


**Der Vorsitzende des
Bau- und Planungsausschusses**

Geschäftsstelle
Wittstocker Str. 7
25436 Tornesch

Auskunft erteilt: Marion Grün
Zimmer: 126 1. Obergeschoss
Telefon: 04122-9572-30
Fax: 04122-9572-82
E-Mail: marion.gruen@tornesch.de
Internet: www.tornesch.de

Stadt Tornesch • Postfach 21 42 • 25437 Tornesch

An die Mitglieder des
Bau- und Planungsausschusses

n a c h r i c h t l i c h
an alle übrigen Ratsfrauen und
Ratsherren sowie bürgerlichen
Mitglieder

Tornesch, den 18.09.2012

Einladung

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Einvernehmen mit Herrn Bürgermeister Krügel lade ich Sie zu einer

öffentlichen Sitzung des Bau- und Planungsausschusses

am Montag, den 01.10.2012 um 19:30 Uhr im Sitzungssaal im Rathaus Tornesch,
Wittstocker Str. 7 ein.

Tagesordnung:

TOP	Betreff	Vorlage
	Öffentlicher Teil	
1	Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit	
2	Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde	
3	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 03.09.2012	
4	Bericht der Verwaltung öffentlicher Teil	VO/12/397
5	Anfragen von Ausschusmitgliedern	
6	Integriertes Verkehrskonzept Entwurf der Leistungsbeschreibung, Freigabe zur Ausschreibung nach Bürgerbeteiligung	VO/12/396
7	B-Plan 47, 2. Änderung "Businesspark Tornesch" Aufstellungsbeschluss, Freigabe zur frühzeitigen Öffentlichkeits- und TÖB-Beteiligung	VO/12/387
8	4.Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans 52 "Westlich des Großen Moorwegs" Aufstellungsbeschluss	VO/12/400
9	B-Plan 81 "Alter Sportplatz Friedlandstraße" Entwurfsberatung	VO/12/405
10	Neubau der Wegenerstraße im Zusammenhang mit Kanalisanierungsmaßnahmen	VO/12/404
Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte werden nach Maßgabe der Beschlussfassung durch den Ausschuss voraussichtlich nichtöffentlich beraten.		

11	Bericht der Verwaltung - nicht öffentlicher Teil	VO/12/402
12	Anfragen von Ausschussmitgliedern	
13	Erteilung des Gemeindlichen Einvernehmens gem. § 36 BauGB	

Mit freundlichen Grüßen,

gez. Henry Stümer

Vorsitzender



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr:	VO/12/397
	Status:	öffentlich
Federführend: Bau- und Planungsamt	Datum:	13.09.2012
	Bericht im Ausschuss:	Marion Grün
	Bericht im Rat:	
	Bearbeiter:	Marion Grün
Bericht der Verwaltung öffentlicher Teil		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	
01.10.2012	Bau- und Planungsausschuss	

Vandalismus an der Bahnbrücke

Zu den in der Presse diskutierten Vandalismusschäden an der Bahnbrücke ist festzustellen, dass sich die Situation nach den erheblichen Schäden in der Vergangenheit in den letzten Monaten insofern verbessert hat, als keine großen mutwilligen Sachbeschädigungen mehr hinzunehmen waren. Allerdings ist nach wie vor das leider oftmals nachlässige Nutzerverhalten zu beklagen, welches hinsichtlich der Folgen mit zielgerichteten Beschädigungen gleichzusetzen ist. Aufgrund der sensiblen Elektronik der Fahrstühle führen auch „verlorene“ Verschlüsse von Getränkedosen in den Türillen oder mit Kaugummi verklebte Elektronikteile zu weitreichenden technischen Störungen. Diese „Delikte“ sind jedoch nicht geeignet, sie zur Anzeige zu bringen. Grundsätzlich werden weiterhin für alle Sachbeschädigungen und Handlungen, die auf Vandalismus zurückzuführen sind konsequent Strafanzeigen gestellt.

Straßenunterhaltung 2012

Für die Straßenunterhaltungsmaßnahmen Jürgen-Siemsen-Straße, Friedlandstraße und Klaus-Groth-Straße haben die Abnahmen stattgefunden, so dass die Maßnahmen abgeschlossen sind.

K 22/ Wischmöhlenweg

Um die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der K 22 insbesondere für die kalte Jahreszeit zu erhöhen, sind Teile der Straße mit Asphaltstreifen saniert worden.

Hörnweg

Die für dieses Jahr vorgesehene Unterhaltungsmaßnahme am Hörnweg – Aufbringen einer neuen Asphaltdeckschicht – ist fertig gestellt worden.

gez.
Roland Krügel
Bürgermeister

Anlage/n:



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	VO/12/396
	Status:	öffentlich
Federführend: Stabstelle Umwelt und Wirtschaftskoordination	Datum:	12.09.2012
	Bericht im Ausschuss:	Rainer Lutz
	Bericht im Rat:	
	Bearbeiter:	Rainer Lutz
Integriertes Verkehrskonzept Entwurf der Leistungsbeschreibung, Freigabe zur Ausschreibung nach Bürgerbeteiligung		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	
01.10.2012	Bau- und Planungsausschuss	

- A: Sachbericht**
B: Stellungnahme der Verwaltung
C: Prüfungen: 1. Umweltverträglichkeit
 2. Kinder- und Jugendbeteiligung
D: Finanzielle Auswirkungen
E: Beschlussempfehlung

Zu A und B: Sachbericht / Stellungnahme der Verwaltung

Der Bauausschuss der Stadt Tornesch hat sich in der letzten Zeit wiederholt mit dem Thema befasst. Zuletzt am 06.08.2012. Hier wurde der in der Anlage beigefügte – inzwischen aufgrund der Beratung am 06.08.12 aktualisierte – Ausschreibungstext für ein solches Konzept vorgelegt.

Gleichzeitig wurde beschlossen den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt die Gelegenheit zu geben, Anregungen und Bedenken zum Verkehrsentwicklungsplan vorzutragen. Die Veranstaltung fand am 28.08.2012 im Rathaus statt. Das Protokoll liegt Ihnen ebenso vor wie der Beschlussvorschlag des Büros LOGOS zum Umgang mit den jeweiligen Anregungen.

Zu C: Prüfungen

1. Umweltverträglichkeit entfällt

2. Kinder- und Jugendbeteiligung

entfällt

Zu D: Finanzielle Auswirkungen

entfällt

Zu E: Beschlussempfehlung

Der Bau- und Planungsausschuss beschließt den vorliegenden Ausschreibungstext zum Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Tornesch unter Einbeziehung der Bürgeranregungen gemäß den Vorschlägen des Büros LOGOS.

gez.

Roland Krügel

Bürgermeister

Anlage/n:

A_1: Entwurf Leistungsbeschreibung Version V1.4

A_1a: Anlage Leistungsbeschreibung

A_2: Präsentation VEP 2 eines Tornescher Bürgers

A_3: Leistungsbeschreibung Ergänzungen IG Südtangente

A_4: Zeitungsausschnitt

A_5: Zeitungsausschnitt

A_6: Zeitungsausschnitt

A_7: „Umfahrt Stadtmitte Tornesch“

A_8: Niederschrift – Bürgerinformation- und Beteiligung 28.08.12

A_9: Stellungnahme LOGOS vom 10.09.12

Leistungsbeschreibung

– Entwurfsversion_V1.4 –

Datum: 11.09.2012

Projektnummer: IV99212

Verkehrsentwicklungsplan

Tornesch



**Leistungsbeschreibung
(Abstimmungsentwurf)**



Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen	3
1.1. Ausgangssituation	3
1.2. Ziele	4
1.3. Methodik.....	5
2. Arbeitsprogramm.....	7
2.1. Bestandsanalyse	7
2.1.1. Erfassung der verkehrlichen Infrastruktur.....	7
2.1.2. Erhebungen im fließenden Kfz-Verkehr.....	8
2.1.3. Unfallanalyse	9
2.1.4. Erhebungen im ruhenden Kfz-Verkehr	9
2.1.5. Strukturdatenerfassung.....	9
2.1.6. Defizitanalyse.....	10
2.2. Szenarienbildung und Verkehrsprognose	11
2.2.1. Randbedingungen.....	11
2.2.2. Ermittlung verkehrlich relevanter Kennwerte	11
2.2.3. (Über-) regionale Verkehrsentwicklung	11
2.2.4. Szenarienbildung	12
2.2.5. Verkehrsprognose.....	12
2.3. Maßnahmenentwicklung und –bewertung	13
2.3.1. Allgemeines	13
2.3.2. MIV fließend.....	14
2.3.3. MIV ruhend	14
2.3.4. sÖPNV.....	14
2.3.5. ÖPNV.....	14
2.3.6. Fußgänger- und Radverkehr	15
2.4. Integriertes Handlungskonzept	15
3. Projektmanagement.....	16
3.1. Allgemeines.....	16
3.2. Interne Projektbesprechungen.....	16
3.3. Vorstellung in politischen Gremien	16
3.4. Öffentlichkeitsarbeit.....	17
3.5. Dokumentation	17
4. Zeitplan.....	18
5. Personaleinsatzplan	18
6. Angebotserstellung	19
6.1. Allgemeines.....	19
6.2. Zusammenstellung der Kalkulation.....	19

1. GRUNDLAGEN

1.1. Ausgangssituation

Die Stadt Tornesch mit den Stadtteilen Ahrenlohe, Esingen und Oha mit ca. 13.500 Einwohnern liegt im Kreis Pinneberg ca. 15 Kilometer nordwestlich der Hamburger Stadtgrenze entfernt. Das überörtliche Straßennetz von Tornesch besteht in Ost-West-Richtung aus der Kreisstraße K20 bzw. L110, welche von Uetersen in Richtung BAB A23 verläuft und damit die maßgebende Anbindung an das Autobahnnetz darstellt. In Nord-Süd-Richtung verläuft die Landesstraße L107 von Elmshorn in Richtung Pinneberg. Im Netz des schienengebundenen Verkehrs (sÖPNV) verfügt die Stadt Tornesch über einen Bahnhof der Deutschen Bahn an der Strecke Hamburg – Elmshorn. Das Busliniennetz besteht in erster Linie aus einer Buslinie, welche vom Bahnhof Tornesch in Richtung Uetersen verläuft.

Die verkehrliche Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte hat in der Stadt Tornesch zu einer Vielzahl von Problemen geführt. Diese werden zum einen verursacht durch Kfz-Verkehre im Zuge der hoch belasteten L110, insbesondere Zubringerverkehr zur BAB A23. Aber auch das innerörtliche Verkehrsnetz (Wohn- und Erschließungsstraßen) ist im Hinblick auf eine Steigerung der Verkehrs- und Umfeldqualität zu optimieren.

Im ÖPNV-Netz weist insbesondere die innerörtliche Erschließung durch das bestehende Linienbusnetz Verbesserungsbedarf auf. Zum einen ist die Linienführung und Haltestellendichte nicht optimal. Weiterhin ist auch die Taktdichte als nicht zufriedenstellend einzustufen. Das gilt auch für die Verbindung zur Nachbarstadt Uetersen.

Daneben gibt es noch eine Linie im Rahmen des freigestellten Schülerverkehrs Ellerhoop-Tornesch und eine rudimentäre Anbindung des Gewerbegebietes Tornesch-Oha vom Pinneberger Bahnhof, die überwiegend von der Stadt Tornesch finanziert wird.

Im sÖPNV hält die Regionalbahn Hamburg-Elmshorn ca. 50 Mal täglich pro Richtung. Dies ist für den Einzugsbereich Tornesch-Uetersen viel zu wenig. Es wird seit Jahren der RE-Halt des Zuges Hamburg-Kiel gefordert, um eine angemessenen Anbindung von Tornesch an das übrige Landesgebiet von Schleswig-Holstein zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Stadt Tornesch die Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Ein VEP zeigt als strategisches Planungsinstrument zum einen die langfristige verkehrliche Entwicklung unter Rückkopplung mit der kommunalen und regionalen siedlungsstrukturellen Entwicklung, insbesondere der Flächennutzungsplanung auf. Zum anderen stellt der VEP das Bindeglied zwischen der fachlichen und der verkehrspolitischen Ausrichtung der Stadt Tornesch dar.

Der VEP zeigt im Ergebnis auf konzeptioneller Ebene Lösungen auf, welche eine zukunftsfähige Gestaltung des Verkehrs sicherstellen. Hierbei liegt der Fokus auf einer integrierten Betrachtung des motorisierten Individualverkehrs (fließend und ruhend), des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs.

1.3. Methodik

Die Methodik des Verkehrsentwicklungsplans ist in ihren wesentlichen Schritten der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen und wird in der weiteren Darstellung des Arbeitsprogramms konkretisiert.



Abbildung 1: Methodik

des

Verkehrsentwicklungsplans

Tornesch

2. ARBEITSPROGRAMM

2.1. Bestandsanalyse

2.1.1. Erfassung der verkehrlichen Infrastruktur

Im ersten Schritt der Bestandsanalyse ist die verkehrliche Infrastruktur im Stadtgebiet von Tornesch für die verschiedenen Verkehrsarten umfassend aufzunehmen und grafisch darzustellen. Dazu gehört auch die Anbindung der Verkehrsnetze an die benachbarten Kommunen Uetersen, Prisdorf, Heidgraben, Moorrege und Ellerhoop. Folgendes ist im Einzelnen herauszuarbeiten:

- MIV fließend: Erhebung und Darstellung des Verbindungs- und Erschließungsstraßenstraßennetzes unter Aufnahme baulicher und betrieblicher Merkmale (z.B. zulässige Geschwindigkeiten, Einbahnregelungen, Fahrbahnbreiten)
- MIV ruhend: Erhebung und Darstellung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten einschließlich Parkregelungen auf öffentlichen und privaten Verkehrsflächen in der Innenstadt, Bahnhofsumfeld, sowie im Bereich von Schulen und Sportstätten,
- ÖPNV: Erhebung und Darstellung der Infrastruktur im Bus- und Bahnverkehr (Linienführung, Haltestellen, Haltestelleneinzugsbereiche, Takt, Umsteigehaltestellen); Fahrgastzahlen und Ergebnisse aus Fahrgastbefragungen (soweit durch Datenabfrage bei den Verkehrsunternehmen ermittelbar)
- Radverkehr: Darstellung des Radwegenetzes unter Berücksichtigung baulicher und betrieblicher Merkmale (z.B. Radwege, Schutzstreifen, Querungen)
- Fußverkehr: Darstellung des Haupt-Fußwegenetzes im Stadtgebiet unter Berücksichtigung baulicher und betrieblicher Merkmale (z.B. Radwege, Schutzstreifen, Querungen)

Zu der Erfassung und Darstellung der verkehrlichen Infrastruktur sind entsprechende Erhebungen vor Ort umfassend durchzuführen und in der digitalen Kartendarstellung aufzubereiten. Bei der Stadt Tornesch vorhandene Kartengrundlagen (Flächennutzungsplan, Bauleitplanung, ALK-Daten) werden für die Bearbeitung zur Verfügung gestellt. Für sämtliche Kartendarstellungen im Rahmen des VEP ist in Abstimmung mit der Stadt Tornesch eine einheitliche und georeferenzierte Kartengrundlage (z.B. OpenStreetMap) zu verwenden. Vor der Erstellung der Karten ist eine Musterkarte zu erstellen, welche mit der Stadt Tornesch abgestimmt wird und welche zur Grundlage aller weiteren Kartendarstellungen im Rahmen der VEP-Bearbeitung wird.

2.1.2. Erhebungen im fließenden Kfz-Verkehr

Verkehrsbelastungen

Für die Erfassung und Bewertung des fließenden Kfz-Verkehrs sind Verkehrsbelastungsdaten im Stadtgebiet umfassend zu erheben. Hierzu gehören Verkehrszählungen an den unten aufgeführten Knotenpunkten und Querschnitten im Stadtgebiet. Die Verkehrszählungen sind in der Zeit von 6.00 – 19.00 Uhr bzw. 20.00 Uhr (Abweichungen sind anzugeben) an einem Werktag außerhalb der Schulferien getrennt nach Fahrzeugarten (Rad, Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw < 7,5t zGG, Lkw > 7,5t zGG, Bus, Sonderfahrzeuge sowie Fußgänger / Radfahrer) durchzuführen. Die Zählungen sind getrennt nach Fahrzeugarten in Form von Knotenstromplänen für den Gesamtzeitraum sowie die Spitzenverkehrszeiten (morgens, abends, mittags) sowie Tagesganglinien grafisch und tabellarisch aufzubereiten. Die Knotenstrompläne sollen weiterhin in einer grafischen Gesamtkarte des Stadtgebietes dargestellt werden. Die Wahl der Erhebungsmethodik bleibt grundsätzlich dem Auftragnehmer überlassen, vorzugsweise ist eine videogestützte Verkehrszählung ohne Einsatz von Erhebungspersonal vor Ort erwünscht. Bei der Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsflächen ist eine Behinderung bzw. Gefährdung von Verkehrsteilnehmern auszuschließen.

Die Erhebungstage sind detailliert mit der Stadt Tornesch abzustimmen. Insbesondere ist durch den Auftragnehmer sicher zu stellen, dass am Erhebungstag verfälschende Einflüsse durch Baustellen oder Veranstaltungen ausgeschlossen sind. Hierzu sind entsprechende Abstimmungen mit dem Kreis Pinneberg sowie dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV-SH) eigenständig vorzunehmen.

Übersicht der Knotenpunkte (siehe Anlage 2):

- KP 01: Ahrenloher Straße (L110) / Großer Moorweg (K22) - Kreisverkehrsplatz
- KP 02: Ahrenloher Straße (L110) / Thujaweg / Ohlenhoff
- KP 03: Ahrenloher Straße (L110) / Wilhelmstraße / Lindenweg
- KP 04: Ahrenloher Straße (L110) / Friedrichstraße / Esinger Straße ¹
- KP 05: Wittstocker Straße (K20) / Zufahrt Rathaus / REWE
- KP 06: Esinger Straße / Friedlandstraße
- KP 07: Esinger Straße / Wischmöhlenweg (K22)
- KP 08: Esinger Straße / Denkmalstraße (K22)
- KP 09: Großer Moorweg (K22) / Lindenweg
- KP 10: Friedrichstraße / Pracherdamm / Koppeldamm

Eine Übersicht der Zählstellen ist in Anlage 2 grafisch dargestellt.

¹ Zählung über 24h-Zeitraum (0.00 – 24.00 Uhr)

Verkehrsnachfrage

Erhebungen der Verkehrsnachfrage mittels Befragungen oder Kennzeichenerfassungen sind im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans nicht vorgesehen. Bestehende Verkehrsnachfragedaten im Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr sind im Rahmen von Kfz-Verkehrsmodellen bereits vorhanden. Diese werden im Rahmen der Bearbeitung des VEP anhand der Verkehrsbelastungsdaten aktualisiert. Hierzu wird dem Auftragnehmer ein Kfz-Verkehrsmodell durch den Auftraggeber zur Verfügung gestellt.

2.1.3. Unfallanalyse

Für die Ermittlung von Optimierungspotenzialen in der Verkehrssicherheit ist eine Unfallanalyse im Stadtgebiet von Tornesch gemäß des Merkblatts für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen durchzuführen. Hierbei sind bei der Polizei geführte Unfalldaten der vergangenen 3 Jahre durch den Auftragnehmer zu beschaffen und auszuwerten. Für erkannte unfallauffällige Bereiche (z.B. Unfallhäufungsstellen) ist jeweils eine grafische Unfalltypen-Steckkarte auf Basis der Kartendarstellung zu erstellen.

2.1.4. Erhebungen im ruhenden Kfz-Verkehr

Für die Bestandserfassung im ruhenden Kfz-Verkehr sind in ausgewählten Bereichen Erhebungen der vorhandenen Stellplatzkapazitäten sowie deren Auslastung während ausgewählter Spitzenverkehrszeiten durchzuführen. Bei den Erhebungen ist auch ggf. auftretendes „wildes Parken“ (z.B. ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge) zu erfassen. In folgenden Bereichen sind Erhebungen durchzuführen:

- Bahnhof Tornesch,
- Innenstadt (nördliche Esinger Straße, Hamburger Straße, Friedrichstraße)
- Schulen

Die Erhebungen sind in Abhängigkeit der örtlichen Nutzung (z.B. Schüler-, Pendler-, Einkaufsverkehr) jeweils während zwei Spitzenverkehrszeiten durchzuführen. Die Erhebungszeiträume richten sich auch nach den Ergebnissen der Verkehrszählungen und sind vor Durchführung detailliert mit der Stadt Tornesch abzustimmen.

Sämtliche Ergebnisse sind grafisch und tabellarisch darzustellen.

2.1.5. Strukturdatenerfassung

Die Erfassung geplanter Siedlungsentwicklungen (Wohn- und Gewerbeansiedlungen) stellt eine maßgebende Basis für die künftige Kfz-Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet von Tornesch dar. Hierbei sind sowohl die im Stadtgebiet von Tornesch als auch die in den Nachbarkommunen Uetersen, Moorrege, Heidgraben und Ellerhoop geplanten Entwicklungen der Siedlungsstruktur von Bedeutung.

Relevante Daten der im Stadtgebiet von Tornesch geplanten Entwicklungen werden im Rahmen der VEP-Bearbeitung zur Verfügung gestellt. Für die weiteren relevanten Entwicklungen außerhalb von Tornesch ist in Abstimmung mit dem Auftraggeber eine Abfrage bei den weiteren Kommunen (z.B. Uetersen, Heidgraben, Moorrege, Ellerhoop) durchzuführen.

Die geplanten Siedlungsentwicklungen sind in einer Kartendarstellung abzubilden. Relevante Kennwerte (z.B. Art und Maß der baulichen Nutzung, Bruttogeschossflächen, Wohneinheiten) sind darzustellen. Die hier erfassten Strukturdaten sind bei der Entwicklung der maßgebenden verkehrlichen Kennwerte der Kfz-Verkehrsprognose 2025 weiter zu berücksichtigen

2.1.6. Defizitanalyse

Den Abschluss und Kernpunkt der Bestandsanalyse bildet eine umfassende Defizitanalyse für alle Verkehrsarten, welche die künftigen Optimierungspotenziale der verkehrlichen Entwicklung der Stadt Tornesch konkretisieren soll. Hierbei sind für die verschiedenen Verkehrsarten (Kfz fließend / ruhend, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr) die erfassten Defizite und Optimierungspotenziale grafisch darzustellen sowie textlich ausführlich zu beschreiben. Dabei sollen mögliche Ziel- bzw. Interessenskonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten herausgearbeitet und beschrieben werden (Beispiel: Zusätzliche Fußgängerquerungen vs. Leistungsfähigkeit des fließenden Kfz-Verkehrs).

Für die Ermittlung der verkehrlichen Defizite sind die oben erfassten Bestandsdaten umfassend auszuwerten. Ergänzend hierzu sind auch umfassende Aufnahmen und Analysen vor Ort durchzuführen, um eine belastbare Analyse sicher zu stellen. Hierzu gehören beispielsweise:

- Verkehrsbeobachtungen des fließenden Kfz-Verkehrs während der Spitzenverkehrszeiten,
- Lage und Ausstattung von Bushaltestellen,
- Erschließungsqualität öffentlicher und weiterer bedeutender Einrichtungen (z.B. Rathaus, Bahnhof, Schulen, Einzelhandelseinrichtungen),
- Querungssituationen im Rad- und Fußverkehr.

Folgende Fragestellungen bezüglich der Bestandssituation sollen durch die Defizitanalyse detailliert abgedeckt werden.

- Bewertung der Verkehrssicherheit (Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge) und der Verkehrsqualität (Überlastungen, Staus, Wartezeiten) im fließenden Kfz-Verkehr
- Bewertung der Erschließungs- und Bedienungsqualität im ÖPNV (Linienbusverkehr) und sÖPNV (schienengebundener Verkehr), z.B. Wartezeiten, Haltestellenausstattung, Einzugsbereiche der Haltestellen
- Bewertung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität im Rad- und Fußverkehr
- Einbeziehung weiterer für den VEP relevanten Kriterien (z.B. städtebauliche Aspekte, Umwelt, Natur, Ergebnisse anderer Fachplanungen)

Die Defizitanalyse bildet die Grundlage für die weitere Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen und ist umfassend mit der Stadt Tornesch und den fachlich Beteiligten abzustimmen. Die im Rahmen des VEP definierte Zielfindung für die einzelnen Verkehrsarten ist anhand des Defizitkataloges unter Einbindung der fachlich und politisch Beteiligten im Detail zu modifizieren bzw. zu konkretisieren.

2.2. Szenarienbildung und Verkehrsprognose

2.2.1. Randbedingungen

Aufbauend auf der Bestandsanalyse ist die künftige Entwicklung im fließenden Kfz-Verkehr im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans herauszuarbeiten. Die hier zu erarbeitende Verkehrsprognose gliedert sich üblicherweise in drei Bestandteile:

- Ermittlung verkehrlich relevanter Kennwerte der Verkehrsprognose anhand der (über-) regionalen und lokalen Strukturentwicklung.
- Szenarienbildung der Verkehrsprognose (Variierung der Kennwerte anhand sinnvoller Annahmen).
- Durchführung von Verkehrsmodellrechnungen.

Die dargestellten Arbeitsschritte werden nachfolgend näher beschrieben.

2.2.2. Ermittlung verkehrlich relevanter Kennwerte

Grundlage der Verkehrsprognose stellen die im Stadtgebiet relevanten Merkmale der künftigen Siedlungsentwicklung dar, welche bereits in Abschnitt 2.1.5 ermittelt wurden. Auf dieser Basis sind strukturelle und verkehrliche Kennwerte der Verkehrsentwicklung in Tornesch unter Einbeziehung der Nachbarkommunen Uetersen, Heidgraben, Moorrege und Ellerhoop herauszuarbeiten, wie z.B.

- Einwohnerentwicklung,
- Arbeitsplatzverteilung.

2.2.3. (Über-) regionale Verkehrsentwicklung

Ergänzend zur verkehrlichen Entwicklung aufgrund lokaler geplanter Siedlungs- und Strukturentwicklungen ist die (über-)regionale Verkehrsentwicklung anhand relevanter Kenndaten für den Prognosehorizont zu ermitteln. Der Prognosehorizont wird zunächst auf das Jahr 2025 gemäß der Bundesverkehrswegeplanung des BMVBS festgelegt, ist jedoch im Rahmen der VEP-Bearbeitung nach Erfordernis mit dem Auftraggeber ggf. abzustimmen bzw. zu modifizieren.

Beispielhafte Grundlagen der (über-) regionalen Verkehrsentwicklung:

- Verflechtungsprognose 2025 des BMVBS (ggf. erforderliche Datensätze sind durch den AN eigenständig zu beschaffen und auszuwerten),
- Shell-Szenarien,
- Daten des Statistischen Landesamtes Hamburg / Schleswig-Holstein.

Anhand einer umfassenden Auswertung der relevanten Datengrundlagen der verkehrlichen Entwicklung sind folgende Parameter der Verkehrsprognose 2025 zu ermitteln:

- Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit,
- Entwicklung der Jahresfahrleistungen im Pkw- und Schwerverkehr,
- Entwicklung der Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr,

Die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnungen werden zur weiteren Bearbeitung des VEP grafisch und tabellarisch aufbereitet (z.B. Umlegungsplots, Differenzdarstellungen). Ziel der Verkehrsmodellrechnungen ist die Ermittlung der künftigen Verkehrsbelastungen im Prognosehorizont sowie die verkehrliche Wirkung künftiger Netzveränderungen (z.B. Ausbau der Kreisstraße K22, Schließung von Bahnübergängen).

Kleinräumige Maßnahmen im Straßennetz (z.B. verkehrsberuhigende Maßnahmen, Leistungsfähigkeitsbetrachtungen) können in der Regel nicht durch makroskopische Verkehrsmodellrechnungen belastbar bewertet werden, sondern sind Bestandteil der weiteren durchzuführenden Maßnahmenbewertung im Rahmen der VEP-Bearbeitung.

2.3. Maßnahmenentwicklung und –bewertung

2.3.1. Allgemeines

Zentraler Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Tornesch ist die Entwicklung geeigneter Maßnahmen für eine optimierte und zukunftsfähige Gestaltung des Verkehrs im Stadtgebiet. Diese erfolgt auf Basis der oben ermittelten Optimierungspotenziale im Stadtgebiet. Hierbei sind die verschiedenen Verkehrsarten zu berücksichtigen:

- Fließender motorisierter Individualverkehr,
- Ruhender motorisierter Individualverkehr,
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV),
- Radverkehr, sowie
- Fußgängerverkehr.

Bei der Maßnahmenentwicklung und –bewertung sollen auch Schnittstellen zu den benachbarten Kommunen Uetersen, Heidgraben, Moorrege und Ellerhoop aufgezeigt werden (z.B. Weiterführung von Radwegen).

Für sämtliche Maßnahmen ist ein grobes Kostengerüst zu erstellen. Für die Bewertung ist eine Methodik einschl. relevanter Kriterien in Abstimmung mit der Stadt Tornesch festzulegen. Mögliche Bewertungskriterien (Beispiel):

- Verkehrssicherheit,
- Verkehrsqualität,
- Städtebauliche Wirkung,
- Flächenbedarf,
- Umweltbezogene Wirkung (z.B. Eingriff in Grünbestand),
- Kosten,
- Zeitliche Umsetzbarkeit,
- ...

Es sind die gängigen Planungsinstrumentarien bei der Darstellung und Bewertung der Maßnahmen einzusetzen. Hierzu gehört insbesondere die Erstellung maßstäblicher Vorentwurfsskizzen baulicher Maßnahmen sowie rechnerische Leistungsfähigkeitsnachweise gemäß HBS.

Die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung sind anschaulich und nachvollziehbar in einer Bewertungsmatrix sowie anhand textlicher Beschreibungen und grafischer Darstellungen darzustellen und mit der Stadt Tornesch abzustimmen.

Die folgenden derzeit angedachten bzw. diskutierten Maßnahmen sollen in die Entwicklung und Bewertung mit einfließen. Diese Aufstellung von Maßnahmen ist im Rahmen der VEP-Bearbeitung unter Abstimmung mit den fachlich Beteiligten zu konkretisieren bzw. zu erweitern.

2.3.2. MIV fließend

- Optimierung bzw. Umbau des Knotenpunktes Ahrenloher Straße / Esinger Straße / Friedrichstraße / Uetersener Straße sowie Jürgen-Siemsen-Straße,
- Optimierung bzw. Umbau des Knotenpunktes Wilhelmstraße / Lindenweg / Ahrenloherstraße,
- Realisierung der Kreisstraße K22 (bereits im Planfeststellungsverfahren),
- Sperrung der Bahnübergänge Denkmalstraße und Gärtnerweg,
- Bewertung der Knotenpunkte im Bereich der AS BAB A23 (westliche und östliche Rampe, Anbindung Gewerbegebiet sowie Doppel-Knotenpunkt Ahrenloher Straße / L110 / K21/ Barmstedter Straße.

2.3.3. MIV ruhend

- Parkraumoptimierung im Bereich der Innenstadt, des Bahnhofs, von Schulen und Sportstätten.
-

2.3.4. sÖPNV

- Optimierung der Zugfahrten zum Hamburger Hauptbahnhof
- Einführung der RE-Halte des Zuges Hamburg - Kiel
- Einführung des Haltes der NOB Verbindung Hamburg Altona – Westerland mindestens am Wochenende

2.3.5. ÖPNV

- Optimierung des Linienbusverkehrs (z.B. Linienführung / Takt bestehender Buslinien, verbesserte Erschließung des Gewerbegebietes Oha und Verkehrszugang der Linie Tornesch - Ellerhoop durch Verlängerung der HVV-Linie 185, Einführung einer neuen Stadtbuslinie)
- Reaktivierung der Bahnstrecke Tornesch – Uetersen für den Personenverkehr bzw. Direktverbindung Tornesch - Uetersen (Schnellbus)

Die Optimierung des Linienbusverkehrs soll – insbesondere bei der vergleichenden Betrachtung einer alternativen Reaktivierung der Bahnstrecke Tornesch – Uetersen – auf Basis eines groben Kostengerüsts bewertet werden.

Bezüglich einer Optimierung bestehender Linienführungen bzw. Erweiterung des Linienbusverkehrs ist ein Grobkonzept möglicher Linienführungen einschließlich Festlegung der Lage künftiger Haltestellen einschließlich ihrer Einzugsbereiche zu erarbeiten.

Da eine vertiefende Planung dieser Maßnahmen (z.B. Wirtschaftlichkeitsberechnung, Vorplanung) im Rahmen des VEP noch nicht zielführend sein kann, erfolgt eine Bewertung der Maßnahmen im ÖPNV über einen Vergleich des Kostengerüstes hinaus in erster Linie anhand verbal-argumentativer Kriterien. Für die Bewertung sind Gespräche mit den Busunternehmen, dem Hamburger Verkehrsverbund, der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft (neg), sowie der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS) durchzuführen, um eine grundlegende Beurteilung der Machbarkeit von Maßnahmen zu konkretisieren. Weiterhin sind bei der Bewertung die bereits angedachten bzw. im Planungsstadium befindlichen ÖPNV-Maßnahmen in der Region zu berücksichtigen (Verdichtung der Regionalbahn-Halte, Ausbau der S-Bahn S4).

2.3.6. Fußgänger- und Radverkehr

- Herstellung einer Unterführung im Bereich K22,
- Maßnahmen in der Fußgänger- und Radverkehrsführung einschl. Querungen an Knotenpunkten und hoch belasteten Straßen,
- Maßnahmen in der Fußgänger- und Radverkehrsführung einschl. Querungen im Bereich der Innenstadt, Schulen sowie Sportstätten
- Einrichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Tornescher Weg / Wittstocker Straße.

2.4. Integriertes Handlungskonzept

Die im vorangegangenen Schritt erarbeiteten und bewerteten Maßnahmen sind in ein integriertes Handlungskonzept zu überführen. In diesem Handlungskonzept sind die Belange der verschiedenen Verkehrsarten in Abhängigkeit der Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen gegeneinander abzuwägen und zu beurteilen. Daraus sollen in sich schlüssige Maßnahmenpakete gebildet werden.

Für das integrierte Handlungskonzept sind 2 Szenarien mit unterschiedlichen Annahmen zu erarbeiten und gemeinsam mit der Stadt Tornesch sowie den weiteren fachlich und politisch Beteiligten abzustimmen.

Inhalte des integrierten Handlungskonzeptes sind u.a.

- Grafische Darstellung der künftigen Hauptwegenetze im MIV fließend, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie der geplanten Infrastruktur für den ruhenden MIV
- Grafische Darstellungen der Maßnahmen gemäß Abschnitt 2.3 auf Basis der Kartendarstellungen zuzüglich Vorentwurfsskizzen bzw. schematischer Darstellung
- Prioritätenreihung von Maßnahmen in Abhängigkeit der Kostenstruktur und der zeitlichen Umsetzbarkeit
- Ermittlung eines Gesamtkostengerüstes

Die erarbeiteten Varianten des integrierten Handlungskonzeptes stellen die wesentliche Grundlage für die Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die abschließende Beschlussfindung im Rahmen des VEP dar. Es wird daher in diesem Schritt besonderen Wert auf eine anschauliche und nachvollziehbare Darstellung der einzelnen Planungsschritte und -ergebnisse gelegt.

3. PROJEKTMANAGEMENT

3.1. Allgemeines

Der Planungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans ist gemeinsam mit der Stadt Tornesch abzustimmen, sowie nachvollziehbar und transparent zu gestalten. Im Rahmen des Projektmanagements ist durch den Auftragnehmer ein Projektmanagement des Verkehrsentwicklungsplans durchzuführen. Hierzu gehören

- Regelmäßige interne Projektbesprechungen,
- Planungsgespräche mit externen fachlich Beteiligten (z.B. LVS, LBV-SH, KViP)
- Präsentationen in politischen Gremien der Stadt,
- Öffentlichkeitsveranstaltungen,
- Dokumentation.

Die im Zuge der Bearbeitung des VEP notwendige Projektkoordination ist in die Kalkulation mit einzurechnen und wird nicht gesondert vergütet. Hierzu gehören insbesondere erforderliche Arbeitsgespräche und Abstimmungen mit externen Beteiligten außerhalb der regelmäßigen Projektbesprechungen.

Bei der Kalkulation der Projektbesprechungen und Präsentationstermine sind Vor- und Nachbereitungen sowie Reise- und Übernachtungskosten mit einzurechnen. Die Vergütung erfolgt unabhängig von der Anzahl teilnehmender Personen.

3.2. Interne Projektbesprechungen

Es sind regelmäßige Projektbesprechungen bei der Stadt Tornesch geplant. Deren Vor- und Nachbereitung obliegt dem Auftragnehmer. Die Projektbesprechungen sind nach Erfordernis mittels entsprechender Planunterlagen bzw. Präsentationen vorzubereiten, welche bis 5 Werktagen vor Termin der Stadt Tornesch zur Verfügung zu stellen sind. Der Auftragnehmer übernimmt die Einladung und Terminorganisation und bindet bei Erfordernis und in Abstimmung mit der Stadt Tornesch ggf. weitere externe Teilnehmer mit ein.

Die Projektbesprechungen sind durch den Auftragnehmer zu dokumentieren. Protokolle werden bis 5 Werktagen nach der Besprechung der Stadt Tornesch zur Freigabe vorgelegt. Nach Übernahme ggf. erforderlicher Änderungen und der erfolgten Freigabe durch die Stadt Tornesch ist das Protokoll an alle Gesprächsteilnehmer zu versenden. Eine Verteilung der Protokolle per Email und ggf. per Fax ist hierbei ausreichend.

3.3. Vorstellung in politischen Gremien

Der Verkehrsentwicklungsplan ist im Bau- und Planungsausschuss der Stadt Tornesch zu präsentieren und zu erörtern. Hierzu sind zu folgenden Meilensteinen des VEP entsprechende Präsentationstermine vorgesehen:

- Abschluss der Bestandsanalyse
- Abschluss des integrierten Handlungskonzeptes (Beschlussfassung).

4. ZEITPLAN

Der Zeitplan für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans Tornesch sieht folgende Schritte vor:

- Auftragsvergabe:
Dezember 2012
- Abschluss Bestandsanalyse:
April 2013
- Abschluss Szenarienbildung /
Verkehrsprognose: August 2013
- Abschluss
Maßnahmenbewertung: Dezember 2013
- Abschluss Integriertes
Handlungskonzept: März 2014
- Beschluss des VEP: April
2014

Im Rahmen der Angebotsabgabe ist darzulegen, dass der oben dargestellte Zeitplan sichergestellt wird und wie die einzelnen Planungsschritte seitens des Bieters in diesen Zeitplan eingebettet werden. Sind aus Sicht des Bieters Abweichungen vom vorgegebenen Zeitplan erforderlich, sind diese bei der Angebotsabgabe zu darzulegen und zu begründen.

5. PERSONALEINSATZPLAN

Mit dem Angebot ist ein verbindlicher Personaleinsatzplan vorzulegen. Hierin sind der vorgesehene Projektleiter, stellvertretender Projektleiter sowie die eingesetzten Projektbearbeiter einschließlich deren Qualifikation zu benennen. Änderungen des Personaleinsatzes sind nach Auftragsvergabe nur mit schriftlicher Zustimmung der Stadt Tornesch zulässig.

Summe Pos. 1

Position 2: Szenarienbildung / Verkehrsprognose

2.1	Ermittlung verkehrlich relevanter Kennwerte	-	psch	_____
2.2	(Über-)regionale Verkehrsentwicklung	-	psch	_____
2.3	Szenarien der Verkehrsprognose	_____	2 St.	_____
2.3	Verkehrsprognose	-	psch	_____

Summe Pos. 2

Position 3: Maßnahmenentwicklung und –bewertung

3.1	MIV fließend	-	psch	_____
3.2	MIV ruhend	-	psch	_____
3.3	sÖPNV	-	psch	_____
3.4	ÖPNV	-	psch	_____
3.5	Radverkehr	-	psch	_____
3.6	Fußverkehr	-	psch	_____
3.7	Erstellung von Vorentwurfsskizzen	_____	15 St.	_____
3.8	Leistungsfähigkeitsnachweise (je Knotenpunkt und Ausbauvariante)	_____	10 St.	_____

Summe Pos. 3

Position 4: Integriertes Handlungskonzept

4.1	Varianten des Handlungskonzeptes	_____	2 St.	_____
-----	----------------------------------	-------	-------	-------

Summe Pos. 4

Position 5: Projektmanagement

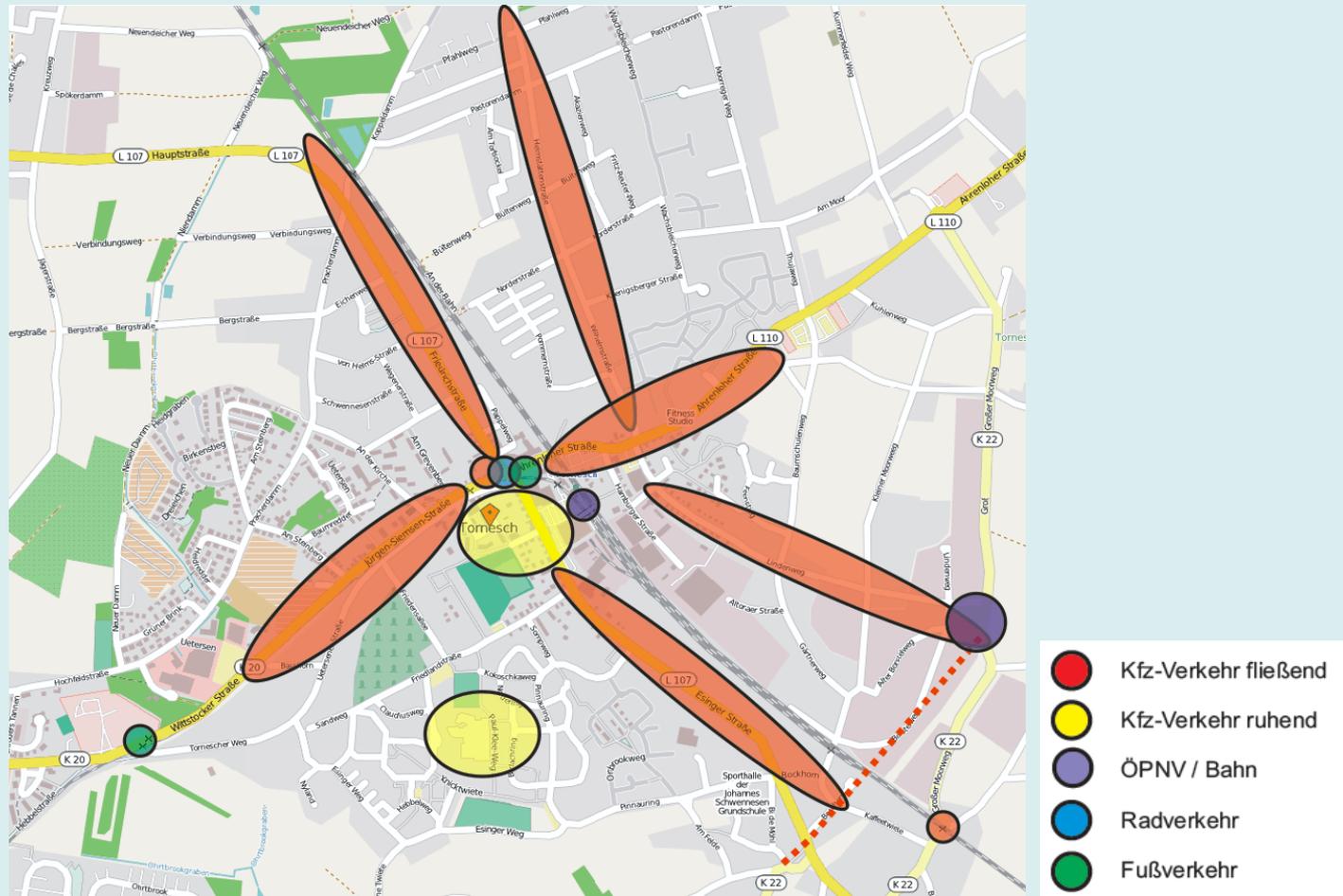
5.1	Interne Projektbesprechungen	_____	5 St.	_____
5.2	Präsentation in politischen Gremien	_____	2 St.	_____
5.3	Öffentlichkeitsveranstaltung	_____	3 St.	_____

Verkehrsentwicklungsplan Tornesch – Vorbereitung der Vergabe

Vorstellung der Leistungsbeschreibung



Übersicht der Untersuchungsschwerpunkte

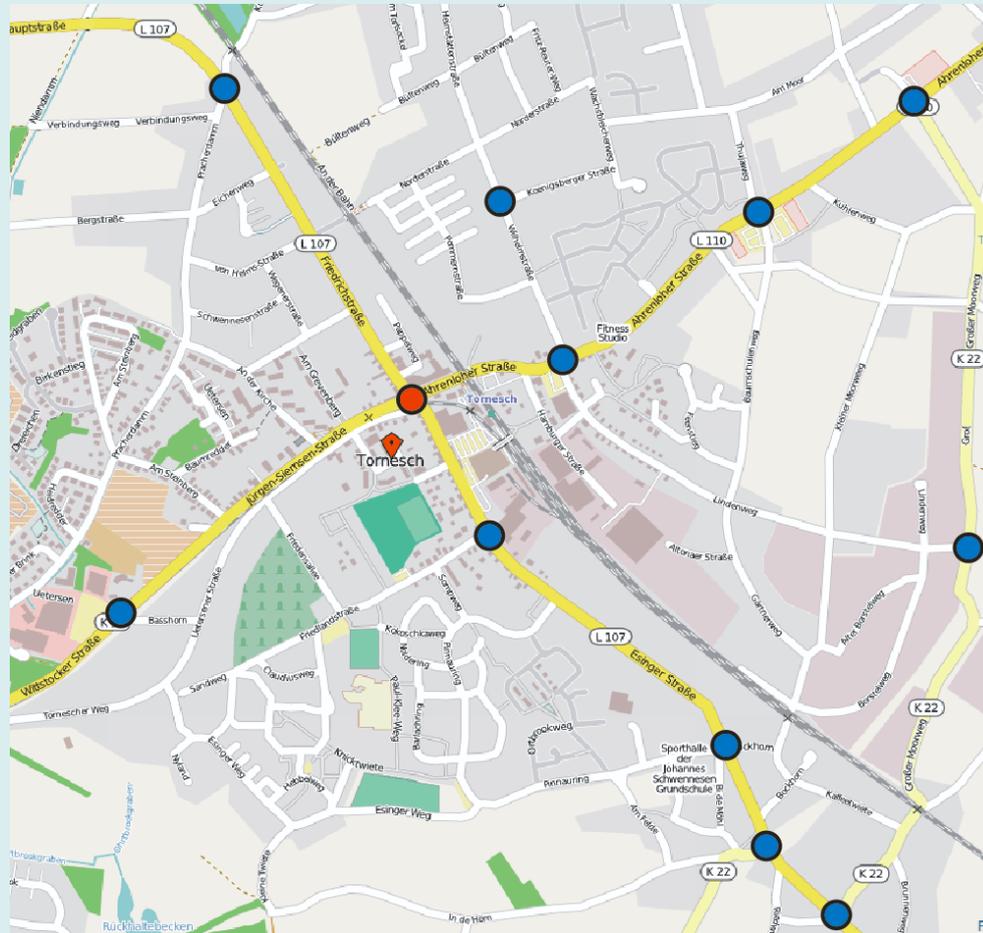


Verkehrsentwicklungsplan Tornesch – Vorbereitung der Vergabe

Vorstellung der Leistungsbeschreibung



Bestandsanalyse: Übersicht der Verkehrszählung an Knotenpunkten



Beitrag zum Entwurf der Leistungsbeschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Tornesch

Ziele

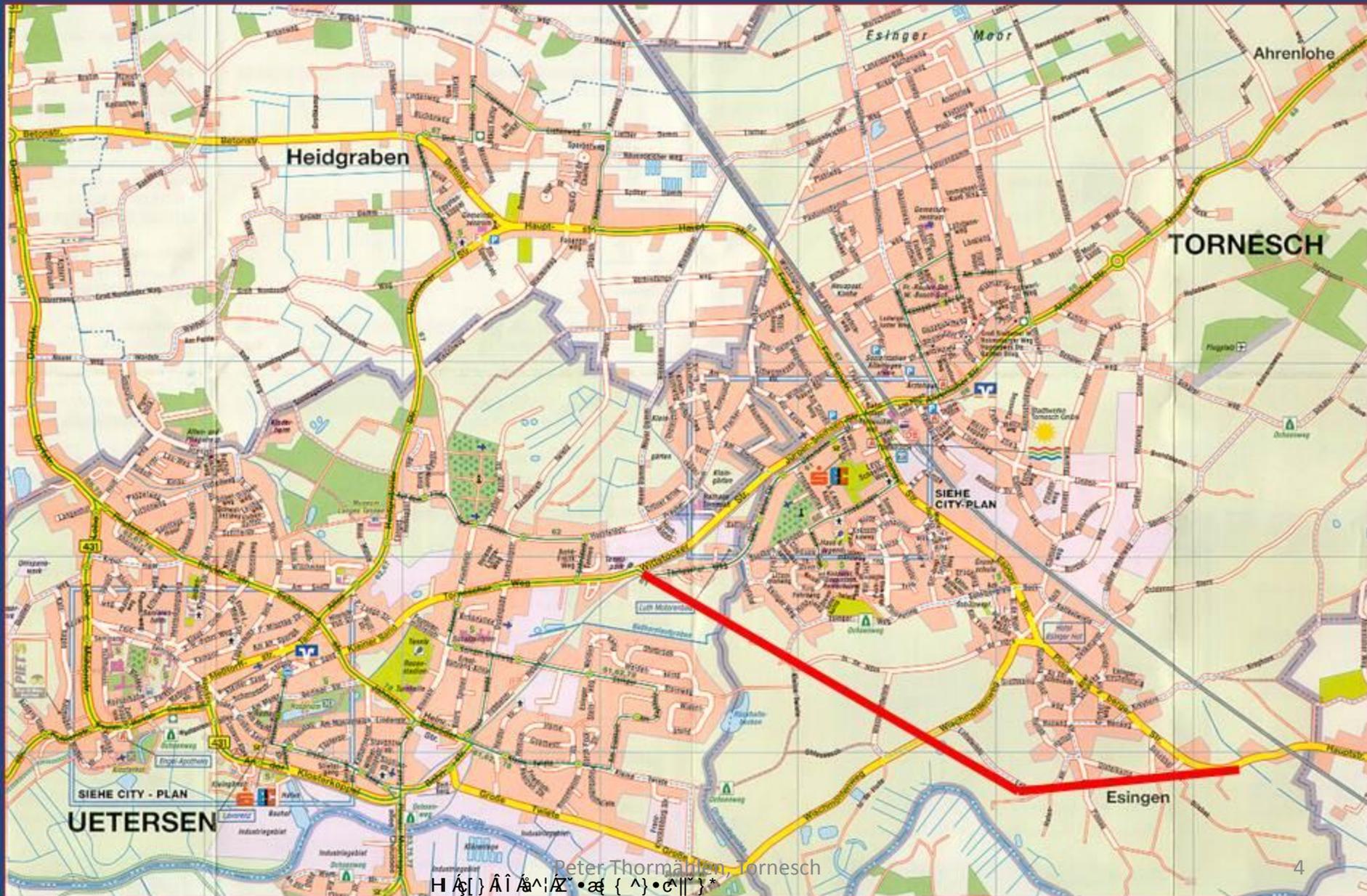
über die Wittstocker Straße fahren täglich ca. 15.000 Fahrzeuge durch Tornesch mit dann 21.000 Fahrzeugen zur BAB 23 und zurück. Wir schlagen deshalb vor, den MIV mit folgenden Zielen zu teilen:

- Den MIV in der Tornescher Innenstadt um ca. 50% zu reduzieren
- Den Lärm durch offenporigen Flüsterasphalt um 50 % zu reduzieren
- Den für die Gesundheit gefährlichen Feinpartikelanteil in der Luft $< 5 \mu\text{m}$ wesentlich zu reduzieren

Vorschläge zum VEP

- **Teilverlagerung des MIV von der Stadtgrenze zur Pinneberger Straße**
- **Ausbau Wischmöhlenweg bis zur Pinneberger Straße**
- **Anschluss Pinneberger Straße an Westtangente Pinneberg/BAB 23**

Umfahren Stadtmittle Tornesch



Vorschläge zum VEP

- **Schließen der Bahnübergänge
Denkmalstraße, Gärtnerweg und Kreyhorn für
den LKW-Verkehr**
- **Tunnel unter die DBB in der Gärtnerstraße für
Fußgänger, Radfahrer und Rettungsfahrzeuge**

Innenstadt Tornesch mit Gemeinschaftsstraßen



Was sind Gemeinschaftsstraßen?

Shared Space bedeutet in etwa "gemeinsam genutzter Raum" und bezeichnet eine Planungsphilosophie, nach der öffentlicher Straßenraum lebenswerter, sicherer sowie im Verkehrsfluss verbessert wird.

Auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen wird verzichtet. Gleichzeitig sind die Verkehrsteilnehmer vollständig gleichberechtigt, wobei die Vorfahrtsregeln weiterhin Gültigkeit besitzen.

Gemeinschaftsstraße in Holland



Peter Thomann, 2010
H [] Â Î Æ ^ / £ • æ { ^ } • c || } *

Aussichten

An den Rändern der Gemeinschaftsstraßen werden sich aufgrund der Fußgängerfreundlichkeit nach und nach Einzelhandelsgeschäfte ansiedeln. Bei entsprechender Förderung könnte so ein Stadtkern entwickeln.

Die teilweise Umleitung des MIV, der Einsatz von Flüsterasphalt, die Gemeinschaftsstraßen und die Herabsetzung der Geschwindigkeit in diesem Bereich bedingen einander. Sie bilden ein System.

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt Tornesch

Ergänzungen zu der Leistungsbeschreibung Fa. LOGOS, Version V1.3 vom 24.07.2012 von Michael Krüger/Interessengemeinschaft Südtangente Tornesch-Esingen (nachfolgend IG genannt)

Zitat Leistungsbeschreibung Fa. LOGOS, Seite 3:

„Ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zeigt als strategisches Planungsinstrument die langfristige verkehrliche Entwicklung aufund zeigt auf konzeptioneller Ebene Lösungen auf, die eine zukunftsfähige Gestaltung des Verkehrs sicherstellen.“ Ende Zitat.

Die IG interpretiert diese Kernaussage so, dass ein Verkehrsentwicklungsplan offen und tabulos alle Schwachpunkte der verkehrlichen Ist-Situation aufzeigen muss, weil nur dann zum Wohle aller Bürger dauerhafte Lösungen aufgezeigt werden können.

Aus unserer Sicht werden aber in der Leistungsbeschreibung V 1.3 einige wichtige Punkte als „gegeben“ oder als Tatsachen formuliert, andere „Tornescher Brennpunkte“ werden gar nicht angesprochen. Mögliche Alternativen sollen scheinbar in der Ausschreibung nicht abgefragt werden, dies sind:

1) Bahnübergang Prisdorf

Lt. Leistungsbeschreibung der Fa. LOGOS soll auch die L107 Richtung Pinneberg als eine der Tornescher Hauptverkehrsstraßen untersucht werden.

Nicht hingewiesen wird in der Leistungsbeschreibung aber auf das „Nadelöhr“ der L107, den Bahnübergang Prisdorf.

Wartezeiten von 15 Min. sind dort für Verkehrsteilnehmer nicht Seltenheit, sondern Normalität. Durch die allg. zunehmende Verkehrsdichte werden sich die Wartezeiten noch erheblich verlängern.

Und gerade in der kälteren Jahreszeit ist zu beobachten, dass sehr viele Autofahrer in der Wartezeit den Motor weiterlaufen lassen. Sicher nicht umweltfreundlich.

Vorschläge:

- 1) Am BÜ-Prisdorf ist ein Verkehrs-Zählpunkt einzurichten, der festhält, wie viele Kfz den BÜ-Prisdorf täglich passieren. Messzeiten analog zu den übrigen Verkehrszählpunkten gemäß 2.1.2 der Leistungsbeschreibung „Übersicht der Knotenpunkte“.
- 2) Die Wartezeiten vor den geschlossenen Schranken werden an zwei Werktagen Montag bis Donnerstag in der Zeit von 06:00 Uhr bis 09:00 Uhr und 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr gemessen.
Ergänzend wird in diesen Zeiten gemessen, wie lange die Schranken jeweils unten waren, bevor ein Zug passierte.

Das Ergebnis dieser Untersuchungen kann sein, dass der BÜ-Prisdorf -wie von der CDU Fraktion vorgeschlagen- durch ein Tunnelbauwerk ersetzt werden sollte.

Das wäre ein weiterer wichtiger Schritt zur Anbindung der L107 an die Pinneberger Westumgehung.

2) Lindenweg

Das Verkehrsaufkommen beträgt bereits heute 2.900 Kfz/Tag, hauptsächlich verursacht durch den Zufahrtsverkehr zum Gewerbegebiet.

Nach einem Ausbau der K22 und Erschließung von „Tornesch am See“ würde das Verkehrsaufkommen auf 4.900 Kfz/Tag steigen. (Siehe Pyöry 2006 und Schubert 2011)

Aus Sicht der IG und der dortigen Anwohner ist dieses Verkehrsaufkommen für eine „verkehrsberuhigte Straße“ bereits heute, aber erst recht nach einem möglichen Bau/Ausbau der K22 und der Erschließung von „Tornesch am See“ viel zu viel Verkehr.

Wir schlagen daher vor, dass in die VEP-Leistungsbeschreibung die Ausarbeitung eines Lösungskonzeptes für eine tatsächliche Verkehrsberuhigung des Lindenweges aufgenommen wird.

Stichwort: Verkehrsberuhigte Zone mit Wendehammer

Das planerische Ziel muss eine klare Trennung zwischen dem verkehrsberuhigten Wohngebiet und dem Gewerbegebiet Großer Moorweg sein.

3) Denkmalstraße:

Nur einmal angenommen, die K22 wird nicht gebaut und es gibt auch keine Alternativtrasse, einzig der Wischmöhlenweg wird saniert.

Dann würde die „verkehrsberuhigte“ Denkmalstraße weiterhin wie seit vielen Jahren die provisorische K22 bleiben.

Kann ein Verkehrsentwicklungsplan das den Bürgern zumuten?

Ist das Zukunft?

Die IG schlägt deshalb vor, dass in die VEP-Leistungsbeschreibung die Ausarbeitung eines Lösungskonzeptes für die Denkmalstraße unter der Prämisse aufzunehmen ist, dass die K22 nicht wie vorgesehen gebaut/ausgebaut wird.

4) Kreisstraße 22 (K22):

1.1 Hinreichend bekannt ist, dass der Bau/Ausbau der K22 mit der sog. Vorzugsvariante (.... mitten durch Esingen) aus folgenden Gründen keinesfalls sicher ist:

- Der Kreis Pinneberg als Vorhabensträger plant den Bau/Ausbau der K22 bereits seit über 35 Jahren, Baubeginn/Fertigstellung unbekannt.
- Der Kreis Pinneberg hat in seinen Haushalten bis einschließlich Ende 2013 keine Gelder für den Bau/Ausbau der K22 bereitgestellt. Spätere Finanzierung (Beteiligung Land 75%) eher ungewiss, weil zwischenzeitlich Regierungswechsel.

Siehe Anlage 1:

Pressebericht UeNa vom 04.08.2012, Minister Meyer, Zitat:

„Auch wenn wohl weniger Mittel (für den Ausbau der K22) freigegeben werden.....“

- Zwei für den Bau/Ausbau der K22 erforderliche (Schlüssel) Grundstücke befinden sich nicht im Eigentum des Kreises und werden von den Eigentümern auch nicht zur Verfügung gestellt.

1.2 Aus diesen Gründen muss ein VEP auch folgendes untersuchen:

- Einen „Plan B“, der davon ausgeht, dass die K22 (in der Vorzugsvariante) nicht gebaut wird. Also die konkrete Aufforderung an die Planungsbüros, alternative Verkehrs-entlastungen zu untersuchen und vorzuschlagen.
- Diese Planungen müssen berücksichtigen, dass Moorrege „laut“ darüber nachdenkt, zwischen B431 (Wedeler Chaussee) und der L106 (Pinneberger Chaussee) eine neue Verbindungsstraße (Neubaugebiet Schafweide) zu bauen die dann über eine neue Pinnauquerung an die Große Twiete (K22) angebunden werden soll.

Siehe Anlage 2: Uetersener Nachrichten vom 31.03.2007

Siehe Anlage 3: Pinneberger Tageblatt vom 18.12.2008

Anmerkung: Eine neue Pinnauquerung ist seit vielen Jahren im gemeinsamen Flächennutzungsplan Tornesch, Uetersen, Moorrege und Heidgraben vorgesehen/eingezeichnet.

Die dadurch zusätzlich entstehenden Verkehre sind bislang für die K22 nicht berücksichtigt worden und in den Planzahlen (Pyöry 2006) nicht enthalten!

1.3 Auch aus folgenden Gründen ist ein „Plan B“ mit einer neuen Trassenführung der K22 oder die völlig neue Planung einer Umgehungsstraße zwingend erforderlich:

Der Bauausschuss der Stadt Tornesch hat 2008 folgende Beschlüsse mehrheitlich gefasst, die immer noch verbindlich sind, Auszüge:

- Die alleinige Fertigstellung der K22 kann die verkehrliche Situation in Tornesch langfristig nicht lösen, allenfalls wird hiermit kurzfristig eine leichte Entspannung im Ortskern geschaffen, die bereits in wenigen Jahren aufgebraucht ist.....

Grundlage für diesen Beschluss war u.a.:

Nach Pyöry 2006 entlastet ein Bau/Ausbau der K22 die K20/L110 lediglich um 5% vom heutigen und um max. 15% vom Verkehrsaufkommen 2020.

Allgemein üblich ist, dass Umgehungsstraßen eine Entlastungswirkung zwischen 40-60 % haben.

- Die Stadt Tornesch präferiert eine großzügige Südumgehung Tornesch, die auch die Möglichkeit beinhalten sollte, eine weitere Anbindung an die A23 in Höhe der Müllverbrennungsanlage zu realisieren.....

Die Alternativtrasse muss dabei so geplant werden, das das Gewerbegebiet „Großer Moorweg“ auch in südlicher Richtung verkehrlich angeschlossen wird. Dadurch könnten die Bahnübergänge Denkmalstraße, Kreyhorn und Gärtnerweg aufgehoben werden.

Für Fußgänger, Radfahrer und Rettungsfahrzeuge sollte zeitgleich im Bereich Gärtnerweg eine Unterführung hergestellt werden. (Wie Norderstraße)

5) Allgemein:

- Auch der Tornescher Bauausschuss geht davon aus, dass mit einer K22 in der geplanten „Vorzugsvariante“ nur eine geringfügige Entlastung im Ortskern zu erreichen wäre. (siehe 1.3)
Daher ist es zwingend erforderlich, zeitnah durch weitere Maßnahmen zusätzliche Entlastungswirkungen zu erzeugen. Weitere Entlastung kann aber nur erreicht werden, wenn der Verkehr schon vor der Stadtgrenze abgeleitet wird.
Anlage 4: Bild aus Präsentation von Herrn Peter Thormählen, Umleitungsstraße.
- Es sollte untersucht werden, ob und wo der Einsatz von Flüsterasphalt auf Tornescher Straßen den Verkehrslärm signifikant reduzieren kann.
- Zu untersuchen wäre, ob die Schienenverbindung zwischen Tornesch und Uetersen im Rahmen des ÖPNV reaktiviert werden kann.
Vorstellbar wäre der Einsatz von Schienenfahrzeugen mit alternativen Antrieben wie Strom oder Brennstoffzellen etc. als Leuchtturmprojekt.

- Gemäß Punkt 2.1.2 der Leistungsbeschreibung sollen die verschiedenen Verkehrsmessungen an „Werktagen“ durchgeführt werden, Werktage sind auch der Freitag und Sonnabend.

Es kann aber davon ausgegangen werden, dass das Verkehrsaufkommen bereits Freitag-nachmittag auf Grund des bevorstehenden Wochenendes stark abnimmt und an den Sonnabenden im Vergleich Mo.-Do. eher gering ist.

Der Verkehrsentwicklungsplan muss sich aus unserer Sicht aber an den verkehrlichen Hauptbelastungszeiten orientieren. Wir schlagen daher vor, dass alle Verkehrsmessungen ausschließlich an den Wochentagen Montag bis Donnerstag erfolgen.

Bedingung für ein zukunftsfähiges Verkehrsentwicklungskonzept ist, dass die teilnehmenden Ing.-Büros Ihre Lösungsansätze und Konzepte tabufrei von örtlichen Zuständigkeiten, z.B. Land, Kreis, Stadt Tornesch oder Bundesbahn ausarbeiten können.

Wir gehen davon aus, dass auf diesen Punkt in der endgültigen Version der Leistungsbeschreibung noch ausdrücklich hingewiesen wird.

Anlagen: 1,2,3 und 4

Tornesch, den 28.08.2012

Anlage 3

Pinnberg Tapeten

HOLM/HETLINGEN/MARSCH UND GEEST

Donnerstag, 18. Dezember 2008

Moorrege baut die große Straße

BESCHLOSSEN: Zugang zum neuen Baugebiet wird kein Stichweg

Während der Jahreshauptversammlung der CDU kündigte Bürgermeister Karl-Heinz Weinberg an, nach einem Jahr Vorlaufzeit bauen zu wollen.

Von Awa Schunck

„Wir werden bauen“, knapp, aber bestimmt fiel sie aus, die Bekanntmachung des Moorreger Bürgermeisters Karl-Heinz Weinberg (CDU) während der Jahreshauptversammlung der Christdemokraten. Endlich dürfte geschafft sein, was seit zwei Jahren im Gespräch ist: Statt der vormals angedachten Stichstraße, wird er die Verbindungsstraße zwischen der B.431 (Höhe Tonkstelle) und der L.106 (Höhe Industriestraße) realisieren lassen. Auf die Gemeinde kommt spätestens in einem Jahr ein Mannut-Projekt zu.

Wie berichtet waren Eigentümer und Investor sich im Herbst vertraglich einig geworden. Mittlerweile sieht

fest, dass auch die so genannte Schafwiese (westlich der Beseinwiese, nördlich der Straße Großbar) der Bebauung zugeführt werden kann. Der Gemeinderat hat den Beschluss zum B-Plan 27 gefasst. Um die neue Zuwegung - die übrigens dem Ausbaustandard einer Bundesstraße entspricht - herum entstehen Wohn- und Gewerbegebiete. Erste Bewerber haben laut dem Bürgermeister bereits angefragt.

„Anfang des Jahres setzen wir uns mit den Trägern öffentlicher Belange an einen Tisch.“

Karl-Heinz Weinberg (CDU), Bürgermeister von Moorrege

Derzeit läuft laut Weinberg das TÖB-Verfahren, in dem Träger öffentlicher Belange zu dem Vorhaben Stellung nehmen. „Anfang des Jahres setzen wir uns mit denen an einen Tisch“, erklärte Weinberg gestern auf Tagesblatt-Anfrage.



Mit dem Stand der Dinge zufrieden: Karl-Heinz Weinberg.

Es sei immer gut, persönliche Gespräche zu führen.

Diesem Credo entsprechend hat das Gemeindeoberhaupt auch erneut Kontakt zu Landesplanung und Ministerium aufgenommen. „Erste positive Zeichen haben wir bereits bekommen.“

Künftig wird sich der Bau- und Umweltausschuss der Gemeinde mit der Vollendung



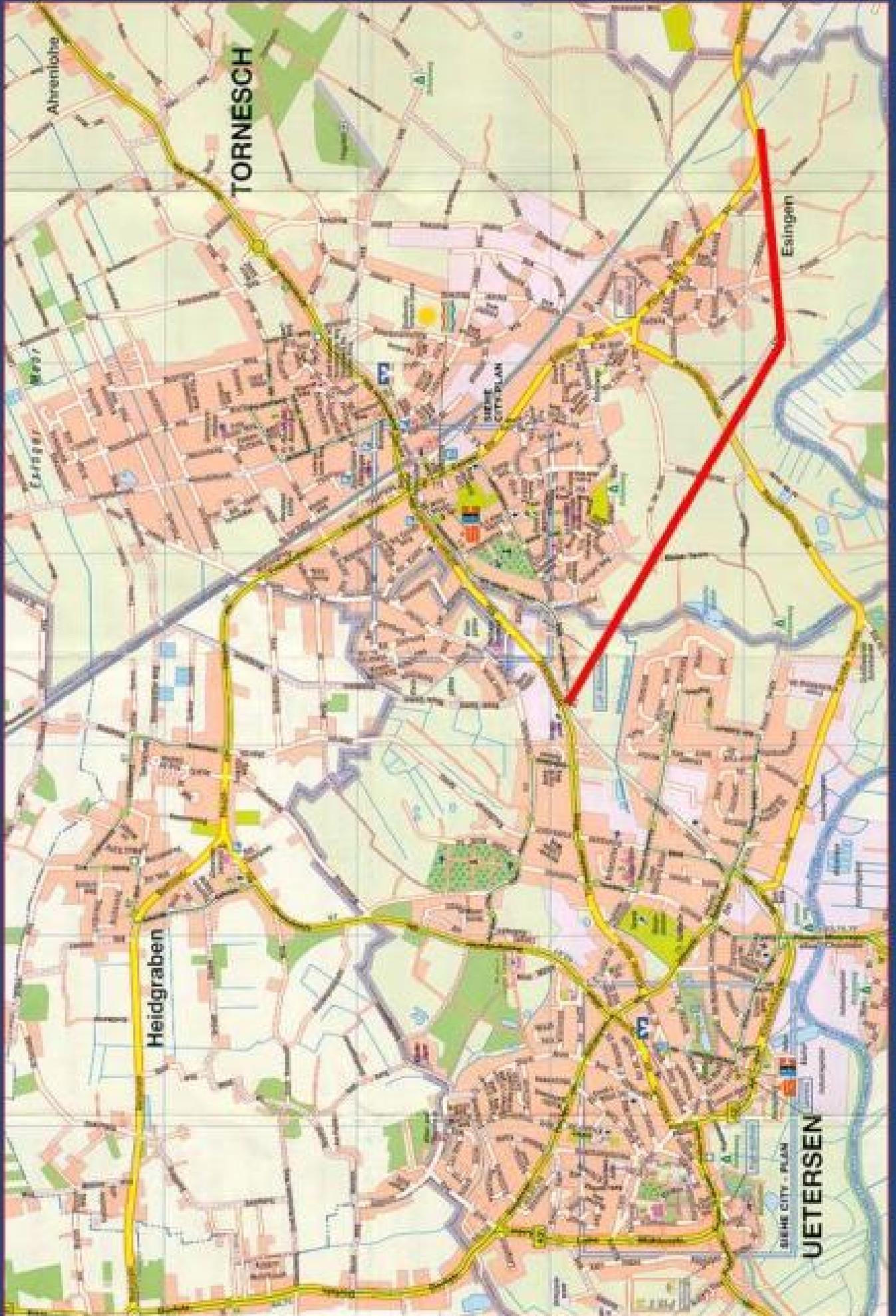
Die Bokeler Ingenieursgemeinschaft „Klütz & Kollegen“ hat die aktuelle Skizze für das neue Baugebiet plus Straße entworfen

der Planungen - die fachmännisch von der Bokeler Ingenieursgemeinschaft „Klütz & Kollegen“ begleitet werden - befragen. Ist alles in trockenen Tüchern, plant der Bürgermeister eine Einwohnerversammlung zu dem Thema.

Ob die neue Straße, die laut CDU von der Landesregierung mit einem Zuschuss von voraussichtlich 150.000 Euro

bedacht wird - irgendwann in Richtung Autobahn erweitert wird, so wie Weinberg es ursprünglich gern gehabt hätte, steht bisher in den Sternen. „Das ist dann auch nicht mehr unsere Sache“, sagt er. In der Landesplanung sei die Zuwegung über die Pinnau Richtung K.22 Tornesch/Eisingen allerdings nach wie vor verzeichnet.

Umfahren Stadtmitte Tornesch



Niederschrift
Bürgerinformation und -beteiligung zum Verkehrsentwicklungsplan
am 28.08.2012, 19:30 Uhr

Herr Roland Krügel (Bgm.) eröffnet die Sitzung um 19.30 Uhr und begrüßt die Anwesenden. Insbesondere stellt er Herrn Klafs vor, Vertreter der Firma LOGOS Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH. Neben den Verwaltungsmitgliedern nehmen außerdem Hr. Bernd Michaelsen, Hr. Georg Janßen und Hr. Rolf König als Ratsmitglieder teil sowie Hr. Jürgen Hesse und Hr. Ralf Fromhein als Seniorenbeirat. Des Weiteren sind 15 Gäste anwesend.

In seiner Begrüßung stellt Herr Krügel noch einmal den Sinn der heutigen Veranstaltung dar: Die Bürger sollen hier die Möglichkeit bekommen, Fragen stellen zu können, aber auch Anregungen und Bedenken äußern. Herr Lutz weist noch einmal daraufhin, dass dies auch schriftlich nach der Sitzung, bis spätestens zum 31.08.2012 passieren könne. Alle Anregungen werden dann von der Firma LOGOS ausgewertet. Eine Vorstellung des Ergebnisses erfolgt dann im Bauausschuss im Oktober.

Zunächst stellt Herr Klafs anhand einer PowerPoint-Präsentation das bisher erarbeitete Konzept vor. Im Anschluss können durch die Bürger Fragen gestellt, Anregungen gegeben werden.

Herr Thormählen regt aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Wittstocker Straße / Ahrenloher Straße folgendes an:

- Teilverlagerung des MIV von der Stadtgrenze Uetersen bis zur Pinneberger Straße in Richtung Pinneberg. Ebenfalls sollte von dort aus ein Anschluss an die BAB 23 erfolgen.
- Schließung der Bahnübergänge Denkmalstraße, Gärtnerweg und Kreyhorn für den LKW-Verkehr
- Bau eines Tunnels unter der DB in der Gärtnerstraße für Fußgänger, Radfahrer und Rettungsfahrzeuge
- Schaffen von Gemeinschaftsstraßen („Shared Space“) im Bereich der Tornescher Stadtmitte. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h veranlasst zur Nutzung der o. g. Teilverlagerung, folglich würde der MIV sich um 50% reduzieren. Außerdem könnte man in Verbindung mit offenporigem Flüsterasphalt eine Lärmreduzierung von ca. 50% schaffen sowie einen gesundheitsschädlichen Feinpartikel-Anteil in der Luft reduzieren.

Alle o. g. Aspekte sind als Anlage (Powerpoint-Präsentation) beigelegt.

Herr Krüger schlägt vor, einen weiteren Messpunkt am Bahnübergang Pinneberger Straße Richtung Prisdorf einzurichten sowie die Wartezeiten für Fahrzeuge zu überprüfen. Dies solle mit dem Hintergrund passieren, zu prüfen, ob der Bau eines Tunnels dort sinnvoll ist.

Außerdem regt Herr Krüger an, die Nachbarkommunen in die Planung mit einzubeziehen. Hinweise für die Planer auf beispielsweise neue Wohngebiete seien besonders wichtig.

Des Weiteren bittet Herr Kampe um Aufnahme folgenden Brennpunktes im VEP, nämlich den Lindenweg als Anliegerstraße mit stadtbildprägendem Charakter, missbraucht als Zubringerstraße für

- die K22
- die Sportanlagen
- die Industrie- und Neubaugebiete.

Zudem äußert Herr Kampe die Sorge, dass die Freiheiten der Planer des VEP stark eingeschränkt sind, durch die Tatsache, dass viele Inhalte mit der Stadt Tornesch im Voraus abgestimmt werden. Die sei im Verlauf der Präsentation über die Vorstellung der Leistungsbeschreibung durch die Fa. Logos deutlich geworden.

Im Anschluss zeigt Herr Krüger einen kurzen Film, in dem das Verkehrsaufkommen in der Ahrenloher Straße / Tunnel dargestellt wird. Nach dem Bau der K22 würde hier jedes 20. Kfz wegfallen, dies würde aber trotzdem kaum Auswirkungen haben.

Er möchte diesbezüglich darauf hinweisen, dass aus dem Konzept der Fa. Logos noch nicht hervorgeht, welchen Part die Denkmalstraße einnehmen wird, falls keine K22 gebaut werden sollte. Hier fehle eine Alternativlösung.

Alle Anregungen von Herrn Krüger sind als Anlage beigefügt.

Letztlich bittet Herr Körner darum, auch die Gemeinde Prisdorf als Nachbarkommune in den Planungen zu berücksichtigen.

Herr Krügel beendet die Sitzung um 20.30 Uhr.

gez. Kuball (Protokollführerin)



Stadt Tornesch
Herr Lutz
Wittstocker Straße 7

25436 Tornesch

Unser Zeichen Ihr Zeichen
IV102212

Bearbeiter (040)769196-16
Christian Klafs Fax: (040) 769196-20
E-Mail: christian.klafs@logos-hh.de

Hamburg, 10.09.2012

Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tornesch – Leistungsbeschreibung; Vorschläge im Zuge der Bürgerinformation und -beteiligung

Sehr geehrter Herr Lutz,
sehr geehrte Damen und Herren

im Rahmen der Veranstaltung zur Bürgerinformation und -beteiligung am 28. August 2012 wurden seitens der Bürgerinnen und Bürger Anregungen zum vorliegenden Entwurf der Leistungsbeschreibung des VEP Tornesch vorgebracht. In der Vorbereitung der kommenden Sitzung des Bau- und Planungsausschusses am 1. Oktober 2012 möchten wir zu den einzelnen Punkten wie folgt Stellung nehmen:

1. Vorschläge zu Alternativen zur K22, sogenannter „Plan B“ (z.B. Trasse von der Stadtgrenze Uetersen bis zur Pinneberger Straße):

Stellungnahme: Die K22 befindet sich im Planfeststellungsverfahren, die Prüfung von Alternativen wird im Falle eines ergehenden Planfeststellungsbeschlusses obsolet. Daher wird empfohlen, auf die Untersuchung weiterer Maßnahmen, deren Realisierung konkurrierend zur K22 stehen, zunächst zu verzichten. Sollte während der Erarbeitung des VEP der Bau der K22 negativ beschieden werden, muss das laufende Arbeitsprogramm des VEP generell auf die geänderte Situation angepasst werden. Dies kann vor der Vergabe des VEP jedoch noch nicht beurteilt werden.

2. Vorschläge zu kleinräumigen Netzveränderungen bzw. Straßenraumgestaltung (z.B. Schließung von Bahnübergängen für Lkw-Verkehr, Gemeinschaftsstraßen, Bau von Tunnel unter DB-Trasse):

Stellungnahme: Die genannten Maßnahmenvorschläge können stichpunktartig in die Leistungsbeschreibung aufgenommen werden, um den anbietenden Büros einen breiteren Überblick über das zu untersuchende Maßnahmenspektrum zu geben. Diese Stichpunkte sind mit dem deutlichen Hinweis der Nicht-Vollständigkeit zu versehen und dass im Zuge des VEP auch die Entwicklung weiterer neuer Maßnahmen im Fokus steht.

3. Vorschlag lärmindernder Asphalt:

Stellungnahme: Diese Maßnahme wäre für eine Minderung der Emissionen im Straßenverkehr grundsätzlich sinnvoll, ist jedoch üblicherweise Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

4. Bahnübergang Prisdorfer Straße:

Stellungnahme: Eine Zählung inklusive der Erhebung von Schrankenschliess- bzw. Wartezeiten ist durchaus sinnvoll und kann in die Leistungsbeschreibung aufgenommen werden. Die Prüfung einer BÜ-Beseitigung kann im Rahmen des VEP qualitativ geprüft werden.

5. Verkehrsberuhigung Lindenweg:

Stellungnahme: Der Lindenweg ist bereits in den räumlichen Schwerpunkten berücksichtigt. Eine Änderung in der Straßenraumgestaltung kann in die stichpunktartige Liste der diskutierten Maßnahmen (siehe Pkt. 2) aufgenommen werden.

6. Einbindung der Nachbarkommunen:

Stellungnahme: Es wird vorgeschlagen, in die Leistungsbeschreibung (Projektbegleitung) Abstimmungsgespräche mit den Nachbarkommunen gemeinsam mit der Stadt Tornesch aufzunehmen. Der Aufnahme von Prisdorf als wichtige Nachbargemeinde wird zugestimmt.

Desweiteren wurde im Zuge der Abendveranstaltung der Einwand vorgebracht, dass erforderliche Abstimmungen der Arbeiten im VEP mit der Stadt Tornesch zu häufig verlangt werden und dadurch die Planungsfreiheit des Ingenieurbüros eingeschränkt würde. Dieser Einwand wird aus unserer Sicht nicht geteilt. Eine fortlaufende Abstimmung ist eine zwingende Grundlage jeder planerischen und beratenden Leistung, gerade wenn das Ziel die Erbringung neuer Ideen und Vorschläge sein soll.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Stellungnahme weitergeholfen zu haben und stehen Ihnen für weitere Rückfragen stets gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Christian Klafs
Prokurist



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: VO/12/387
	Status: öffentlich Datum: 30.08.2012
Federführend: Bau- und Planungsamt	Bericht im Ausschuss: Henning Tams Bericht im Rat: Bearbeiter: Henning Tams
B-Plan 47, 2. Änderung "Businesspark Tornesch"	
Aufstellungsbeschluss, Freigabe zur frühzeitigen Öffentlichkeits- und TÖB-Beteiligung	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
01.10.2012	Bau- und Planungsausschuss

A: Sachbericht**B: Stellungnahme der Verwaltung****C: Prüfungen:** 1. Umweltverträglichkeit
2. Kinder- und Jugendbeteiligung**D: Finanzielle Auswirkungen****E: Beschlussempfehlung**Zu A und B: Sachbericht / Stellungnahme der Verwaltung

Der Planungsanlass besteht in der Absicht mehrerer Unternehmen, Gebäude zu errichten, die einige Meter oberhalb der derzeit festgesetzten maximalen Gebäudehöhen liegen, zudem ist gewünscht, Bürogebäude in einer ähnlichen Höhe wie Lagergebäude errichten zu können.

Nach dem rechtskräftigen B-Plan 47 „Businesspark Tornesch“ sind Verwaltungsgebäude derzeit nur bis zu einer Traufhöhe von 15 m zulässig, davon abweichend dürfen Lagergebäude eine TH von 21,50 m erreichen, untergeordnete bauliche Anlagen oder Bauteile dürfen diese Traufhöhe um 25 m überschreiten (= TH 46,50 m). Zum Vergleich: Für den Bereich der bestehenden vorhandenen freistehenden Werbeanlage ist eine Traufhöhe von 45 m festgesetzt.

Planungsziel ist das Schaffen der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau höherer Gebäude. Die Änderung besteht in der Anhebung der zulässigen Traufhöhe auf 29 m. Um einen bedarfsgerechten Zuschnitt der Gewerbegrundstücke zu ermöglichen, wird mit dieser Planänderung auch die Verschiebung einer im B-Plan 47 festgesetzten Fläche für einen Knick (dieser Knick wurde bisher noch nicht erstellt) vorbereitet.

Zu C: Prüfungen1. Umweltverträglichkeit

entfällt

2. Kinder- und Jugendbeteiligung

entfällt

Zu D: Finanzielle Auswirkungen

Die Planung wird vom Fachdienst Bauverwaltung und Stadtplanung in Zusammenarbeit mit einem Planungsbüro erarbeitet. Die Mittel hierfür sind im Haushalt noch nicht berücksichtigt.

Zu E: Beschlussempfehlung

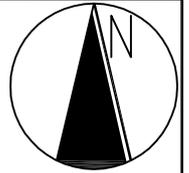
1. Der Bebauungsplan Nr. 47 („Businesspark Tornesch“) soll wie folgt geändert werden: Für das Gebiet südöstlich der Lise-Meitner-Allee, südwestlich der alten Bundesstraße und nordöstlich der Merianstr. wird die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr.47 „Businesspark Tornesch“ aufgestellt.
Der Geltungsbereich soll das Gebiet südöstlich der Lise-Meitner-Allee in einer Tiefe von ca. 350 m und südwestlich der alten Bundesstraße in einer Tiefe von 250 – 350 m umfassen). Planungsziel ist das Schaffen der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von bis zu 29 m hohen Betriebsgebäuden und die Anpassung von vorgesehenen Grünflächen.
2. Der Aufstellungsbeschluss ist ortsüblich bekannt zu machen (§ 2 Abs. 1 Satz 2 BauGB).
3. Die frühzeitige Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger der öffentlichen Belange und die Aufforderung zur Äußerung auch im Hinblick auf die erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung (§ 4 Abs. 1 BauGB) soll schriftlich erfolgen.
4. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit mit der Erörterung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung nach § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB ist in Form einer Informationsveranstaltung durchzuführen.

gez.

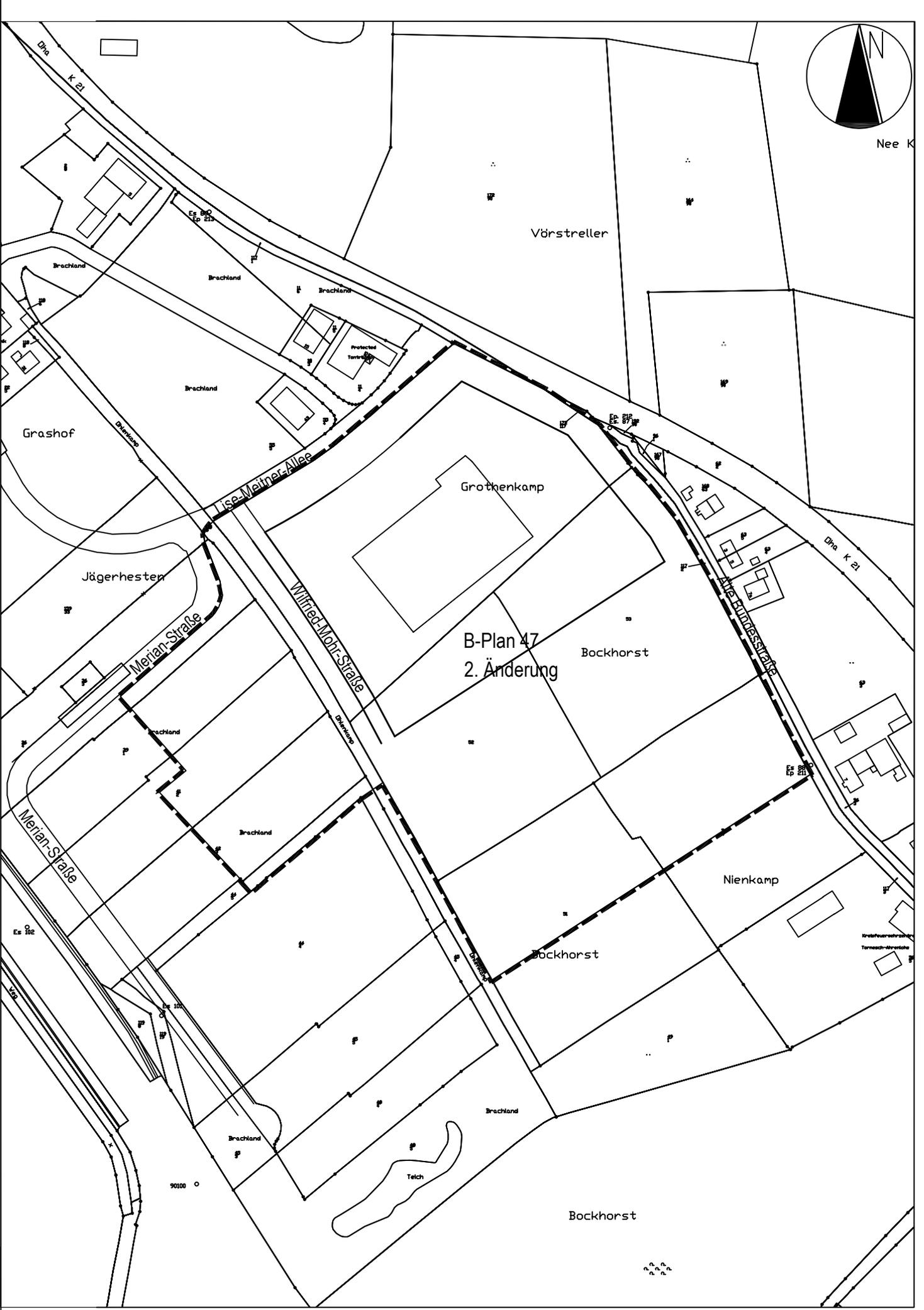
Roland Krügel
Bürgermeister

Anlage/n:

Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans 47



Nee K



B-Plan 47
2. Änderung

í í Á [] Á í Á / Á / Á • æ { ^ } • c | } * }



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: VO/12/400
	Status: öffentlich
	Datum: 13.09.2012
Federführend:	Bericht im Ausschuss: Henning Tams
Bau- und Planungsamt	Bericht im Rat: Henning Tams
	Bearbeiter: Henning Tams
4.Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans 52 "Westlich des Großen Moorwegs"	
Aufstellungsbeschluss	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
01.10.2012	Bau- und Planungsausschuss

A: Sachbericht**B: Stellungnahme der Verwaltung****C: Prüfungen:** 1. Umweltverträglichkeit
2. Kinder- und Jugendbeteiligung**D: Finanzielle Auswirkungen****E: Beschlussempfehlung**Zu A: Sachbericht

Als am 05.09.2011 der Aufstellungsbeschluss für die 3. Änderung und Erweiterung des B-Plan 52 gefasst worden ist, bestand das Planungsziel darin, zügig Planungsrecht für die Erweiterung des Hochregallagers der Fa. HellermannTyton zu schaffen. Die Weiterführung des Verfahrens des B-Plan 55, dessen Planungsziel die städtebauliche Ordnung des Übergangsbereich zwischen Wohnbebauung am Kleinen Moorweg und gewerblicher Nutzung am Großen Moorweg war, wurde zunächst verschoben.

Die Fa. HellermannTyton beabsichtigt eine weitere Expansion am Standort Tornesch: es hat sich herausgestellt, dass das vorhandene Hochregallager weiter verbreitert werden soll, als während der Aufstellung der 3.Änderung und Erweiterung des B-Plan 52 zunächst beabsichtigt, eine Planänderung ist hierfür erforderlich.

Zu B: Stellungnahme der Verwaltung

Mit der 4. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans 52 werden nun beide Planungsziele verfolgt:

- 1) Der von der Fa. HellermannTyton GmbH beabsichtigte weiteren Ausbau ihres Hochregallagers soll ermöglicht werden.
- 2) Der Übergang von den gewerblich genutzten Flächen im Osten zur Wohnbebauung im Westen (Wohnbebauung östlich des kleinen Moorwegs und Entwicklungsprojekt „Tornesch am See“) soll planerisch geordnet werden.

Der Geltungsbereich der 4. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans 52 schließt sich westlich und südlich an den Geltungsbereich der 3. Änderung des B-Plan 52 an und erstreckt sich bis zum Kleinen Moorweg im Westen und dem Geltungsbereich des B-Plan 15 (Borstelweg) im Süden. Die Geltungsbereiche der 3. und 4. Änderung des B-Plan 52 umfassen damit im Wesentlichen den Geltungsbereich des B-Plan 55, dessen Aufstellungsbeschluss am 26.03.1998 gefasst worden ist, deshalb kann der Aufstellungsbeschluss zum B-Plan 55 aufgehoben werden.

Inhaltlich wird wie bisher das Konzept weiterverfolgt, das eine Dreiteilung des Gebiets vorsieht: Eine ausgeweitete Wohnnutzung im Westen (Ermöglichen einer 2. Bautiefe), ein zentraler Waldstreifen bzw. eine Grünfläche als Puffer und die Gewerbeflächen im Osten. Diese Dreiteilung findet sich auch in der 14. Änderung des Flächennutzungsplans wieder.

Als nächster Schritt soll die frühzeitige Beteiligung der Behörden (§ 4 Abs. 1 Baugesetzbuch) und der Öffentlichkeit (§ 4 Abs. 1 BauGB) durchgeführt werden.

Zu C: Prüfungen

1. Umweltverträglichkeit

entfällt

2. Kinder- und Jugendbeteiligung

entfällt

Zu D: Finanzielle Auswirkungen

Die Planung wird vom Fachdienst Bauverwaltung und Stadtplanung gemeinsam mit dem Planungsbüro Maysack-Sommerfeld Stadtplanung erarbeitet. Die Mittel stehen im Haushalt bereit.

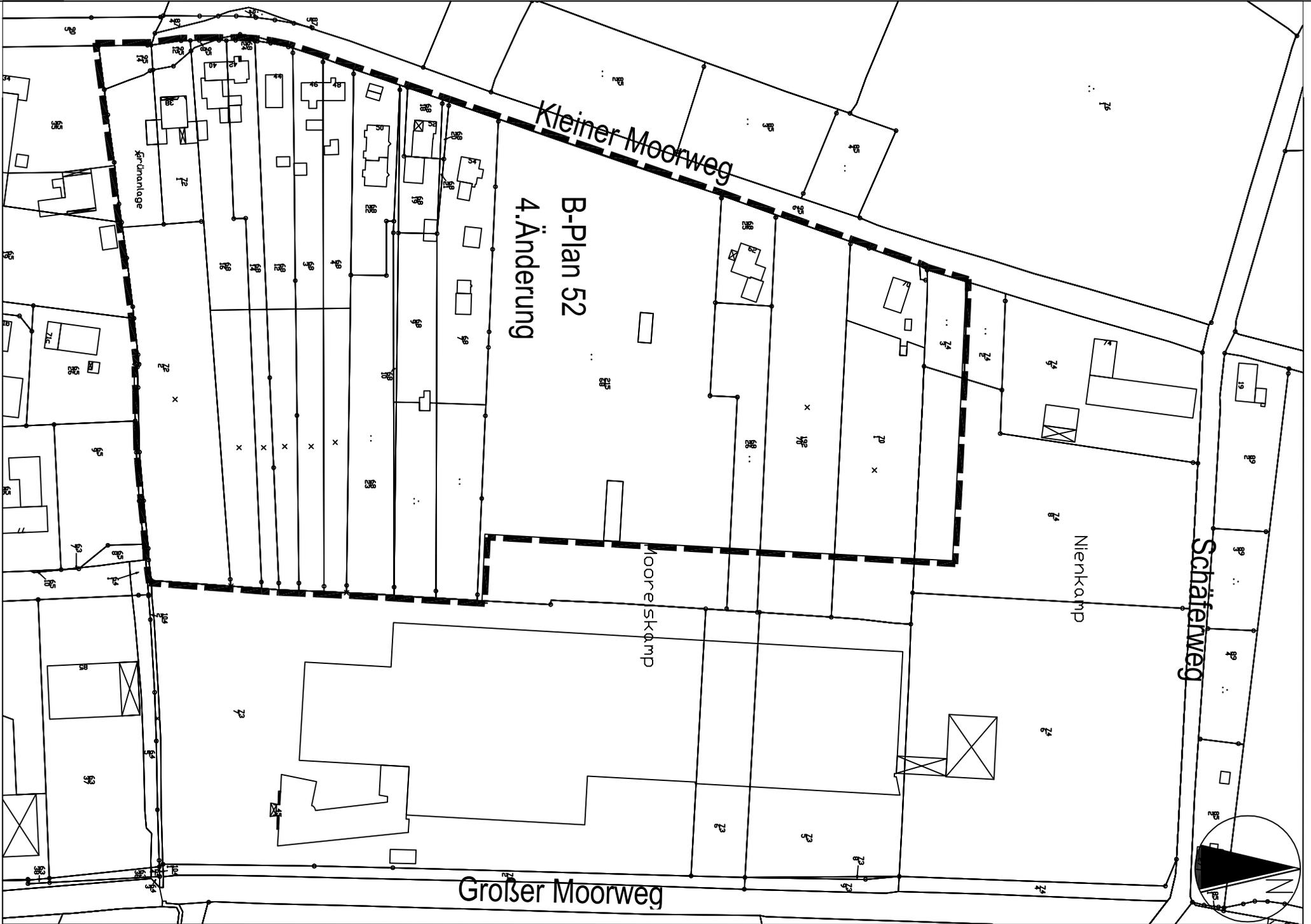
Zu E: Beschlussempfehlung

1. Für das Gebiet östlich des Kleinen Moorwegs in einer Tiefe von ca. 220 m im Süden und ca. 100 m im Norden, nördlich des Gewerbegebiets am Lindenweg in einer Tiefe von ca. 320m wird die 4. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans 52 aufgestellt. Es werden folgende Planungsziele verfolgt: Schaffen der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung gewerblicher Bauflächen und städtebauliche Ordnung des Überganges zwischen gewerblicher Nutzung und Wohnbauflächen
2. Der Aufstellungsbeschluss ist ortsüblich bekannt zu machen (§ 2 Abs. 1 Satz 2 BauGB)
3. Die frühzeitige Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger der öffentlichen Belange und die Aufforderung zur Äußerung auch im Hinblick auf die erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung (§ 4 Abs. 1 BauGB) soll schriftlich erfolgen.
4. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit mit der Erörterung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung nach § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB ist in Form einer Informationsveranstaltung durchzuführen.
5. Der bestehende Aufstellungsbeschluss zu B-Plan 55 vom 26.03.1998 wird aufgehoben.

gez.
Roland Krügel
Bürgermeister

Anlage/n:

Geltungsbereich der 4. Änderung und Erweiterung des B-Plan 52



í J&[} Âî Æ^/Æ~ •æ { ^ } •c|| } *



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	VO/12/405
	Status:	öffentlich
	Datum:	17.09.2012
Federführend:	Bericht im Ausschuss:	Henning Tams
Bau- und Planungsamt	Bericht im Rat:	
	Bearbeiter:	Henning Tams
B-Plan 81 "Alter Sportplatz Friedlandstraße"		
Entwurfsberatung		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	
01.10.2012	Bau- und Planungsausschuss	

A: Sachbericht**B: Stellungnahme der Verwaltung****C: Prüfungen:**

1. Umweltverträglichkeit

2. Kinder- und Jugendbeteiligung

D: Finanzielle Auswirkungen**E: Beschlussempfehlung**Zu A und B: Sachbericht / Stellungnahme der Verwaltung

Die Planung wurde zuletzt am 02.12.2011 im Bau- und Planungsausschuss beraten. Planungsziel ist die Schaffung zentrumsnaher Wohnbebauung nach Verlagerung der Sportanlagen an einen neuen Standort.

Zwischenzeitlich wurde zum einen das Bebauungskonzept auf Grundlage des Vorentwurfs optimiert, um eine attraktive Zuordnung von Wohnbebauung und Grünanlagen zu erreichen, zum anderen wurden diverse Gespräche mit verschiedenen möglichen Investoren geführt, weitere Gespräche sind terminiert.

Es wird vorgeschlagen, die Bebauungsvorschläge der Investoren gebündelt möglichst im folgenden Bau- und Planungsausschuss (05.11.2012) vorzustellen.

Zu C: Prüfungen1. Umweltverträglichkeit

entfällt

2. Kinder- und Jugendbeteiligung

entfällt

Zu D: Finanzielle Auswirkungen

entfällt

Zu E: Beschlussempfehlung

Der vorliegende Vorentwurf zum Bebauungsplan wird gebilligt. Auf Basis dieses Vorentwurfes soll die weitere Planung erfolgen.

gez.
Roland Krügel
Bürgermeister

Anlage/n:

Bebauungsplan 81 – Entwurf der Planzeichnung (Varianten 1 und 2)



Zuordnung der Festsetzungen

WA	IV
GRZ 0,4	o
Gilt für:	
Qu. 1	Qu. 4

WA	III
GRZ 0,4	o
Gilt für:	
Qu. 5	Qu. 6

WA	III
GRZ 0,4	H
Gilt für:	
Qu. 7	Qu. 9

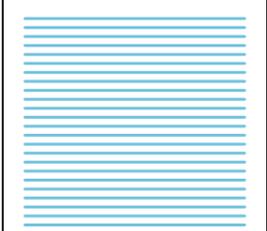
WA	II
GRZ 0,4	H
Gilt für:	
Qu. 10	

Stadt Tornesch
 Bebauungsplan Nr. 81
 - Alter Sportplatz Friedlandstraße -

Variante 1

Planzeichnung
 Maßstab 1: 1000
 TOR09009_Planz.pdf

TOR09009
 Gez. An.
 Stand: 31.08.2012



**MAYSACK-SOMMERFELD
 STADTPLANUNG**

Mittelweg 1
 25355 Barmstedt
 Telefon: (04123) 683 19 80
 Telefax: (04123) 921 88 44
 Email: buero@m-s-stadtplanung.de
 Internet: www.m-s-stadtplanung.de



Zuordnung der Festsetzungen

WA	IV
GRZ 0,4	o
Gilt für:	
Qu. 1	Qu. 4

WA	III
GRZ 0,4	o
Gilt für:	
Qu. 5	Qu. 6

WA	III
GRZ 0,4	H
Gilt für:	
Qu. 7	Qu. 9

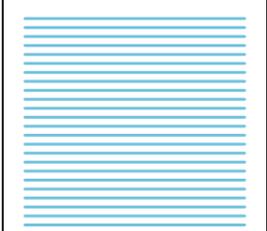
WA	II
GRZ 0,4	H
Gilt für:	
Qu. 10	Qu. 12

Stadt Tornesch
 Bebauungsplan Nr. 81
 - Alter Sportplatz Friedlandstraße -

Variante 2

Planzeichnung
 Maßstab 1: 1000
 TOR09009_Planz.pdf

TOR09009
 Gez. An.
 Stand: 10.09.2012



**MAYSACK-SOMMERFELD
 STADTPLANUNG**

Mittelweg 1
 25355 Barmstedt
 Telefon: (04123) 683 19 80
 Telefax: (04123) 921 88 44
 Email: buero@m-s-stadtplanung.de
 Internet: www.m-s-stadtplanung.de



Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: VO/12/404
	Status: öffentlich Datum: 17.09.2012
Federführend: Bau- und Planungsamt	Bericht im Ausschuss: Köhn Sylvia Bericht im Rat: Bearbeiter: Sylvia Köhn
Neubau der Wegenerstraße im Zusammenhang mit Kanalisierungsmaßnahmen	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
01.10.2012	Bau- und Planungsausschuss

A: Sachbericht

B: Stellungnahme der Verwaltung

C: Prüfungen: 1. Umweltverträglichkeit
2. Kinder- und Jugendbeteiligung

D: Finanzielle Auswirkungen

E: Beschlussempfehlung

Zu A und B: Sachbericht / Stellungnahme der Verwaltung

Für das Jahr 2013 plant der Abwasserbetrieb die Sanierung der Kanalisation in der Wegenerstraße. Folgende Arbeiten müssen durchgeführt werden:

Wegenerstraße

Kanalisation

Für den Bereich Schmutzwasser ist für zwei Haltungen ein Neubau, für den verbleibenden Kanal das Einziehen eines Inliners in den Hauptkanal sowie die Erneuerung der Anschlussleitungen in offener Bauweise erforderlich.

Für den Bereich Regenwasser ist auf der gesamten Länge ein Neubau erforderlich da die vorhandene Dimensionierung den heutigen Bedingungen nicht mehr genügt.

Die Oberflächenwiederherstellung erfolgt nur in Rohrgrabenbreite.

Die Beurteilung der vorhandenen Baugrundverhältnisse incl. Untersuchung des vorhandenen Fahrbahnaufbaus wurde durch das Ingenieurbüro Torsten Pöhler durchgeführt.

Die Ergebnisse stellen sich wie folgt dar:

Straßenbau

Die Wegenerstraße hat eine Gesamtlänge von rd. 209,00 m und eine Fahrbahnbreite von rd. 5,00 m und beidseitig verlaufende Gehwege mit einer Breite von rd. 1,0 m.

Zustandserfassung

Die Fahrbahn weist in der nördlichen linken Fahrbahnhälfte in größeren Teilstrecken einen deutlichen Längsriss und einige kleinere Querrisse auf.

Baugrunduntersuchung

Die Untersuchung der bituminösen Fahrbahnbefestigung ergab eine Schichtstärke von rd. 10 cm. Für die Bauklasse V ist laut der RStO 01 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen) für den Asphaltoberbau eine Gesamtstärke von 12 cm erforderlich. Somit ist der vorhandene Asphaltoberbau unterdimensioniert und entspricht nicht den Anforderungen an die Bauklasse V. Der Asphalt ist nicht pechhaltig.

Die vorhandene untere ungebundene Tragschicht (Frostschuttschicht) weist eine ungünstigen Kornzusammensetzung auf. Obwohl auf den ungebundenen Tragschichten ein ausreichender Verformungsmodul nachgewiesen wurde, ist wegen der ungünstigen Kornzusammensetzung der Tragschichten ein neuer Fahrbahnaufbau erforderlich.

Die Wiederherstellung der Oberflächen erfolgt seitens des Abwasserbetriebes nur in Rohrgrabenbreite. Somit würde die vorhandene Asphaltdeckschicht zusätzliche Aufgrabungen erhalten und die Unzufriedenheit mit dem Zustand der Wegenerstraße nach Fertigstellung der Maßnahme, wäre vorprogrammiert.

Sinnvoll wäre es die Asphaltdeckschicht in kompletter Breite zu erneuern. Da aber der vorhandene Asphaltaufbau unterdimensioniert ist wird seitens der Verwaltung ein Straßenneubau.

Seitens der Verwaltung wird ein Neubau der Wegenerstraße als Tempo-30-Bereich vorgeschlagen. Die Fahrbahn erhält eine Breite von 5,50 m. Aufgrund der örtlichen Platzverhältnisse, soll nur noch auf der Nord-Seite ein Gehweg in einer Breite von 2,50 m hergestellt werden.

Die Oberflächenentwässerung der Straße wird über die neuerlegte Regenwasserkanalisation gewährleistet.

Zu C: Prüfungen

1. Umweltverträglichkeit

entfällt

2. Kinder- und Jugendbeteiligung

entfällt

Zu D: Finanzielle Auswirkungen

Die erforderlichen Mittel für den Neubau der Wegenerstraße sollen für das Jahr 2013 im Haushalt bereitgestellt werden. Nach einer Kostenschätzung wird mit Baukosten (ohne Sanierung Schmutzwasserkanalisation und Regenwasserhausanschlüsse, da nicht veranlagungsfähig) einschl. Honorar in Höhe von 320.000 Euro gerechnet.

Gemäß Ausbaubeitragssatzung dient die Wegenerstraße im Wesentlichen dem Anliegerverkehr. Auf Grundlage der Satzung sollen für die Ausbau 85 % der Kosten auf die erschlossenen Grundstücke umgelegt werden. Im Wege der Vorausveranlagung können bei Baubeginn bereits bis zu 80 % der voraussichtlichen Beiträge erhoben werden.

In der Anliegerinformationsveranstaltung werden die voraussichtlichen Anliegerbeiträge (Euro/m² anrechenbare Grundstücksfläche) dargestellt werden.

Zu E: Beschlussempfehlung

Der Bau- und Planungsausschuss stimmt der vorgestellten Entwurfsplanung zu und beauftragt die Verwaltung in die Anliegerinformation zu gehen.

gez.
Roland Krügel
Bürgermeister

Anlage/n: