverkehr)	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C3c	Waldweg zwischen Peiner Hag und Am Hafen	0,93	Waldweg ohne Kfz-Verkehr	0	Fußverkehr (Freizeitverkehr), Naturschutz, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Selbständig geführter Radweg, Verbreiterung/ Befestigung	
C4a	Am Hafen	0,94	Baulicher Radweg mit Trennung vom Fußverkehr	1	Fußverkehr, Kfz-Verkehr (Schwerverkehr)	Nein	Verbreiterung Radweg	
C4b	An der Mühlenau	0,97	Baulicher Radweg mit Trennung vom Fußverkehr, Mischverkehr (Bahnhofs-bereich)	0	Fußverkehr, Kfz-Verkehr	Nein	Verbreiterung Radweg oder Fahrradstraße	

	B-Variante	C-Variante	B-/C-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	-	-	-
	Fehlende Flächenverfügbarkeit im Straßenraum	Naturschutz, Grundstücksverfügbarkeit	Fehlende Flächenverfügbarkeit im Straßenraum
Konfliktvermeidung (Nutzung)	-	0	+
	Kfz- und Fußverkehr, Busbahnhof	Fußverkehr (Freizeitverkehr, Bahnhofszugang), Kfz-Verkehr (Anwohner Rehen)	Fußverkehr (Freizeitverkehr, Bahnhofszugang)
Attraktive Strecke	+	++	++
	Direkt, wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 6,0 km	Direkt, sehr wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 5,8 km	Direkt, sehr wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 5,9 km
Baulicher Aufwand	-	-	-
	Hoher Aufwand durch Verbreiterung des bestehenden Straßenraums	Hoher Aufwand durch Neubautrasse, Bilsbek-Querung	Hoher Aufwand durch Neubautrassen entlang der Bahn
Erschließungsfunktion	+	0	+
	Erschließt Hauptsiedlungsgebiet v on Prisdorf	Erschließt südlichen Teilbereich von Prisdorf (nicht Siedlungsschwerpunkt)	Erschließt Hauptsiedlungsgebiet v on Prisdorf
Haltestellen des ÖPNV	0	0	++
	Bindet Bahnhof Prisdorf nicht direkt an; Bahnhof Pinneberg wird direkt passiert	Bindet Bahnhof Prisdorf nicht direkt ann; Bahnhof Pinneberg wird direkt passiert	Bindet Bahnhof Prisdorf direkt ann; Bahnhof Pinneberg wird direkt passiert
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	-	-	-
	Schwierige Realisierung des RSW-Standards entlang der Hauptstraße	Schwierige Situation mit dem Naturschutz; Grundstücksaufkauf entlang Bahnstrecke nötig	Schwierige Realisierung des RSW-Standards entlang der Hauptstraße
Realisierungsaufwand	-	-	-
	Verbreiterung, Grundstückzukauf	Grundstücksankauf entlang Bahnstrecke nötig	Grundstücksankauf entlang Bahnstrecke nötig
Umgebungsqualität	-	+	+
	Entlang der Hauptverkehrsstraße	Durch ruhige Straßen und entlang natürlicher Flächen	Durch ruhige Straßen und entlang natürlicher Flächen
Gesamtbewertung	-	0	+

Vorschlag für Vorzugsvariante

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

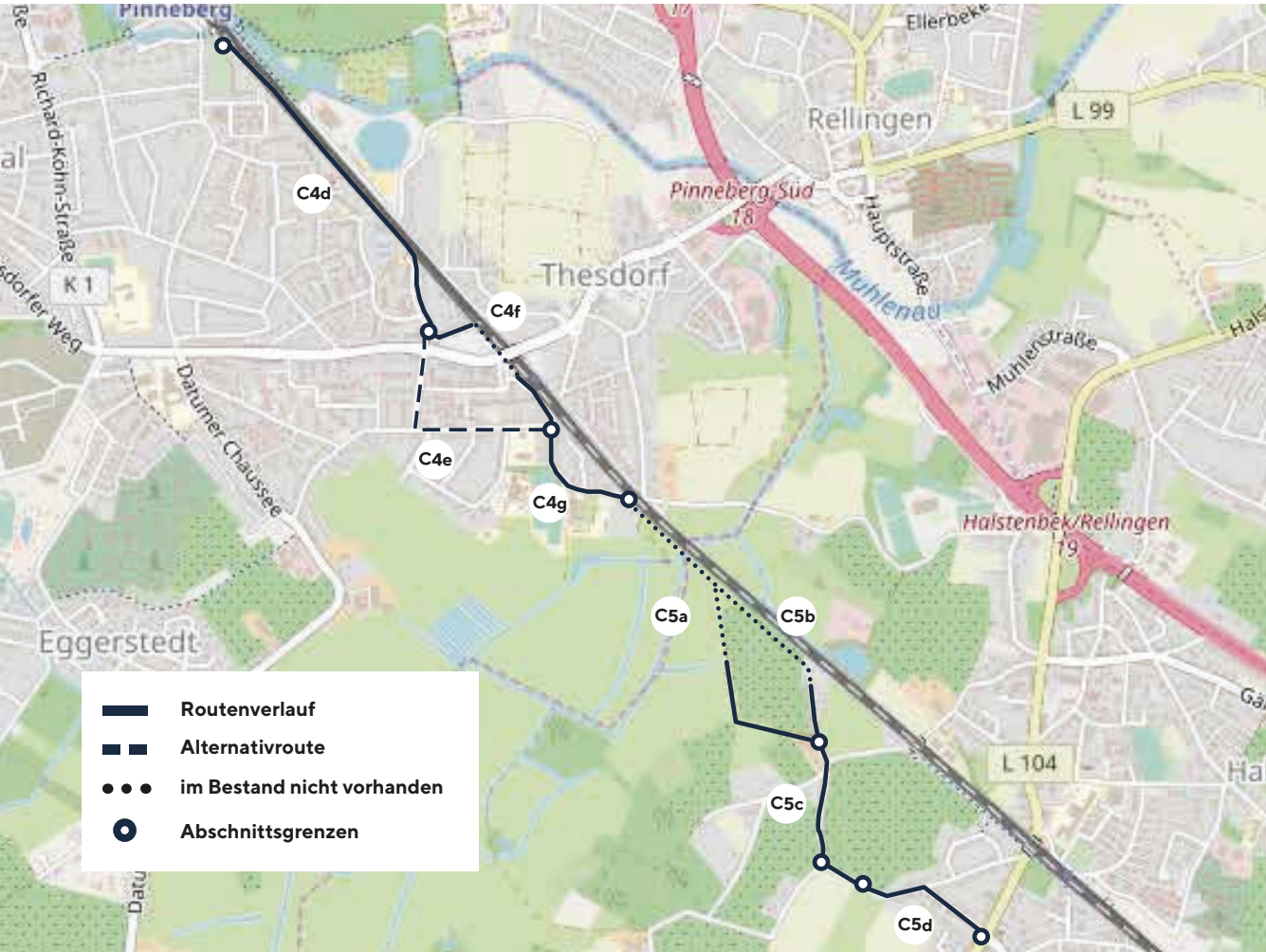
Abschnitt 3: Pinneberg-Halstenbek, B-Variante



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
B4h	[Weg zwischen P+R-Parkplatz und Burmeisterallee]	0,38	Selbstständiger Fuß- und Radweg	0	Fußverkehr, Naturschutz	Nein	Trennung Fuß- und Radverkehr, Verbreiterung/Befestigung	
B4j	Burmeisterallee – Rehmen	0,88	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
B5f	Fußweg entlang Bahnstrecke (unter Unterführung Thesdorfer Weg)	0,34	Fußweg	0	Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Bahn	Ggf.	Verbreiterung, Trennung vom Fußverkehr	Weiterführung Rehmen bis Knotenpunkt Thesdorfer Weg (B4i) – Bogenstraße – Neue Straße (B5a)
B5h	Lohstraße	0,21	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
B5g	Neue Straße	0,41	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
B5b	Halstenbeker Weg – Thesdorfer Weg	0,92	Radverkehr im Mischverkehr (Fahrradstraße)	0	Kfz-Verkehr	Nein	-/-	
B5d	[Feldweg] zwischen Thesdorfer Weg und Wilhelmstraße	0,60	Feldweg	0	Fußverkehr, Naturschutz, Landwirtschaft, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Verbreiterung/Befestigung	Thesdorfer Weg – Neuer Weg (B5k)
B5i	Wilhelmstraße – Magdalenenallee – Hartkirchener Chaussee zwischen Magdalenenallee und Bahnhofstraße	0,55	Radverkehr im Mischverkehr – Beidseitig Radwege mit getrenntem Geh-/Radweg	1	Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße – Verbreiterung Radweg	Ausbau des Fußwegs/Pfads zwischen Wilhelmstraße und Hartkirchener Chaussee (B5j)

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

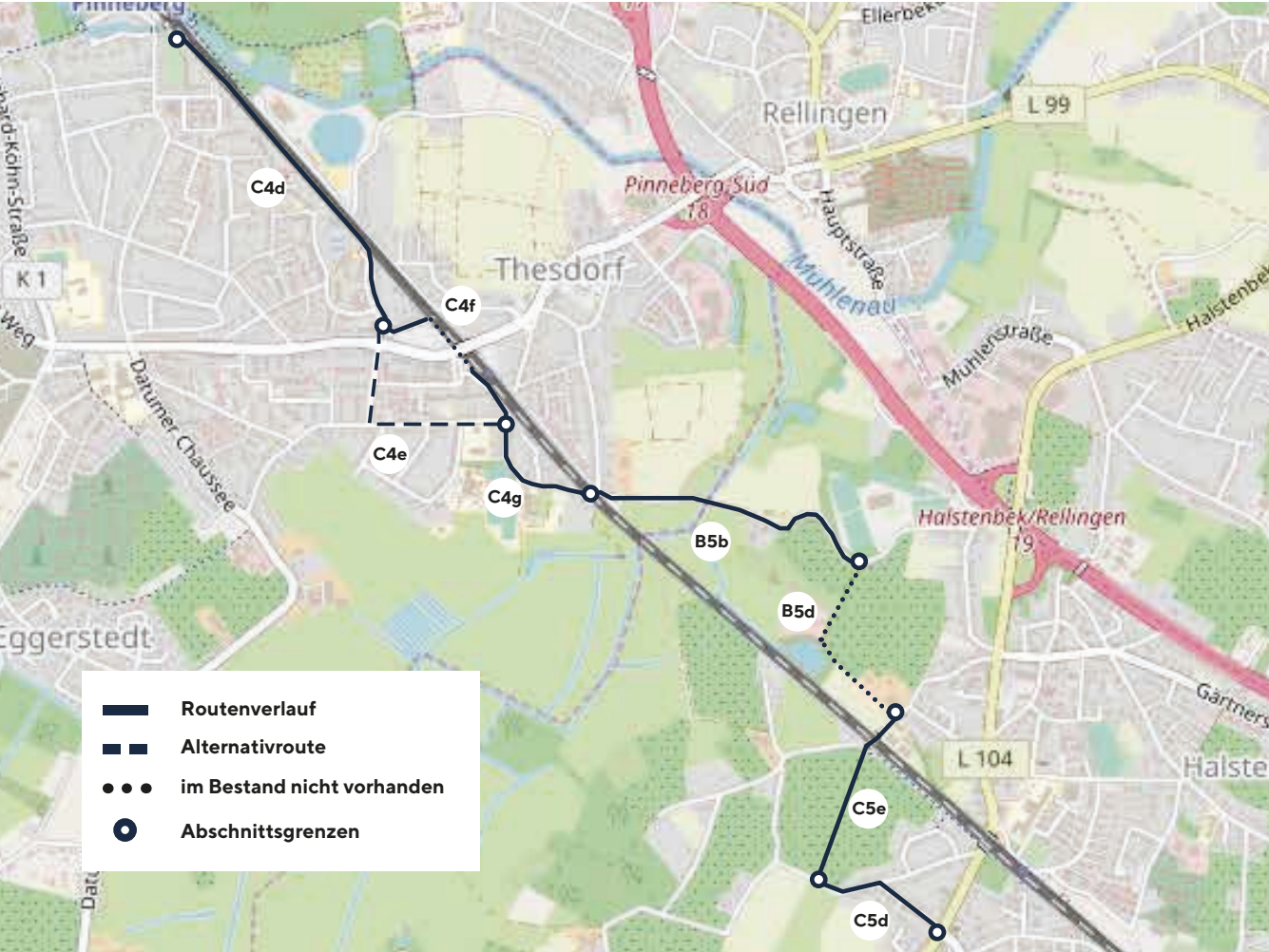
Abschnitt 3: Pinneberg-Halstenbek, C-Variante



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
C4d	[Weg entlang der Bahnstrecke] – Kleiner Reitweg	1,18	Selbstständiger Fuß-/Radweg – Radverkehr im Mischverkehr/ Nebenfahrbahn	0	Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Selbstständiger Radweg, Trennung vom Fußverkehr – Einrichtung einer Fahrradstraße	
C4f	Kleiner Reitweg – Fußweg Unterführung Thesdorfer Weg – Bei der Schmiede	0,57	Radverkehr im Mischverkehr – Fußweg	0	Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Kfz-Verkehr (Parkplatz)	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße, Selbstständiger Radweg, Trennung vom Fußverkehr	Kleiner Reitweg – Knotenpunkt Thesdorfer Weg – Vogt-Ramcke-Straße – Pestalozzistraße (C4e)
C4g	Halstenbeker Straße bis Unterführung	0,43	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C5a	[Feldweg/Pfad entlang der Bahnstrecke] – Im Höschen	1,00	Feldweg/Pfad	0	Fußverkehr (Freizeitverkehr), Naturschutz, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Selbständig geführter Radweg, Verbreiterung/Befestigung	Direktere Führung entlang der Bahnstrecke (C5b)
C5c	Im Höschen – Bartelskamptwiete	0,42	Radverkehr im Mischverkehr, unbebaut	0	Fußverkehr, Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C5d	Bartelsstraße – Dockenhudener Chaussee	0,59	Radverkehr im Mischverkehr, teilweise angebaut	1	Fußverkehr, Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße, Trennung Fußverkehr	

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

Abschnitt 3: Pinneberg-Halstenbek, C/B/C-Variante



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen (Lückenschluss/Rückfallebene)
C4d	[Weg entlang der Bahnstrecke] – Kleiner Reitweg	1,18	Selbstständiger Fuß-/Radweg – Radverkehr im Mischverkehr/ Nebenfahrbahn	0	Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Selbstständiger Radweg, Trennung vom Fußverkehr – Einrichtung einer Fahrradstraße	
C4f	Kleiner Reitweg – Fußweg Unterführung Thesdorfer Weg – Bei der Schmiede	0,57	Radverkehr im Mischverkehr – Fußweg	0	Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit, Kfz-Verkehr (Parkplatz)	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße, Selbstständiger Radweg, Trennung vom Fußverkehr	Kleiner Reitweg – Knotenpunkt Thesdorfer Weg – Vogt-Ramcke-Straße – Pestalozzistraße (C4e)
C4g	Halstenbeker Straße bis Unterführung	0,43	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
B5b	Halstenbeker Weg – Thesdorfer Weg	0,92	Radverkehr im Mischverkehr (Fahrradstraße)	0	Kfz-Verkehr	Nein	-/-	
B5d	[Feldweg] zwischen Thesdorfer Weg und Wilhelmstraße	0,60	Feldweg	0	Fußverkehr, Naturschutz, Landwirtschaft, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Verbreiterung/Befestigung	
C5e	Wilhelmstraße – [Feldweg zwischen Wilhelmstraße und Bartelsstraße]	0,56	Radverkehr im Mischverkehr – Feldweg	0	Fußverkehr, Naturschutz, Landwirtschaft	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße – Ausbau/ Befestigung, Trennung von Fußverkehr	
C5d	Bartelsstraße – Dockenhudener Chaussee	0,59	Radverkehr im Mischverkehr, teilweise angebaut	1	Fußverkehr, Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße, Trennung Fußverkehr	

	B-Variante	C-Variante	C-/B-/C-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	0	-	0
	Unterführung Thesdorfer Weg, Naturschutz/Grundstücks-verfügbarkeit	Naturschutz, Grundstücksverfügbarkeit, Unterführung Thesdorfer Weg	Unterführungen Thesdorfer Weg und Halstenbeker Weg
Konfliktvermeidung (Nutzung)	-	+	0
	Fußverkehr Bereich S-Bahn Thesdorf, Kfz-Verkehr Fahrradstraße/Hartkirchener Chaussee	Fußverkehr Bereich S-Bahn Thesdorf und Neubautrasse	Fußverkehr Bereich S-Bahn Thesdorf, Kfz-Verkehr Fahrradstraße
Attraktive Strecke	0	+	-
	Direkt, einige Knotenpunkte Gesamtlänge: 4,3 km	Direkt, sehr wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 4,2 km	Umwegig, wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 4,9 km
Baulicher Aufwand	+	-	0
	Überwiegend Nutzung vorhandener Wege/Straßen, kurze Neubautrasse	Hoher Aufwand durch Neubautrasse, Ausbau Fußweg Pinneberg	Aufwand durch Ausbau Fußweg Pinneberg und Neubautrasse Halstenbek
Erschließungsfunktion	++	+	+
	Auf der Bahnseite der Siedlungsschwerpunkte Pinneberg und Halstenbek	Auf der Bahnseite des Siedlungsschwerpunktes Thesdorf	Auf der Bahnseite des Siedlungsschwerpunktes Thesdorf
Haltestellen des ÖPNV	++	+	+
	Direkte Anbindung der Bahnhöfe Pinneberg, Thesdorf und Halstenbek	Direkte Anbindung der Bahnhöfe Pinneberg und Thesdorf, Verlauf in der Nähe der S-Bahn Halstenbek	Direkte Anbindung der Bahnhöfe Pinneberg und Thesdorf, Verlauf in der Nähe der S-Bahn Halstenbek
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	0	-	0
	Bahnunterführung Thesdorfer Weg fraglich; größtenteils vorhandene Wege, Problem Naturschutz/Landwirtschaft bei Halstenbek	Bahnunterführung Thesdorfer Weg fraglich; Konflikt mit Naturschutz zwischen Thesdorf und Halstenbek	Bahnunterführung Thesdorfer Weg fraglich; größtenteils vorhandene Wege, Problem Naturschutz/Landwirtschaft bei Halstenbek
Realisierungsaufwand	0	-	0
	Brückenneubau Thesdorfer Weg? Grundstückszukäufe bei Neubauteilstück	Brückenneubau Thesdorfer Weg? Grundstückszukäufe bei Neubautrasse	Brückenneubau Thesdorfer Weg? Grundstückszukäufe bei Neubauteilstück
Umgebungsqualität	+	++	+
	Ruhige Wege mit wenig Kfz-Verkehr, viel Natur	Ruhige Wege mit wenig Kfz-Verkehr, sehr viel Natur	Ruhige Wege mit wenig Kfz-Verkehr, viel Natur
Gesamtbewertung	0	0	+

Vorschlag für Vorzugsvariante

Rückfallebene, falls Neubautrasse
nicht realisierbar

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

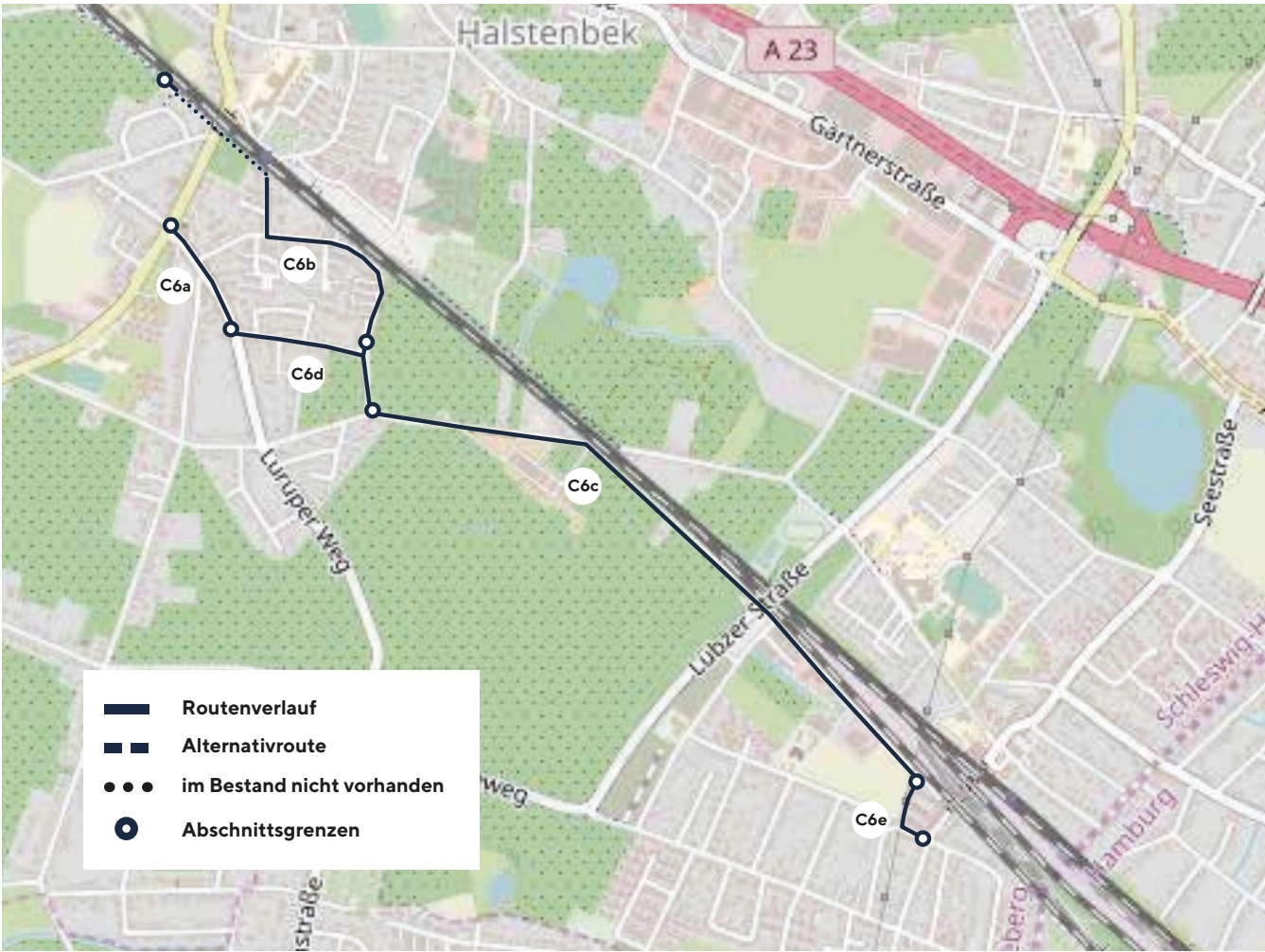
Abschnitt 4: Halstenbek - Krupunder, B-Variante



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen: Lückenschluss/Rückfallebene
B6a	Bahnhofstraße - Am Schützenplatz	0,56	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr, Busverkehr, Fußverkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
B6b	[Fußweg zwischen Schützenplatz und Bickbargen]	0,82	Selbständiger Fuß-/Radweg	0	Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung/Befestigung, Trennung vom Fußverkehr	
B6c	Bickbargen zwischen [Fußweg] und Lübzer Straße	0,63	Fahrradstraße	1	-/-	Nein	-/-	
B6d	Bickbargen zwischen Lübzer Straße und Seestraße	0,67	Radverkehr im Mischverkehr, teilweise paralleler Fuß-/Radweg	1	Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Schule, Parken	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße (Aufhebung verkehrsberuhigter Bereich)	

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

Abschnitt 4: Halstenbek - Krupunder, C-Variante



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen: Lückenschluss/Rückfallebene
C6a	Friedrichshulder Weg – Neuer Luruper Weg	0,32	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	Brücke über die Dockenhudener Chaussee als Lückenschluss zwischen Schwarzer Weg und Am Bahnhof, Weiterführung über Hagenwisch (C6b)
C6d	Holstenstraße	0,49	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C6c	Holstenstraße – Am Bahndamm	1,77	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C6e	Am Bahndamm – Ginsterstieg	0,23	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr (Anlieger), ruhender Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	

	B-Variante	C-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	0 Flächenverfügbarkeit, ruhender Verkehr, Fußverkehr/Naturschutz (Bickbargen)	0 Flächenverfügbarkeit, ruhender Verkehr
Konfliktvermeidung (Nutzung)	- Kfz-Verkehr, Busverkehr, Fußverkehr (Bahnhof, Bickbargen)	+ Kfz-Verkehr
Attraktive Strecke	+ Direkt, wenige Knotenpunkte (v.a. Lübzer Straße) Gesamtlänge: 2,7 km	+ Direkt, wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 2,8 km
Baulicher Aufwand	+ Bestehende Straßen/Wege, tw. Verbreiterung	+ Bestehende Straßen/Wege
Erschließungsfunktion	++ Zentrum Halstenbek und Krupunder gut angebunden	+ Halstenbek Südwest, Siedlungsbereich Krupunder-Süd
Haltestellen des ÖPNV	++ Direkte Anbindung der S-Bahnstationen	+ S-Bahnstationen in der Nähe passiert
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	0 Führung im Bereich S-Bahn, Busbahnhof	+ Bestehende Straßen/Wege
Realisierungsaufwand	0 ggf. Grundstückszukäufe nötig	+ ggf. vereinzelt Grundstückszukäufe für Verbreiterung
Umgebungsqualität	++ Führung v.a. in naturnahen Wegen	+ Größtenteils ruhige Straßen
Gesamtbewertung	+	+

Vorschlag für Vorzugsvariante

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

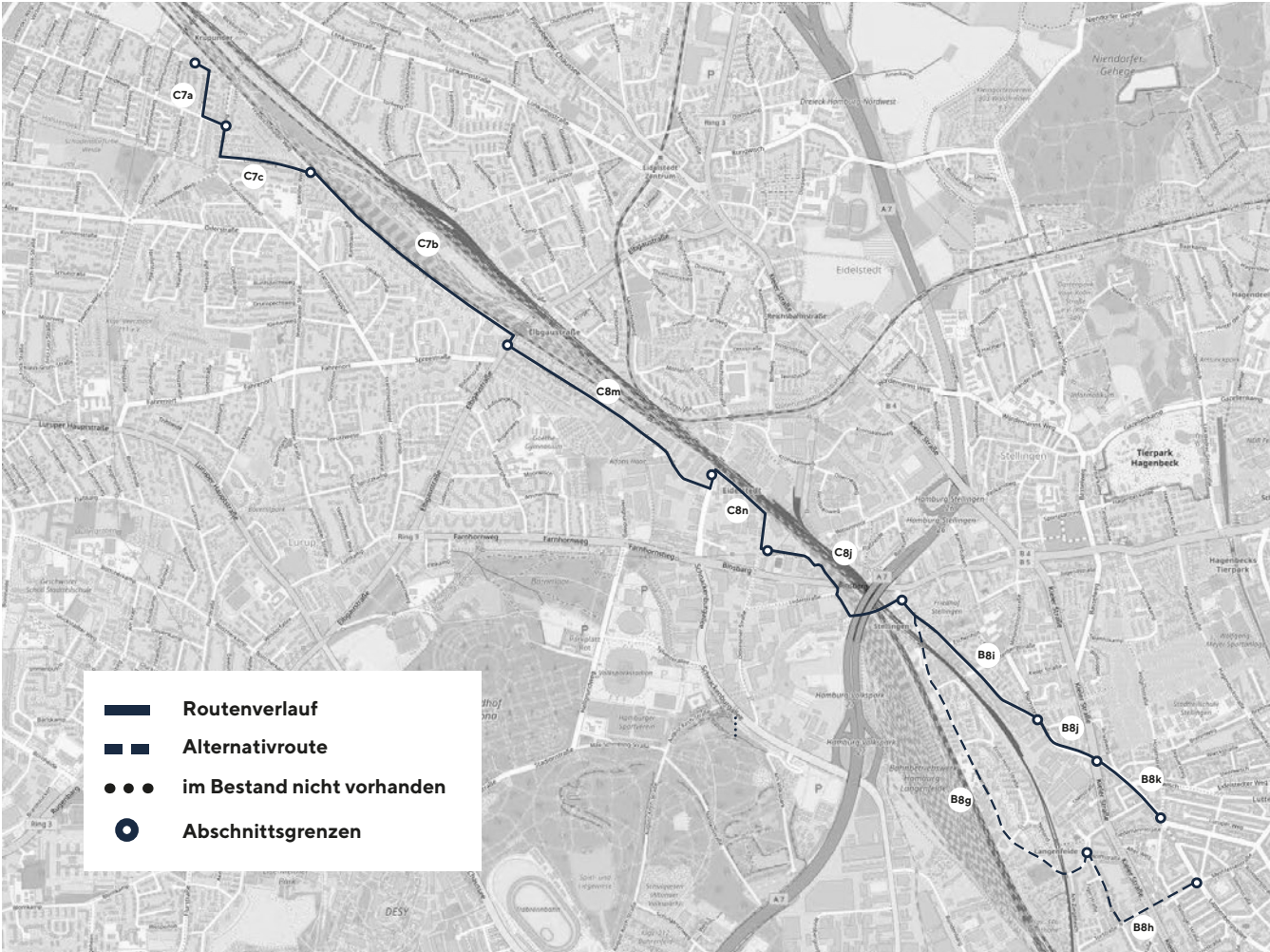
Abschnitt 5a: Krupunder-City, B-Variante



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen: Lückenschluss/ Rückfallebene
B7e	Bickbargen – Mittelstieg	0,55	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr (Sackgassen)	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
B7a	Weidenstraße – Lohkampstraße	1,54	Beidseitige getrennte Fuß- und Radwege	0	Kfz-Verkehr (Busse), Fußverkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung des Radwegs oder Radfahrstreifen	
B7d	Niekampsweg	0,67	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr (Sackgassen)	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
B8e	Mesterfeldweg – Lampéstraße	1,12	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße, ggf. Trennung Fußverkehr	
B8b	Reichsbahnstraße – Kronsaalsweg – Doerriesweg	1,02	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr (Schwerverkehr)	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
B8f	Roscherweg – Rohlfsweg	0,51	Fußweg – Radverkehr im Mischverkehr	1	Fußverkehr, Naturschutz, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Verbreiterung, Trennung von Fußverkehr – Einrichtung einer Fahrradstraße	
B8i	Randstraße	0,97	Beidseitige getrennte Fuß- und Radwege – selbständiger Fuß-/Radweg, Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr (tw. Schwerverkehr), Fußverkehr	Nein	Verbreiterung Radweg – Einrichtung einer Fahrradstraße	Försterweg (B8g) – Frühlingstraße – Torstraße – Methfesselweg bis Veloroute 2 (B8h)
B8j	Warnstedtstraße	0,36	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr (tw. Schwerverkehr), Flächenverfügbarkeit	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
B8k	Langenfelder Damm bis Einmündung Högenstraße (Veloroute 2)	0,41	Beidseitige getrennte Fuß- und Radwege, tw. kombiniert	0	Kfz-Verkehr	Nein	Radfahrstreifen	

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

Abschnitt 5a: Krupunder-City, C/B-Variante



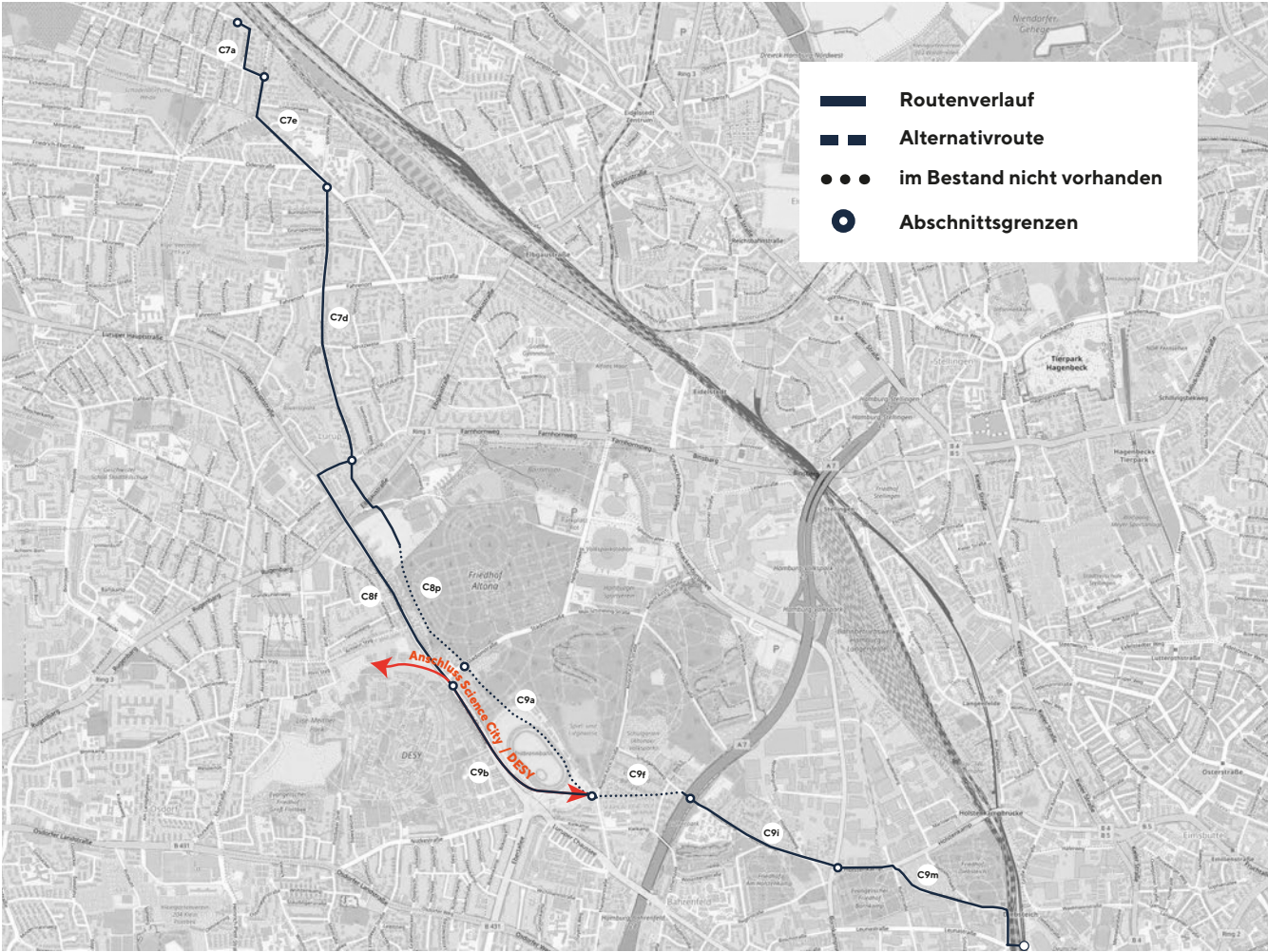
Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen: Lückenschluss/Rückfallebene
C7a	Rotdornstieg – Heideweg	0,55	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C7c	Sumpfweg – Limosenweg	0,64	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C7b	Friedrichshulder Weg	1,27	Radverkehr im Mischverkehr – Fußweg	1	Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße – Verbreiterung Radweg, Trennung von Fußverkehr	
C8m	Fangdieckstraße	1,24	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr (teilweise Schwerverkehr), ruhender Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße, Reduzierung Parken – ggf. Radfahrstreifen/Radweg	
C8n	Ottensener Straße	0,58	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr (Schwerverkehr)	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C8j	Bornmoor – [Fußweg zwischen Bornmoor und Lederstraße mit Binsbarg-Brücke] – Lederstraße – S-Bahn-Tunnel Stellingen	0,91	Radverkehr im Mischverkehr – Fußweg	0	Kfz-Verkehr (Schwerverkehr) – Fußverkehr, Bushaltestelle, Regenrückhaltebecken	Ggf. (Brücke)	Einrichtung einer Fahrradstraße – Verbreiterung Radweg, Trennung von Fußverkehr	Weiterführung Ottensener Straße bis Knoten Binsbarg – Unterführung Binsbarg (bisher ohne Radverkehrsanlage)
B8i	Randstraße	0,97	Beidseitige getrennte Fuß- und Radwege – selbständiger Fuß-/Radweg, Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr (tw. Schwerverkehr), Fußverkehr	Nein	Verbreiterung Radweg – Einrichtung einer Fahrradstraße	Försterweg (B8g) – Frühlingstraße – Torstraße – Methfesselweg bis Veloroute 2 (B8h)
B8j	Warnstedtstraße	0,36	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr (tw. Schwerverkehr), Flächenverfügbarkeit	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
B8k	Langenfelder Damm bis Einmündung Högenstraße (Veloroute 2)	0,41	Beidseitige getrennte Fuß- und Radwege, tw. kombiniert	0	Kfz-Verkehr	Nein	Radfahrstreifen	

	B-Variante	C-/B-Variante
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	- Flächenverfügbarkeit (u.a. Lohkampstraße), ruhender Verkehr, Fußverkehr/ Naturschutz (Roscherweg)	0 Flächenverfügbarkeit, ruhender Verkehr
Konfliktvermeidung (Nutzung)	- Kfz-/Schwerverkehr, Fußverkehr, Buslinien	- Fußverkehr Bereich S-Bahn Stellingen, Schwerverkehr
Attraktive Strecke	- Direkt, einige Kurven und Knotenpunkte (auch Hauptverkehrsstraßen) Gesamtlänge: 7,2 km	+ Direkt, einige Knotenpunkte (auch Hauptverkehrsstraßen) Gesamtlänge: 6,9 km
Baulicher Aufwand	- Umbau Lohkampstraße, Ausbau Roscherweg	0 Ausbau Friedrichshulder Weg, Ersatzneubau Brücke Binsbarg
Erschließungsfunktion	++ Anschluss Eidelstedt, Gewerbegebiet Kronsaalsweg	+ Anschluss Gewerbegebiet Lederstraße/Bornmoor
Haltestellen des ÖPNV	+ S-Bahnstationen nicht direkt angebunden	++ S-Bahnstationen direkter angebunden
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	- Fehlende Flächen Lohkampstraße, Roscherweg; Vereinbarkeit mit Gewerbegebiet	0 Flächenverfügbarkeit Friedrichshulder Weg, Vereinbarkeit mit Gewerbegebiet
Realisierungsaufwand	- Grundstückszukäufe im Bereich Lohkampstraße	0 ggf. Grundstückszukäufe/ Bahnflächen Friedrichshulder Weg
Umgebungsqualität	- Führung v.a. in Straßen, tw. hoher Kfz-Verkehr, Knotenpunkte mit Hauptverkehrsstraßen	0 Teilweise ruhige Wege, teilweise Straßen
Gesamtbewertung	-	0

Vorschlag für Vorzugsvariante

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

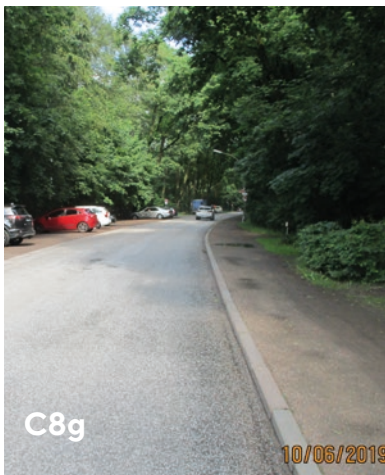
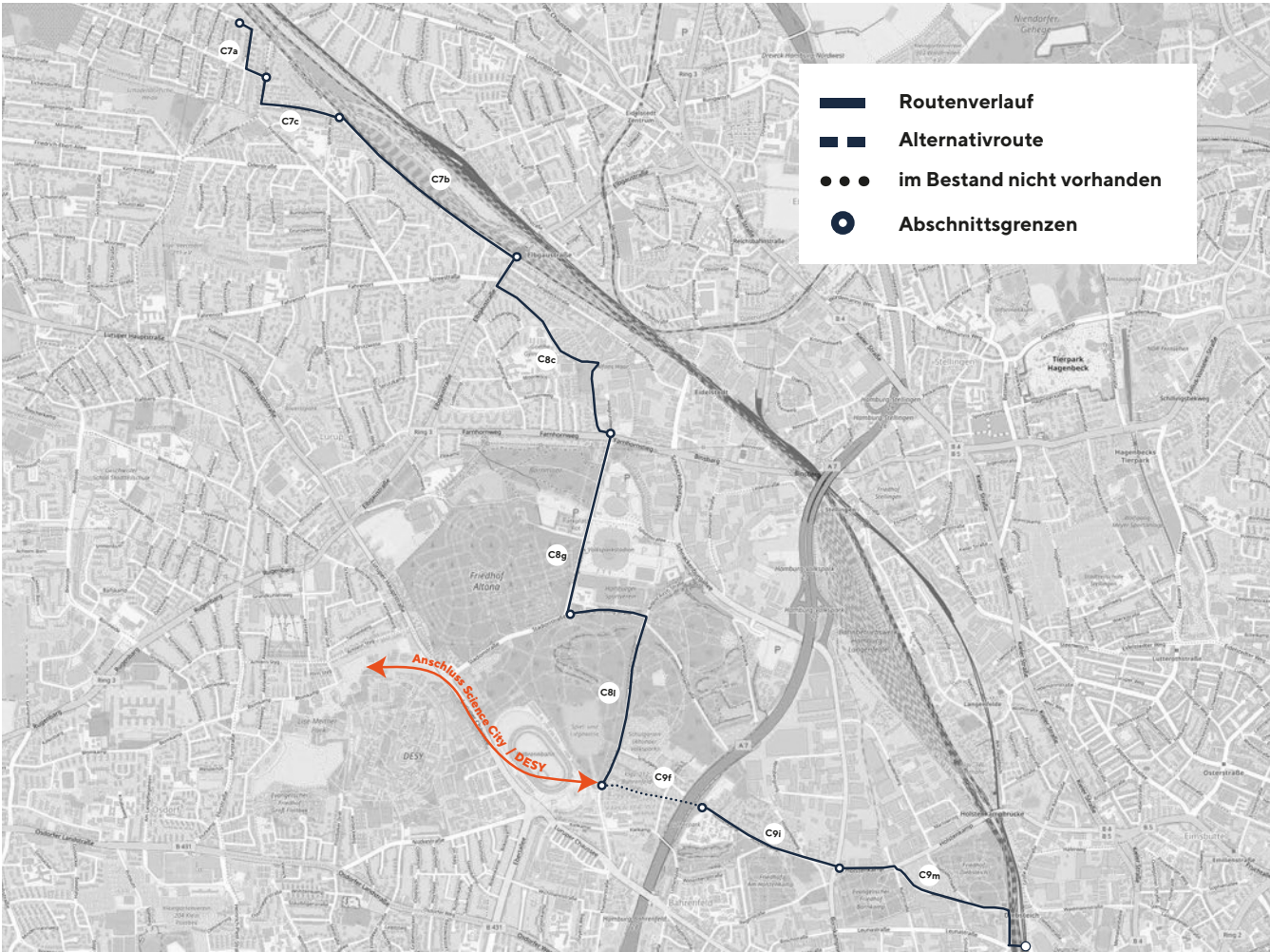
Abschnitt 5b: Krupunder-Diebstreich, C-Variante "Lurup"



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen: Lückenschluss/Rückfallebene
C7a	Rotdornstieg – Heideweg	0,55	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C7e	Sumpfweg – Franzosenkoppel	0,80	Radverkehr im Mischverkehr, tw. getrennter Geh-/Radweg	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C7d	Jevenstedter Straße	1,60	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C8f	Lüttkamp – Luruper Hauptstraße bis zwischen Lüttkamp und Stadionstraße	1,62	Radverkehr im Mischverkehr – getrennter Geh-/Radweg	2	Kfz-Verkehr, ruhender Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Ggf.	Einrichtung einer Fahrradstraße – Verbreiterung Radweg	Fußweg zwischen Jevenstedter Straße und Elbgaustraße – neue Verbindung durch Technologiepark und Altonaer Friedhof (C8p)
C9b	Luruper Chaussee – künftige Straße durch Neubaugebiet Trabrennbahn – Verlängerung Holstenkamp bis August-Kirch-Straße	1,13	getrennter Geh-/Radweg – neue Radverkehrsinfrastruktur in Planstraße	1	Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Verbreiterung Radweg – neue Radverkehrsinfrastruktur	Verknüpfung mit C8p (C9a)
C9f	[künftige Verlängerung Holstenkamp im Bereich des heutigen Schulgartenweg]	0,47	Neue Radverkehrsinfrastruktur in Planstraße	0	Flächenverfügbarkeit/konkurrenz	Nein	Neue Radverkehrsinfrastruktur	
C9i	Holstenkamp zwischen A7 und Schnackenburgallee	0,93	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr (künftige Durchbindung Richtung Science City)	Nein	Radfahrstreifen Radweg	
C9m	Holstenkamp zwischen Schnackenburgallee und Ruhrstraße – Am Diebstreich – Schleswiger Straße – Plöner Straße	1,33	Einseitiger getrennter Fuß-/Radweg – Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Anlage/Ausbau Radfahrstreifen/Radweg – Einrichtung einer Fahrradstraße	

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

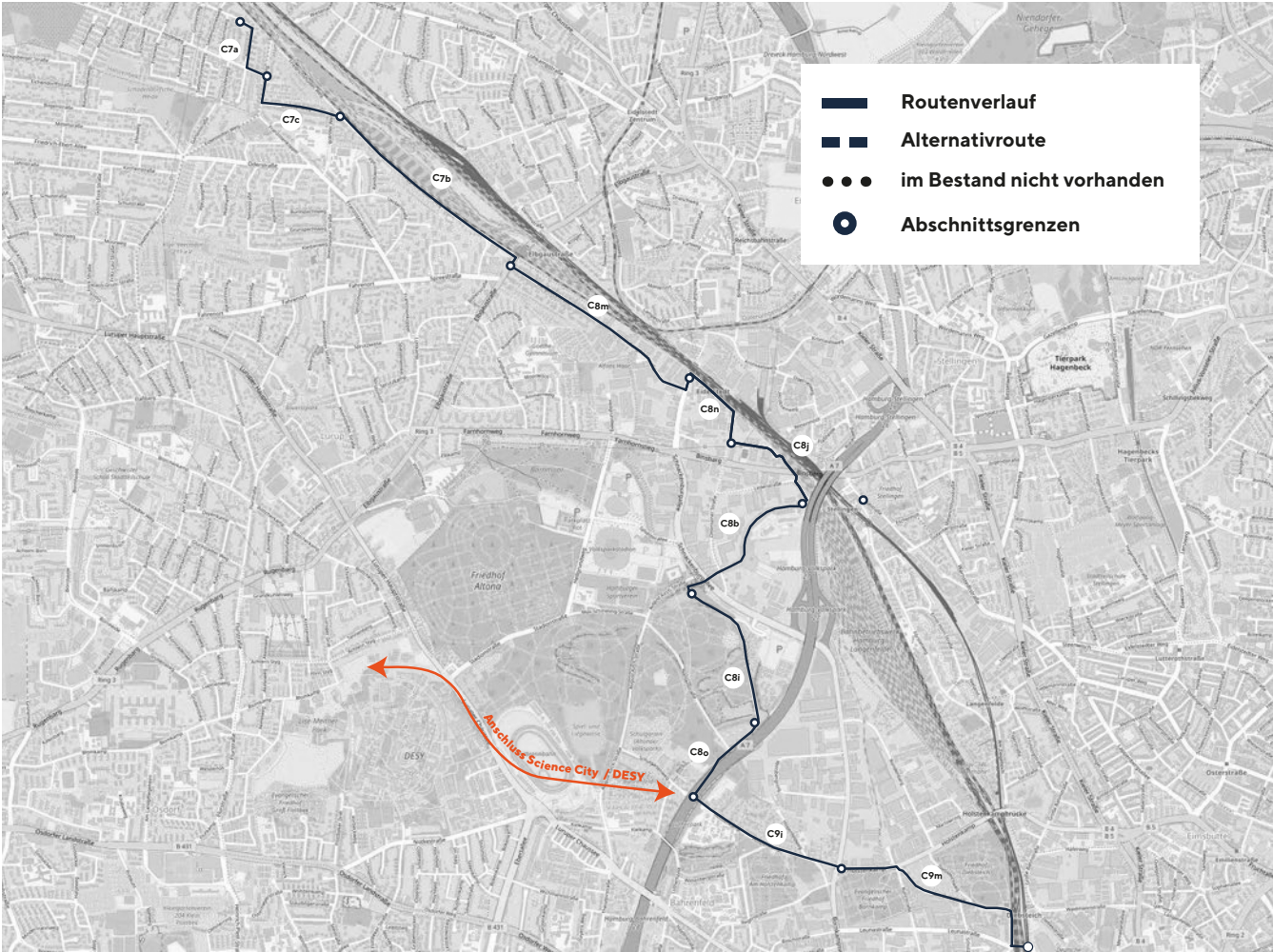
Abschnitt 5b: Krupunder-Diebsteich, C-Variante "Volkspark"



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen: Lückenschluss/Rückfallebene
C7a	Rotdornstieg – Heideweg	0,55	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C7c	Sumpfweg – Limosenweg	0,64	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C7b	Friedrichshulder Weg	1,27	Radverkehr im Mischverkehr – Fußweg	1	Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße – Verbreiterung Radweg, Trennung von Fußverkehr	
C8c	Fangdieckgraben	1,17	Selbständig geführter Fußweg in Grünanlage	1	Naturschutz, Flächenverfügbarkeit, Fußverkehr	Ggf.	Verbreiterung/Befestigung Radweg, Trennung von Fußverkehr	
C8g	Hellgrundweg	1,04	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Anlage Radweg/Radfahstreifen	
C8l	Max-Schmeling-Straße – August-Kirch-Straße	1,35	Radverkehr auf Straße (weitgehend) ohne Kfz-Verkehr	0	-/-	Nein	ggf. Einrichtung Fahrradstraße	
C9f	[künftige Verlängerung Holstenkamp im Bereich des heutigen Schulgartenweg]	0,47	Neue Radverkehrsinfrastruktur in Planstraße	0	Flächenverfügbarkeit/konkurrenz	Nein	Neue Radverkehrsinfrastruktur	
C9i	Holstenkamp zwischen A7 und Schnackenburgallee	0,93	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr (künftige Durchbindung Richtung Science City)	Nein	Radfahstreifen/Radweg	
C9m	Holstenkamp zwischen Schnackenburgallee und Ruhrstraße – Am Diebsteich – Schleswiger Straße – Plöner Straße	1,33	Einseitiger getrennter Fuß-/Radweg – Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Anlage/Ausbau Radfahstreifen/Radweg – Einrichtung einer Fahrradstraße	

RADSCHNELLWEG ELMSHORN - HAMBURG

Abschnitt 5b: Krupunder-Diebsteich, C-Variante "Bahn"



Abschnitt	Straßen	Länge (km)	Beschreibung heutiger Zustand	Knotenpunkte	Konflikte	Engstelle	Ausbaubedarf	Alternativen
C7a	Rotdornstieg – Heideweg	0,55	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C7c	Sumpfweg – Limosenweg	0,64	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C7b	Friedrichshulder Weg	1,27	Radverkehr im Mischverkehr – Fußweg	1	Kfz-Verkehr, Flächenverfügbarkeit	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße – Verbreiterung Radweg, Trennung von Fußverkehr	
C8m	Fangdieckstraße	1,24	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr (teilweise Schwerverkehr), ruhender Verkehr	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße, Reduzierung Parken – ggf. Radfahrstreifen/Radweg	
C8n	Ottensener Straße	0,58	Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr (Schwerverkehr)	Nein	Einrichtung einer Fahrradstraße	
C8j	Bornmoor – [Fußweg zwischen Bornmoor und Lederstraße mit Binsbarg-Brücke] – Lederstraße	0,62	Radverkehr im Mischverkehr – Fußweg	0	Kfz-Verkehr (Schwerverkehr) – Fußverkehr, Bushaltestelle, Regenrückhaltebecken	Ggf. (Brücke)	Einrichtung einer Fahrradstraße – Verbreiterung Radweg, Trennung von Fußverkehr	
C8b	[Fußweg zwischen S-Bahn Stellingen und Arenen] bis Brücke Schnackenburgallee	0,94	Selbständiger Fuß-/Radweg	0	Fußverkehr (v.a. bei Veranstaltungen)	Nein	Ggf. deutlichere Trennung von Fußverkehr	
C8i	[Fußweg parallel Schnackenburgallee] – Am Volkspark	0,98	Selbständiger Fuß-/Radweg	0	Fußverkehr	Nein	ggf. Verbreiterung zur Trennung von Fußverkehr	
C8o	[Weg parallel zur A7] bis Schulgartenweg	0,56	Fußweg/Pfad	1	Fußverkehr, Naturschutz	Nein	ggf. Verbreiterung, Neuanlage auf A7-Lärmschutzdeckel	
C9i	Holstenkamp zwischen A7 und Schnackenburgallee	0,93	Radverkehr im Mischverkehr	1	Kfz-Verkehr (künftige Durchbindung Richtung Science City)	Nein	Radfahrstreifen/Radweg	
C9m	Holstenkamp zwischen Schnackenburgallee und Ruhrstraße – Am Diebsteich – Schleswiger Straße – Plöner Straße	1,33	Einseitiger getrennter Fuß-/Radweg – Radverkehr im Mischverkehr	0	Kfz-Verkehr, Fußverkehr	Nein	Anlage/Ausbau Radfahrstreifen/Radweg – Einrichtung einer Fahrradstraße	

	C-Variante "Lurup"	C-Variante „Volkspark“	C-Variante „Bahn“
Konfliktvermeidung (Umsetzung)	- Flächenverfügbarkeit (Luruper Hauptstraße), ruhender Verkehr	- Freizeitverkehr/Schule/ Kleingärten Fangdieckgraben	- Kfz-Verkehr, ruhender Verkehr
Konfliktvermeidung (Nutzung)	0 Kfz-Verkehr	0 Veranstaltungsverkehr Arenen	- Fußverkehr Arenen, Kfz-Verkehr (Gewerbe)
Attraktive Strecke	+ Direkte Führung, wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 8,4 km	+ Direkte Führung, wenige Knotenpunkte Gesamtlänge: 8,8 km	- Umweg, einige Knotenpunkte (auch Hauptverkehrsstraßen) Gesamtlänge: 9,6 km
Baulicher Aufwand	0 Ausbau Luruper Hauptstraße	0 Ausbau Fangdieckgraben	+ Hauptsächlich vorhandenes Straßen-/Wegenetz
Erschließungsfunktion	+ Einbindung Science City/DESY	+ Einbindung Arenen, östliche Science City	0 Eher abseits von Siedlungsbereichen
Haltestellen des ÖPNV	- Keine Verbindung zu (vorhandenen) S-Bahnstationen	0 Nur teilweise Anbindung von S-Bahnstationen	++ Verlauf direkt an den verschiedenen S-Bahnstationen
Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit	- Ausbau Luruper Hauptstraße (oder alternative Führung) fraglich	- Fragliche Führung durch Grünfläche/Kleingärten Fangdieckgraben, Verbindung mit Veranstaltungsverkehr Arenen	0 Größtenteils vorhandenes Straßen-/Wegenetz
Realisierungsaufwand	0 Ggf. Grundstückszukäufe im Bereich Luruper Hauptstraße	0 ggf. Grundstückszukäufe im Bereich Fangdieckgraben	0 Ggf. Grundstückszukäufe an verschiedenen Knotenpunkten
Umgebungsqualität	- Hauptsächlich Straßennetz, tw. Hauptverkehrsstraße	++ Sehr ruhige Straßen, Natur	- Führung durch vorhandenes Straßennetz, teilweise Gewerbegebiete
Gesamtbewertung	0	0	-

Vorschlag für Vorzugsvariante