



<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b>	<b>VO/16/008</b>
	Status:	öffentlich
	Datum:	16.02.2016
	Federführend:	Bericht im Ausschuss: Rainer Lutz
Stabstelle Umwelt und Wirtschaftskoordination	Bericht im Rat:	
	Bearbeiter:	Rainer Lutz
<b>Verkehrsentwicklungsplan</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	
29.02.2016	Bau- und Planungsausschuss	
29.02.2016	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**

Schon seit Beginn der Arbeit am Verkehrsentwicklungsplan wurde eine möglichst breite Öffentlichkeit angestrebt, wie es auch Wunsch der Politik war. Deshalb fand auch das Beteiligungsverfahren über einen relativ langen Zeitraum vom 21. Juli bis zum 14. September letzten Jahres statt, wozu einzelne Bürger und Bürgerinnen sogar persönlich angeschrieben wurden. Gleichzeitig wurde der Plan auf der Homepage der Stadt Tornesch für Jeden zur Einsicht gestellt. Auf Wunsch wurde aber auch der ganze Plan in Papierform zugesendet.

Die teilweise relativ umfangreichen Stellungnahmen können – nach Terminabstimmung – gern vorab im Rathaus eingesehen werden. Im Übrigen sind die Unterlagen aufgearbeitet, wie Sie es von der Bauleitplanung her gewohnt sind, in Form einer Synopse mit dem jeweiligen Vorschlag zur Übernahme der geeigneten Inhalte in den Verkehrsentwicklungsplan. Herr Rohkohl vom beauftragten Wasser- und Verkehrskontor aus Neumünster wird zur Sitzung des Bau- und Planungsausschusses anwesend sein, um Fragen zu beantworten bzw. die Abwägungsvorschläge zu erläutern.

Die nach der heutigen Beschlussfassung zu ergänzende Abschlussfassung des Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Tornesch wird auf einer der nächsten Sitzungen des Bau- und Planungsausschusses zur endgültigen Beschlussfassung vorgelegt.

**Zu C: Prüfungen****1. Umweltverträglichkeit**

entfällt

**2. Kinder- und Jugendbeteiligung**

entfällt

## Zu D: Finanzielle Auswirkungen / Darstellung der Folgekosten

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:  ja  nein

Die Maßnahme/Aufgabe ist:

<input type="checkbox"/>	vollständig eigenfinanziert
<input type="checkbox"/>	teilweise gegenfinanziert
<input type="checkbox"/>	vollständig gegenfinanziert

Auswirkungen auf den Stellenplan:

<input type="checkbox"/>	Stellenmehrbedarf	<input type="checkbox"/>	Stellenminderbedarf
<input type="checkbox"/>	höhere Dotierung	<input type="checkbox"/>	Niedrigere Dotierung
<input type="checkbox"/>	Keine Auswirkungen		

Es wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt:  ja  nein

Es liegt eine Ausweitung oder eine Neuaufnahme einer  
Freiwilligen Leistung vor:  ja  nein

<b>Produkt/e:</b>						
<b>Erträge/Aufwendungen</b>	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff.
	in EUR					
<i>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</i>						
<i>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</i>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
<b>Saldo (E-A)</b>						
davon noch zu veranschlagen:						
<b>Investition/Investitionsförderung</b>	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff.
	in EUR					
Einzahlungen						
Auszahlungen						
<b>Saldo (E-A)</b>						
davon noch zu veranschlagen:						
Erträge (z.B. Auflösung von Sonderposten)						
Abschreibungsaufwand						
<b>Saldo (E-A)</b>						
davon noch zu veranschlagen:						
Verpflichtungsermächtigungen						
davon noch zu veranschlagen:						
<b>Folgeeinsparungen/-kosten</b>	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff.
	(indirekte Auswirkungen, ggf. sorgfältig zu schätzen) in EUR					
<i>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</i>						
<i>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</i>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
<b>Saldo (E-A)</b>						
davon noch zu veranschlagen:						

## Zu E: Beschlussempfehlung

Der Bau- und Planungsausschuss stimmt den in der Vorlage gemachten Vorschlägen zur Übernahme der geeigneten Inhalte in den Verkehrsentwicklungsplan zu.

gez.  
Roland Krügel  
Bürgermeister

**Anlage/n:**  
keine

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
1	AG-29, Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein	14.09.2015		X	Die AG-29 wird zu dem vorliegenden Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes keine Stellungnahme abgeben. Wir machen jedoch darauf aufmerksam, dass die umwelt- und naturschutzfachlichen Standards bei der weiteren Planung einzuhalten sind.	→ Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
2	BUND-Landesverband SH	14.09.2015	X		<p>Vielen Dank für die Zusendung der Planunterlagen. Als strategische Ziele wurden unter Anderem. benannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung des Durchgangsverkehrs</li> </ul> <p>Die vorgestellten „Maßnahmen“ zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs beschränken sich auf die positive Bewertung der K 22.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Schulwegsicherheit</li> </ul> <p>Die Verkehrssituation um die Schulen in Tornesch fand keine Erwähnung (Wir verweisen auf das VCD-Magazin „fairkehr“ des VCD Nr. 4/2015 „Platz für Kinder Draußen spielen“. Hierin werden Projekte zur sicheren Gestaltung von Schulwegen vorgestellt, die die Sicht- und Erlebensweise von Kindern nutzen und berücksichtigen).</p>	<p>→ Ebenfalls wird eine potentielle Reduzierung des Durchgangsverkehres, u.a. zwischen Uetersen und der A 23 durch die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf ÖPNV, SPNV und Rad gesehen. Es werden Maßnahmen zur Stärkung dieser Verkehrsarten genannt. Eine absolute Größenordnung der Reduzierung ist jedoch nicht bezifferbar.</p> <p>→ Die Verkehrssicherheit im Schülerverkehr kann u.a. durch die konsequente Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsplan beschriebenen Radverkehrsführung (M14) erreicht werden. Die grundsätzliche Forderung nach einer vereinfachten und einheitlichen Verkehrsregelung sollte insbesondere im Sinne der Schülerverkehre konsequente Umsetzung erfahren. Wenige klare Regeln zum Verhalten</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung der Aufenthaltsqualität im Zentrum /Bahnhof</li> </ul> <p>Die Empfehlungen zum Bahnhof beschränken sich auf Anmerkungen zu Zughaltem, Fahrradstellplätzen und Parkplätzen – die Aufenthaltsqualität der Menschen in diesem Bereich wurde nicht berücksichtigt und wird sicher nicht besser, wenn weiter Parkdecks für noch mehr Kfz gebaut werden. Ein attraktives Stadtzentrum bietet Raum zum Flanieren. Es fehlt nach wie vor ein Gesamtkonzept zur Entwicklung des Stadtzentrums, das Verkehr, Einkaufen und Freizeitaufenthalt zusammenführt.</p> <p>Bei der Unfallauswertung fanden nur Unfälle Berücksichtigung, bei denen Polizei hinzu gezogen wurde. Dadurch verzerrte sich das Bild der Unfallschwerpunkte. Der bekanntermaßen gefährliche Kreisverkehr taucht z.B. in der Statistik nur mit zwei Unfällen auf, obwohl es dort täglich Beinahe-Unfälle gibt. Es fehlen daher auch</p>	<p>auf dem Fahrrad sind vergleichsweise einfach nahezubringen. Insbesondere aus diesem Grund sollte im Bereich von Schulen auf vermeintlich sichere Sonderführungen verzichtet werden. Spätestens auf dem weiteren Schulweg und in der Freizeit außerhalb der Schule nutzen die Schülerverkehre ebenfalls die üblichen Radwegrouten innerhalb des Stadtgebietes und somit dieselben Verkehrswege wie der Alltagsverkehr.</p> <p>→ Im Auftrag der Stadt Tornesch wird durch das Büro <i>AC Planergruppe</i> parallel ein Konzept zur Entwicklung des Ortskernes im Umfeld des Bahnhofes Tornesch erarbeitet. Hierbei ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität maßgebender Schwerpunkt. Es erfolgt eine Interessenzusammenführung mit den Erkenntnissen aus dem Verkehrsentwicklungsplan.</p> <p>→ Die Unfallauswertung erfolgt nach dem „Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“. Dieses ist somit das anzuwendende System. Beinahe-Unfälle sind statistisch nicht bekannt. Der genannte Kreisverkehr befindet sich am Rande der Ortslage jedoch innerhalb der</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>Vorschläge, wie der Kreisel zu „entschärfen“ wäre (z.B. durch Zebrastreifen, Leuchttafeln, die auf kreuzenden Fahrradverkehr hinweisen).</p> <p><b>Zu den Einzelmaßnahmen/ Szenarien</b></p> <p><b>Parkraum</b></p> <p>Die hohe Auslastung des Parkraums um den Bahnhof resultiert aus der Kombination „Einkaufen“ und „P&amp;R“. Eine Lösung des Parkplatzproblems in dem Bau weiterer Parkdecks zu suchen, bedeutet lediglich, die Symptome zu behandeln. Das Problem sind die hohe Anzahl der Nutzer von Kraftfahrzeugen, nicht der Parkplatzmangel.</p> <p>Der Vorschlag, auf der Ostseite der Gleise auf dem kürzlich neu geschaffenen Parkplatz ein Parkdeck zu errichten, dürfte für die Menschen, die in das ebenfalls neu errichtete Wohngebäude direkt neben dem Parkplatz gezogen sind, wie ein Schlag ins Gesicht wirken – „die Aussicht aus den großen Fensterfronten würden dann über alle Etagen den Blick auf verschiedenste Kfz-Modelle</p>	<p>Ortstafel. Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ sehen innerorts die vorfahrtberechtigte Führung des Radverkehrs und des Fußverkehrs vor. Hierzu sind die Anlage einer Radverkehrsfurt (mit Piktogramm und Einfärbung) sowie die Anlage eines danebenliegenden Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) in allen Knotenpunktarmen vorzusehen. <b>Die Anregung wird in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen.</b></p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Durch eine Priorisierung der Maßnahmen im ÖPNV, Fuß- und Radverkehr kann beispielsweise die Zielrichtung zugunsten der Stärkung des nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrs definiert werden, um die Parkraumnachfrage zu senken. Eine Zielfestsetzung unter Berücksichtigung des Allgemeininteresses erfolgt über das noch ausstehende Handlungskonzeptes im VEP.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>des Parkdecks gewähren“.</p> <p><b>Fahrradstellplätze und –Boxen</b></p> <p>Viele der Pendler sind Schüler. Diese Gruppe wird in der Regel nicht die kostenpflichtigen Stellplätze nutzen. Eine Umgestaltung des Fahrradschuppens ist überfällig und schon seit Jahren angekündigt. Sollten die Boxen im Obergeschoss dabei erhalten bleiben, könnte der Bedarf an sicheren Stallplätzen damit schon gedeckt sein.</p> <p>Derzeit ist das Obergeschoss des Fahrradschuppens über eine Rampe aus Metallgittern erreichbar. Sie ist im Winter oft mit einer Eisschicht überzogen und somit sehr glatt. Hier ist eine Optimierung der Rampe notwendig.</p> <p>Eine Überlegung sollten Stadträder am Bahnhof sein, diese könnten auch für Pendler in die Gewerbegebiete sinnvoll sein.</p>	<p>→ Es wird im VEP eine Kombination aus kostenfreien und kostenpflichtigen Fahrradstellplätzen empfohlen. Im Rahmen der Bewirtschaftung eines Fahrradparkhauses ist eine Sonderregelung für Schüler denkbar. Die vorgeschlagenen kostenpflichtigen Fahrradboxen stellen ein zusätzliches Angebot u.a. für Berufspendler dar. Die sichere Verwahrung fördert den Einsatz auch hochwertiger Fahrräder und E-Bikes, was dann ebenfalls die Nutzungsbereitschaft des Verkehrsmittels „Rad“ steigern kann. Die Fahrradgarage ist insgesamt zu modernisieren und durch eine Verglasung heller und freundlicher zu gestalten.</p> <p><b>→ Die Anregung wird in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen.</b> Wesentliche Ziele und Arbeitsstätten liegen im Umfeld von 3 km um den Bahnhof und somit im üblichen Entfernungsbereich für das Verkehrsmittel „Rad“.</p>

Stellungnahme zum Verfahren	Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
		Ja	Nein		
				<p><b>Bahnhalte</b></p> <p>Mehr Bahnhalte sind in Tornesch grundsätzlich zu begrüßen, aber auch die Anbindung aus Richtung Hamburg ist zu berücksichtigen. Die derzeitige Taktung von Hamburg mit Abfahrten auf ..55 von Altona bzw. auf ca. ..05 vom Hauptbahnhof außerhalb der Hauptverkehrszeiten führt zu langen Fahr- und Wartezeiten, da der zeitliche Abstand der Abfahrten zu kurz ist, um den alternativen Bahnhof (Altona bzw. Hauptbahnhof) noch zu erreichen.</p> <p><b>Stadtbahn</b></p> <p>Eine Haltestelle im Bereich der Uetersener Straße würde zum verkehrswidrigen Überqueren der Esinger Straße verleiten, um bei einem knappen Zeitfenster den Zug noch zu erreichen.</p> <p>Eine gemeinsame Nutzung der Gleise durch Werk- und Stadtbahn wäre sicher grundsätzlich möglich, da die Werksbahn sich mit ihren Fahrten an den Zeiten der Stadtbahn orientieren kann. Die Kürze der Strecke und das Alternativangebot eines Linienbusses macht die Variante Stadtbahn aber (vorerst, s.u.) unattraktiv.</p> <p><b>Stadtbus</b></p> <p>Aufgrund der kurzen Entfernungen ist das Fahrrad für einfache Besorgungen der größte Konkurrent der vorgeschlagenen Stadtbuslinie(n).</p>	<p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Diese Aussage entspricht dem VEP.</p>



Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>Für größere Einkäufe wird das Auto konkurrenzlos bleiben (Transport).</p> <p>Eine Stundentaktung ist nicht hinreichend interessant.</p> <p>Sprinter verfügen über keine Absenktechnik, so dass die Fahrzeuge gerade für die Gruppe der körperlich weniger fiten – und damit wahrscheinlichsten - potentiellen Nutzer wenig attraktiv sind. Eine Rentabilität ist in der Tat fraglich.</p> <p><b>Bahnübergänge</b></p> <p>Eine Brücke über die Gleise würde auch LKWs mit Höhen über der Norm das Queren erlauben. Es wird immer wieder betont, dass die Bahnlinie Tornesch zerschneidet. Durch die geplante Aufhebung der Bahnübergänge Denkmalstraße und Gärtnerweg wird die trennende Wirkung bestärkt (besonders für Fußgänger und Radfahrer), selbst wenn der geplante Tunnel im Rahmen der K22 gebaut wird. Solange keine zwingende Notwendigkeit besteht, sollten die Übergänge trotz der neuen Querung erhalten bleiben, zum Beispiel als verkehrsberuhigter Weg</p>	<p>→ Bei Sprintern / Minibussen besteht grundsätzlich auch die Einsatzmöglichkeit von Absenktechnik. Gleichzeitig können die Bushaltestellen barrierefrei mit erhöhtem Zustieg ausgebildet werden. Aussagen zur Wirtschaftlichkeit des Einsatzes der Stadtbushaltestellen erfordern eine weiterführende Untersuchung in Abstimmung mit Betreibern. Die Nutzergruppe der weniger mobilen Menschen sollte dabei durch das Angebot erreicht werden.</p> <p>→ Der Erhalt der Übergänge Gärtnerweg und Denkmalstraße für Fuß- und Radverkehr ist bei Ausbau der K 22 und steigender Bahnzahlen nicht realistisch. Eine verkehrssichere planfreie Querungsstelle wird parallel zur K 22 durch das Tunnelbauwerk unter der Bahntrasse gewährleistet.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>für die Schulkinder aus dem Neubaugebiet, die in Esingen zu Schule gehen.</p> <p><b>Werksbahntrasse</b></p> <p>Eine Umnutzung der Werksbahntrasse zu einem Radschnellweg oder als Strecke für einen Bus mag auf den ersten Blick als attraktiv zu sehen sein. Sie verbaut jedoch die Möglichkeit einer Bahnverbindung Tornesch-Uetersen-Wedel nach dem Bau der S4, die in manchen Konzepten zum ÖPNV in der Region Hamburg immer wieder diskutiert wird. Zudem bringt die Werksbahn eine Entlastung von der prognostizierten Zunahme des LKW-Verkehrs.</p> <p><b>Radverkehr auf die Straße</b></p> <p>Eine Benutzungspflicht der Fahrbahn für den Radverkehr ist zu diskutieren, da es sich bei den diskutierten Straßen (Esinger Straße, Wilhelmstraße) um Schulwege handelt. Eltern, die ihre Kinder mit dem Rad zur Schule bringen, müssten auf der Straße fahren, während der Nachwuchs allein auf dem Fußweg – mit den Grundstücksausfahrten etc. – radelt. Diese</p>	<p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Auf Grundlage der Erkenntnisse aus dem Entwurf des VEP kann die Zielrichtung zugunsten der Stärkung des nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrs im abschließenden Handlungskonzept definiert werden. Da sich jedoch zeigt, dass die genannte Personenbeförderung auf der Bahnverbindung bedeutende verkehrliche und wirtschaftliche Defizite aufweist, stellt sich die Zielsetzung zur Einrichtung eines Radschnellweges zunächst als zweckmäßiger dar. Momentan ersetzt die Nutzung der Werksbahntrasse ca. 40 Lkw-Fahrten/Tag zwischen dem südlichen Uetersen und dem übergeordneten Streckennetz (A 23). Diese Lkw-Fahrten könnten alternativ über die K 22 erfolgen und würden somit das zentrale Streckennetz nicht maßgebend belasten.</p> <p>→ Die <i>Straßenverkehrsordnung, StVO 2013</i> im Zusammenhang mit der Ergänzung durch die <i>Verwaltungsvorschrift, VwV-StVO</i> stellt eine Handlungspflicht im Sinne der Verkehrssicherheit dar. Eine rechtskonforme Umsetzung der Radverkehrsführung ist somit keine optionale / auslegbare Maßnahme. Um ein allgemeines Verständnis für die statisch belegte höhere Sicherheit für den Radfahrer zu</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>Varianten sollten mit den Nutzern vor der konkreten Planung in einem Forum öffentlich diskutiert werden.</p> <p>Parken von Kraftfahrzeugen an den genannten Straßen beeinträchtigt die Sichtbarkeit der auf dem Fußweg fahrenden Kinder für den fließenden Verkehr.</p> <p>In der Esinger Straße könnte die Nebenstraße durch sinnvoll platzierte Ampeln für eine sichere Verkehrsführung vom Zentrum bis fast zu Johannes-Schwennesen-Schule sorgen.</p> <p><b>Zentrum: Esinger Straße - Ahrenloher Straße - Friedrichstraße - Jürgen-Siemsen- Straße</b></p> <p>Die vorgeschlagene zusätzliche Abbiegespur macht Sinn und ist realistisch umsetzbar. Dennoch sollten auch „größere“ Lösungen in Betracht gezogen werden: Statt Ampeln wäre auch eine Untertunnelung denkbar. Für die Senioren des benachbarten Heims ist es komfortabler, wenn ihr Weg über die Kreuzung eben bleibt und die Autos unterfährt werden.</p>	<p>erlangen, sollte jedoch eine Information der Öffentlichkeit bei Umsetzung erfolgen. Sonderformen der Radverkehrsführung im Bereich von Schulen sind im Sinne der Einheitlichkeit zu vermeiden.</p> <p>→ Bei Anordnung von Schutzstreifen ist ein Parken am Fahrbahnrand nicht mehr zulässig. Entsprechend bestehen auch gute Sichten auf den Gehweg. In der Detailbetrachtung ist zu beurteilen, ob das Entfallen von Parkraum im jeweiligen Streckenabschnitt verträglich ist.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Eine Untertunnelung würde einen erheblichen Flächenbedarf für die Verbindungsrampen der beiden Straßenniveaus erfordern. Dieser Raum besteht jedoch nicht. Der Empfehlung wird daher nicht gefolgt.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p><b>Zentrum: Uetersener Straße</b></p> <p>Die Uetersener Straße ist als Sackgasse nur wenig frequentiert. Sie lediglich als Wendehammer und Parkfläche zu nutzen, wäre schade. Sie könnte als Haltestelle der Busse aus Uetersen Belebung erfahren oder statt eines Radweges auf den Gleisen für eine Nutzung durch Radler zum Beispiel für Schüler der Klaus-Groth-Schule optimiert werden. Sie weist ebenfalls Entwicklungspotential als verkehrsberuhigte Einkaufsstraße mit Einzelhandel auf.</p> <p><b>Zentrum: Ampelschaltung Ahrenloher Str. - Wilhelmstr. - Lindenweg:</b></p> <p>12 Sekunden zum Überqueren einer dreispurigen Fahrbahn mit kleinen Kindern, Rollator oder mit Gehhilfen – das ist wohl illusorisch, soll aber dennoch am Fußüberweg F12 auf dem Weg zur Augenärztin oder Hautärztin Standard sein. Gerade unsichere Verkehrsteilnehmer dürften mit Stress und Hektik auf die umspringende Ampel reagieren – wer hält sich schon gern während der Rotphase noch auf einer Querung auf. Da ändert auch eine lange Schutzzeit nichts. Deutlicher lässt sich wohl nicht klarmachen, dass die Priorität der „Verkehrsabwicklung“ bei den Kraftfahrzeugen liegt!</p>	<p>→ Im Auftrag der Stadt Tornesch wird durch das Büro <i>AC Planergruppe</i> parallel ein Konzept zur Entwicklung des Ortskernes im Umfeld des Bahnhofes Tornesch erarbeitet. Hierbei kann das Entwicklungspotential der Uetersener Straße als Teil des Zentrums detaillierter betrachtet werden.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p><b>Radverbindung Uetersen – Tornesch – Oha</b></p> <p>Die Idee eines Radschnellweges ist zugegeben charmant, aber so nicht umsetzbar. Die Werksbahntrasse sollte im Hinblick auf ihr Entwicklungspotential als Bahnlinie erhalten bleiben. Alternativ könnte die Strecke Tornescher Weg – Uetersener Straße entwickelt und für den Radverkehr optimiert werden.</p> <p>Von Tornesch Zentrum zum Oha ist nur der Radweg auf der Südseite der Ahrenloher Straße durchgängig befahrbar und wird als Zweirichtungsradweg genutzt. Es gibt (zu)wenige Ampeln/ Kreuzungspunkte, die einen Wechsel der Straßenseite erlauben.</p> <p>Die Qualität des Radweges ist stellenweise sehr schlecht (Unebenheiten). Für die derzeit möglichen Geschwindigkeiten ist deshalb die Breite außerhalb des dichteren Siedlungsbereiches ausreichend. Innerhalb des Siedlungsbereiches gibt es Optimierungsmöglichkeiten (Entfernen von Hindernissen wie Ampelmasten, Plakaten, gleichmäßigere Nivellierung bzw. Absenkung von Bordsteigen, bessere „Tonnen-Ordnung“ bei Müllabfuhr, konsequentes Räumen der Wege im Winter durch die Anlieger).</p> <p>Außerhalb des Siedlungsbereiches an der Ahrenloher Str. ist anzustreben, die auf den Radweg wachsende Vegetation sowie die in den</p>	<p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Der Ausbau und die Qualitätssteigerung der beidseitigen Geh- und Radwege entlang der L 110 wird weiterhin empfohlen, da nur hier die Kriterien der Gradlinigkeit und der sozialen Sicherheit gewährleistet werden können.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>Radweg hinein ragende Vegetation regelmäßiger zu entfernen bzw. zu mähen. Im Winter sollte der südliche Radweg bevorzugt von der Stadt geräumt werden (derzeit ist es der nördliche).</p> <p>Die im Außenbereich zwischen Straße und den Radwegen wachsenden Bäume beschädigen zwar die Asphaltdecke der Radwege, schirmen sie aber gleichzeitig gegen die Straße ab. Die Bäume sollten nicht zugunsten einer gleichmäßigeren Fahrbahn geopfert werden.</p> <p>Die vorgeschlagene Alternativroute über den Hörnweg, Prisdorfer Weg, Asperhorner Weg ist in Bild 4.18 falsch dargestellt. Dort eingezeichnet ist die Route Hörnweg, Schulsteig, Asperhorner Weg. Der Schulsteig ist ein mit Kies und Schotter befestigter Redder mit wertvollen Knickstrukturen (u.a. Knickharfen). Er ist gesetzlich geschützt und somit zu erhalten. Die im Text genannte Route ist länger, als die Route in der Abbildung. Sie weist einige scharfe Kurven auf, die Gefahrenstellen bilden. Außerdem wird diese Route im Winter nicht geräumt.</p> <p>Der Radweg kreuzt den gefährlichen Kreisverkehr oder – wenn schon über den Baumschulenweg (oder Ohlenhoff) und den Schäferweg der Anschluss an den Prisdorfer Weg gewählt wird - den Großen Moorweg (K 22) auf Höhe von Hellermann Tyton. Dort ist die Querung schwer einsehbar.</p>	<p>→ In den VEP wird eine alternative Route zwischen Zentrum und dem Gewerbegebiet Oha als „sonstige Radverkehrsverbindung“ aufgenommen. Diese führt ausgehend vom Lindenweg durch das Neubaugebiet „Tornesch Am See“ durch die Straße Holzdamm, Schulsteig, Prisdorfer Weg und Asperhorner Weg. Hierbei wird im Sinne der Gradlinigkeit eine Netzergänzung empfohlen. Damit die Route die Ansprüche einer „Radverkehrsverbindung“ für Alltagsverkehre erfüllt, sind die Kriterien der Fahrbahnoberfläche, Beleuchtung und Wegweisung zu erfüllen. <b>Die Anregung wird in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen.</b></p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p><b>Gewerbegebiet Oha</b></p> <p>Tornesch bewirbt seine Gewerbe- und neuen Wohngebiete mit der leichten Erreichbarkeit über die A 23. Weit her ist es offenbar mit diesem Versprechen nicht, denn die BAB-Anschlüsse sind laut Gutachten nahezu ausgelastet mit deutlicher Tendenz einer Zuspitzung der Lage. Vernünftig wäre es, eine Lösung der Verkehrsprobleme zu finden, und sie nicht durch weitere Gewerbeansiedlungen und Wohnungsbau zu verschärfen. Auch hier gilt grundsätzlich: das Problem sind die Kraftfahrzeuge, nicht die mangelnden Kapazitäten.</p> <p>Für die Erweiterung des Gewerbegebietes muss eine Anbindung an die K 21 (Alte Bundesstraße) vorgesehen sein, damit Kraftfahrzeuge bei Stillstand auf der Kreuzung Ahrenloher Straße – Lise-Meitner-Allee über die Bundesstraße Richtung Elmshorn Anschluss an die BAB haben. Eine zusätzliche Autobahnauffahrt Richtung Hamburg ist mit ihren Beeinträchtigungen für das ehemalige Dorf Ahrenlohe nicht zu vertreten.</p> <p>Ein weiterer Parkplatz für Fahrgemeinschaften ist sinnvoll. Er müsste verkehrsgeregelt an der neuen Anbindung platziert sein, damit die Kfz auch während der Stoßzeiten wieder auf die Ahrenloher Straße gelangen.</p> <p>Eine Anbindung des Gewerbegebietes an den ÖPNV durch Buslinien von Pinneberg scheint</p>	<p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Eine untergeordnete Anbindung an die Kreisstraße K 21 wird über den VEP nicht ausgeschlossen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>praktikabler als eine Anbindung von Tornesch aus. Eine dichtere Taktung und ein dauerhafte Verlegung der Haltestelle (dann mit komfortablerer Wartemöglichkeit) sind wünschenswert.</p> <p>Im Gewerbegebiet sind die Fußwege nicht zur gleichzeitigen Nutzung als Radweg ausgewiesen. Es gibt aber auf der Fahrbahn keinen Radfahrstreifen. Hier muss eine eindeutige Kennzeichnung erfolgen.</p> <p>Das Stoppschild Lise-Meitner-Allee – Asperhorner Weg ist eine gute (schon umgesetzte) Idee, allerdings sollte der Asperhorner Weg für Durchgangsverkehr gesperrt werden. Er dient den Sprintern aus dem Gewerbegebiet zunehmend als Ausweichstrecke zur Ahrenloher Straße. Es gab schon mehrere unerfreuliche Situationen mit Reitern aus dem dortigem Stall, Spaziergängern und Kfz, die mit unangepasster Geschwindigkeit unterwegs waren. Dieses Verkehrsaufkommen muss Berücksichtigung finden, wenn man über Hörnweg, Prisdorfer Weg oder auch den Schäferweg als Radroute nachdenkt. Die Straßen weisen als besondere Gefahrenpunkte außerdem enge, schlecht einsehbare Kurven auf.</p>	<p>→ Bei bestehender niedriger Verkehrsstärke und bestehender Fahrbahnbreite von 6,50 m ist gemäß StVO der Radverkehr verkehrsrechtlich auf der Fahrbahn zu führen. Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>→ Es wäre denkbar den Asperhorner Weg für Kraftfahrzeuge zu sperren, da dieser keine maßgebende Netzfunktion für den Kfz-Verkehr besitzt. Landwirtschaftlicher Verkehr könnte weiterhin zulässig sein. Gleichzeitig ist über den VEP eine Qualitätssteigerung für den Radverkehr auf diesem Abschnitt angedacht, der Teil der Alternativroute ist. <b>Die Anregung wird in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen.</b></p>



Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p><b>Kreuzung Lise Meitner Allee – Ahrenloher Straße</b></p> <p>Der im Gutachten diskutierte Kreisverkehr mit einer Kapazität für ca. 20.000 Kfz/24h ist typisch für Innenstadtbereiche. Ein für Linienbusse und LKW geeigneter Kreisverkehr hat bei einem Durchmesser von rd. 50 Metern eine Kapazität von mehr als 25.000 Kfz/24h. Solch ein Kreisverkehr ließe sich Ahrenloher Straße/Lise-Meitner-Allee umsetzen, wenn ein Teil des Parkplatzes dafür verringert würde (der Kreis muss ja nicht rund sein). Während der Stoßzeiten kann durch eine Ampelanlage den Rückstau von der Autobahnbrücke in den Kreisverkehr verhindern. Außerhalb der Stoßzeiten wäre sie als Bedarfsampel für Fußgänger im Einsatz.</p> <p>Da es sich schon jetzt um eine sensible Kreuzung handelt, sollte ihr Ausbau besonders umfassend und zukunftsweisend unter gründlicher Abwägung aller Möglichkeiten geplant sein. Es wäre mehr als ärgerlich, wenn sich in wenigen Jahren herausstellt, dass eine gute Chance zu einer grundsätzlichen Umgestaltung vertan wurde.</p>	<p>→ Die Oberwerte der Kapazität von Kreisverkehren können nur bei günstiger Verteilung am Knotenpunkt erreicht werden. Bereits heute ist z.B. der aus der Lise-Meitner-Allee linkseinbiegende Verkehr stark ausgeprägt, sodass es bei einem Kreisverkehr dann zu einer erschwerten Einfahrt aus nördlicher Richtung kommen würde, da der Verkehr aus der Lise-Meitner-Allee vorfahrtberechtigt in der Kreisfahrbahn auftritt. Der Nachweis der Leistungsfähigkeit erfolgte außerdem nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS). Danach liegt bei einem Kreisverkehr die unzureichende Qualitätsstufe „F“ des Verkehrsablaufes vor. Dieses träfe auch bei einem großdimensionierten einstreifigen Kreisverkehr mit 50 m Durchmesser zu. Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>
3	EBA Eisenbahn-Bundesamt	27.07.2015	X		<p>ich danke Ihnen für die Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) als Träger öffentlicher Belange. Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger</p>	

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundesbahnverkehrsverwaltungsgesetz -BEVG) berührt.</p> <p>Stellungnahme: Innerhalb des Plangebietes befindet sich Eisenbahninfrastruktur, die von der DB Netz AG (einer Eisenbahn des Bundes) betrieben wird. Belange des Eisenbahn-Bundesamtes sind insoweit berührt. Da der Verkehrsentwicklungsplan ein Instrument zur Beschreibung des Bestandes, grundlegender Planungsgedanken und Zielsetzungen (informelle Planung) ist und insoweit keine unmittelbare noch mittelbare Rechtswirkung entfaltet, werden keine Einwendungen geltend gemacht. Ausdrücklich soll auf folgende Punkte hingewiesen werden:</p> <p>1 Den Grundsatz nach Punkt 3.5.0, den SPNV mit dem Ziel einer Entlastung im Kfz-Verkehr zu stärken begrüßt das EBA.</p> <p>2 Soweit Zielfestlegungen den Bau, die Änderung, Unterhaltung oder den Betrieb der Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes betreffen (hier besonders Maßnahmen M 6, M 12 und M 17), entfalten sie aus kompetenzrechtlichen Gründen hinsichtlich des Bedarfs- und Prioritätenfestlegungen sowie hinsichtlich des Zeitplanes und der Finanzplanung</p>	

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>sowie der technischen Planungsparameter keine Bindung gegenüber den hierfür zuständigen Behörden, also auch nicht gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt.</p> <p>3 Soweit nicht bereits geschehen empfehle ich Ihnen, die DB AG (koordinierende Stelle DB Services Immobilien Region Nord, Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg) in das Verfahren einzubinden und zu einer Stellungnahme Gelegenheit zu geben. Alle Maßnahmen, die die Bahninfrastruktur und ihren Betrieb betreffen oder berühren, bedürfen der Abstimmung bzw. Koordination mit der DB AG.</p> <p>4 Die Strecke Uetersen -Tornesch ist keine Infrastruktur einer Eisenbahn des Bundes. Zuständige Behörde ist demgemäß das Land Schleswig-Holstein. Soweit nicht bereits geschehen empfehle ich Ihnen, den Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Landeseisenbahnverwaltung, einzubeziehen.</p> <p>5 Planrechtsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz, die im Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt werden sollten, sind beim EBA nicht anhängig.</p>	<p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
4	HVV Hamburger Verkehrsverbund GmbH	11.09.2015	X		<p>zum vorgelegten Entwurf nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Kapitel 2.7.1 Bahnhof Tornesch und Kapitel 4.3.12 Erhöhung der Bahnhalte am Bahnhof Tornesch (M 12):</p> <p>Wir bitten um Aktualisierung der Angaben zum Status Quo. Dies betrifft sowohl das Liniennummernschema als auch das Bedienungskonzept (Linienwege, Bedienungsfrequenzen, Haltekonzepte) auf der Strecke Hamburg – Elmshorn (– Westerland/Flensburg/Kiel). Beides wurde mit dem Fahrplanwechsel am 14.12.14 geändert.</p> <p>Kapitel 2.7.3 Bahntrasse Uetersen – Tornesch:</p> <p>Eine Nutzung der Strecke für die Personenbeförderung ist nur diskussionswürdig, wenn sie mit einer durchgehenden Linie (mindestens) Pinneberg – Uetersen einhergeht, siehe auch aktueller Landesnahverkehrsplan (LNVP), Seite 130. Bei Konzepten, die die heutige Umsteigeverbindung Bahn/Bus lediglich durch eine Umsteigeverbindung Bahn/Bahn ersetzen, steht den Mehrkosten kein zusätzlicher Nutzen gegenüber. Für eine durchgehende Linie müssten aber konsequent die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden, auch am Knotenpunkt Ahrenloher Straße/Esinger Straße/Friedrichstraße.</p>	<p>→ Der Anregung wird im Verkehrsentwicklungsplan gefolgt.</p> <p>→ Über den Verkehrsentwicklungsplan wird in Kapitel 4.3.11 erläutert, dass bei einer durchgängigen Linie von Uetersen bis Pinneberg und somit durch den Knotenpunkt Ahrenloher Straße / Esinger Straße / Friedrichstraße ein erheblicher Eingriff in den Kfz-Verkehr erfolgen würde. Da der benannte stadtzentrale Knotenpunkt bereits heute am Rande seiner Leistungsfähigkeit ist, würde dieses zu einer erheblichen Verschlechterung im Verkehrsfluss beitragen. Die Aussage der Unverträglichkeit einer durchgängigen Linie zwischen Uetersen und dem Bahnhof Tornesch bzw. Pinneberg hat daher weiter Bestand.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>Kapitel 4.3.11 Stadtbahntrasse zwischen Uetersen und Tornesch (M 11):</p> <p>Das ablehnende Fazit auf Seite 53 wird von uns ausdrücklich mitgetragen.</p> <p>Kapitel 4.3.12 Erhöhung der Bahnhalte am Bahnhof Tornesch (M 12):</p> <p>Hier verweisen wir auf die Stellungnahme des SPNV-Aufgabenträgers NAH.SH, da bei der Bewertung dieser Maßnahme die landesweiten betrieblichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen berücksichtigt werden müssen.</p> <p>Kapitel 4.3.13 Schnellbuslinie auf Werksbahntrasse (M 13): Was ist eine „schienengebundene Schnellbuslinie“? Unabhängig von der Antwort ist auch dieser Ansatz als völlig unrealistisch abzulehnen.</p> <p>Bezüglich der Belange des Busverkehrs verweisen wir auf die Stellungnahme der SVG und der Verkehrsunternehmen.</p>	<p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Unter einer schienengebundenen Schnellbuslinie wurde der Einsatz eines sogenannten „Spurbusses“ verstanden. Dieser ist in der Lage über einen Abschnitt, wie die Werksbahntrasse, spurgeführt zu fahren und diese Führung jedoch auch wieder zu verlassen. Ziel wäre eine verkehrsverträgliche durchgängige Linie auch über den Knotenpunkt Ahrenloher Straße / Esinger Straße hinaus. Es bestehen hierbei jedoch ebenfalls höhere Investitionskosten als zunächst geglaubt und ein Konflikt mit der jetzigen gewerblichen Nutzung, da das Gleis nicht in seiner bestehenden Form verwendet werden kann. <b>Das Konzept des Schnellbusses auf der Werksbahntrasse wird aus dem Verkehrsentwicklungsplan entfernt.</b></p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
5	IHK zu Kiel, Zweigstelle Elmshorn	14.09.2015	X		Wir bedanken uns für die Einbindung in das Beteiligungsverfahren und die Übersendung der Planungsunterlagen. Wir haben diese geprüft und können Ihnen mitteilen, dass wir die Berücksichtigung der prognostizierten Zunahme des LKW-Verkehrs, die nicht nur durch zukünftige Gewerbegebietserweiterungen entsteht, begrüßen. Darüber hinaus befürworten wir die Zielsetzung der Stadtverwaltung, mit einem regelmäßigen Stundentakt des ÖPNV das Gewerbegebiet Oha besser an das Stadtzentrum anzubinden. Sollte eine Öffnung der Werksbahntrasse zwischen Uetersen und Tornesch für den Schienenpersonennahverkehr näher in Erwägung gezogen werden, regen wir an, frühzeitig den Austausch mit der Feldmühle Uetersen GmbH und der Altonaer Wellpappenfabrik GmbH & Co. KG zu suchen, um Nutzungskonflikte zu vermeiden.	→ Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
6	Kreis Pinneberg, Fachdienst Straßenbau und Verkehrssicherheit	07.10.2015		X	<p>Unter Bezugnahme auf unseren gemeinsamen Erörterungstermin zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tornesch am 17.09.2015 bestätige ich Ihnen hiermit in Abstimmung mit der PD Bad Segeberg SG 1.3 noch einmal das keine Bedenken gegen die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes bestehen.</p> <p>Ich bitte aber zu beachten, dass unabhängig hiervon sind einzelne Maßnahmen ggf. der Genehmigung / Anordnung der Verkehrsbehörde</p>	→ Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					bedürfen. Dies wäre im Einzelfall zu prüfen.	
7	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume	17.09.2015		X	Gegen die Entwurfsfassung des Verkehrsentwicklungsplanes bestehen aus hiesiger Sicht keine Bedenken.	→ Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
8	Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein	10.09.2015		X	Auf dieser Planungsebene sind von Seiten der Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein keine Anmerkungen aus agrarstruktureller Sicht zu machen. Wir gehen davon aus, dass der landwirtschaftliche Verkehr ebenso wie die übrigen Verkehrsarten als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer angesehen wird und bei Umgestaltungen wie z. B. Kreisverkehr, Querungshilfen entsprechend Berücksichtigung findet, so dass es nicht zu Erschwernissen kommt.  Bei konkreten Planungen bitten wir erneut um Beteiligung und können dann aus agrarstruktureller Sicht weitere Hinweise geben.	→ Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
9	LBV-SH Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Itzehoe	11.09.2015		X	Leider ist mir aufgrund der umfangreichen Beteiligung nicht möglich, eine fristgerechte Stellungnahme abzugeben. Meine Stellungnahme erfolgt jedoch so kurzfristig wie möglich. Bis zu diesem Zeitpunkt kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Straßenbauverwaltung dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tornesch nicht widersprochen hat bzw., dass dieser unter Mitwirkung der von mir vertretenen Träger der Straßenbaulast zustande gekommen ist.	→ Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
10	NAH.SH GmbH	09.09.2015	X		<p>Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land Schleswig-Holstein nutzen wir die Gelegenheit der Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tornesch.</p> <p>Allgemeines: Mit dem 08.10.2014 ist die vormalige Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (L VS) in die neugegründete Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH umformiert worden. Wir bitten daher darum im gesamten Dokument L VS durch NAH.SH zu ersetzen.</p> <p>Als Aufgabenträger SPNV sind wir an der Stärkung des Umweltverbundes in der Stadt Tornesch sehr interessiert. Der VEP weist in diesem Zusammenhang viele zielführende Maßnahmen auf. Als Beispiel ist die Entwicklung einer Radverkehrsachse von Uetersen über den Bahnhof Tornesch bis ins Gewerbegebiet Oha zu</p>	→ Der Anregung wird im Verkehrsentwicklungsplan gefolgt.



Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>nennen, die wir ausdrücklich begrüßen.</p> <p>Leider wurde die Chance vertan auch eine strategische Entwicklung von Fußgängerachsen in der Stadt Tornesch im Rahmen des VEP anzustoßen. Große Teile der Stadt Tornesch liegen im Umkreis von 1km vom Bahnhof entfernt und bilden damit ein sehr hohes Fußverkehrspotenzial (auch für Wege vom/zum Schienenverkehr). Es bieten sich somit ideale Chancen, Tornesch als Stadt der kurzen Wege zu entwickeln und durch Vermeidung von Pkw-Fahrten im Binnenverkehr das Straßennetz zu entlasten.</p> <p>5. 18 Kapitel 2.7.1 Bahnhof Tornesch: Das beschriebene Zugangebot hat sich zum Fahrplanwechsel Dezember 2014 wie folgt verändert:</p> <p style="padding-left: 40px;">Züge mit Halt in Tornesch :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o RB61 Itzehoe-Hamburg Hbf</li> <li>o RB71 Wrist-Hamburg Altona</li> <li style="padding-left: 40px;">o RB71 Elmshorn-Hamburg Altona (Verstärkerfahrten zur Hauptverkehrszeit)</li> </ul> <p style="padding-left: 40px;">Züge ohne Halt in Tornesch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o RE6 Westerland-Hamburg Altona</li> </ul>	<p>→ Im Auftrag der Stadt Tornesch wird durch das Büro <i>AC Planergruppe</i> parallel ein Konzept zur Entwicklung des Ortskernes im Umfeld des Bahnhofes Tornesch erarbeitet. Hierbei werden u.a. auch Fußwegeachsen untersucht und optimiert. Betroffen ist somit auch der benannte fußläufige Umkreis von 1 km.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>o RE7 Flensburg-Hamburg Hbf</p> <p>o RE70 Kiel-Hamburg Hbf</p> <p>Wir bitten darum die Änderungen in den Text mit einzupflegen und der Übersicht halber die zugehörigen Liniennummern (RBxx, RExx) zu verwenden. Die Änderungen beziehen sich lediglich auf die Endstationen der einzelnen Linien, am 20 Minuten Takt zur Hauptverkehrszeit hat sich nichts geändert. Es gibt zur Hauptverkehrszeit pro Stunde weiterhin zwei Linien pro Stunde nach Hamburg Altona und eine Linie nach Hamburg Hbf. Zudem hat es einen Betreiberwechsel gegeben: Die Leistungen der Regionalbahnen werden seit Fahrplanwechsel nicht mehr von der Deutschen Bahn, sondern von der Nordbahn gefahren.</p> <p>Mittlerweile sind die Ein- und Aussteigerzahlen am Bahnhof Tornesch für das Jahr 2013 und 2014 verfügbar und können entsprechend ergänzt werden.</p> <p>2013: 3475 Ein- und Aussteiger/d (+4%)</p> <p>2014: 3351 Ein- und Aussteiger/d (-4%)</p> <p>Der Rückgang im Jahr 2014 ist durch den Bahnstreik zu begründen und nicht als Trendumkehr zu deuten. In unseren Auswertungen ist der Fahrgastrückgang klar nur im 4. Quartal 2014 erkennbar.</p>	<p>→ Die Anregung wird in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen.</p> <p>→ Der Anregung wird gefolgt. Übernommen wird zunächst der Wert für das Jahr 2013. Der Wert aus dem Jahr 2014 wird als nicht repräsentativ betrachtet.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p><b>S. 22</b> Kapitel 2.7.3 <b>Bahntrasse Uetersen-Tornesch, letzter Absatz:</b> Wir sind der Überzeugung, dass im Falle einer Wiederaufnahme des Personenverkehrs (s. unsere Einschätzung zu Kapitel 4.3.11) für den Bahnübergang Esinger Straße eine Lösung gefunden werden kann, die die Beeinträchtigungen für den MIV minimiert. Ein Pendelverkehr mit Endhaltestelle im Bereich der Uetersen Straße stellt für uns keine Alternative dar.</p> <p><b>S. 31</b> Kapitel 4.1.0 <b>Einleitung:</b> Es ist uns nicht nachvollziehbar, warum der Ausbau der K22 in Verbindung mit der planfreien Querung der Bahntrasse (vgl. Maßnahme M6), der ja wie beschrieben schon in der Planfeststellung ist und bei dem ein positiver Bescheid erwartet wird, nicht im Prognoseszenario 2030 berücksichtigt wird. Die Effekte auf das gesamte Straßennetz in Tornesch dürften so stark ausfallen, dass viele der im VEP beschriebenen Maßnahmen neu bewertet werden müssen.</p> <p>Wir beziehen uns als Aufgabenträger SPNV auch insbesondere auf die Bewertung der Maßnahme M11 Stadtbahntrasse zwischen Uetersen und Tornesch, die unter Berücksichtigung aktueller Knotenpunktauslastungen nicht unmittelbar bis zum Bahnhof Tornesch geführt werden soll und damit deutlich unattraktiver wird. Wir gehen davon aus, dass ein Ausbau der K22 die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes deutlich</p>	<p>Eine verkehrsverträgliche Lösung für ein regelmäßiges Kreuzen des Knotenpunktes Ahrenloher Straße / Esinger Straße / Friedrichstraße durch eine Bahnlinie des Personenverkehrs wird weiterhin nicht gesehen. Konkreten Lösungsvorschlägen steht die Stadt Tornesch dennoch zur weiteren Prüfung offen gegenüber.</p> <p>→ Die erwartete Entlastungswirkung wird unter gleichzeitiger Berücksichtigung der erfolgten und geplanten Stadtentwicklung (Tornesch Am See, Am Grevenberg, Alter Sportplatz) nicht in dem Umfang ausfallen, dass die im VEP empfohlenen Maßnahmen nach Abschluss des Ausbaus der Kreisstraße K 22 nicht mehr zutreffend sind. Gleichzeitig ist der Zeitplan der Realisierung der Kreisstraße K 22 nicht gesichert, sodass es zu einem ausgedehnten Übergangszeitraum kommen kann, in dem die Funktionalität des Streckennetzes jedoch ebenfalls gegeben sein muss. Dieses Vorgehen wurde in Abstimmung mit der Stadt Tornesch festgelegt.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>reduzieren wird.</p> <p><b>S. 51 Kapitel 4.3.11 Stadtbahntrasse zwischen Uetersen und Tornesch, zweiter Absatz:</b></p> <p>Die pauschale Einkürzung der Trasse auf den Abschnitt östlich des Knotenpunktes Pinnauallee/An der Klosterkoppel in Uetersen bis zum Bahnübergang Esinger Straße in Tornesch beschneidet vorab das Potenzial der Maßnahme und ist aus unserer Sicht ungerechtfertigt. Die Aussage der Knotenpunkt Pinnauallee/An der Klosterkoppel sei an der Grenze der Leistungsfähigkeit wird weder Quantitativ begründet noch ist sie im Rahmen des VEP untersucht worden.</p> <p>Eine Mehrnutzung des Bahnübergangs Esinger Straße muss bei entsprechender Anpassung der Infrastruktur und Technik von Bahnübergang und Knotenpunkt nicht zwangsläufig negative Auswirkungen auf den Knotenpunkt Ahrenloher Straße/Esinger Straße haben. So bezieht sich die jetzige Gesamteinstufung des Knotenpunktes in die QSV-Qualitätsstufe F auf den maßgebenden Verkehrsstrom, die Linkseinbieger aus der Friedrichstraße. Diese wären von Schließzeiten des Bahnübergangs nicht beeinflusst und könnte</p>	<p>→ Aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Uetersen aus dem Jahr 2008 ist die hohe Auslastung des Knotenpunktes An der Klosterkoppel / Pinnauallee bekannt. Im Tagesverkehr beträgt die Knotenpunktverkehrsstärke hier ca. 24.500 Kfz/24h. Der Verkehr kann gerade noch leistungsfähig mit der Qualitätsstufe „D“ des Verkehrsablaufes abgewickelt werden, gleichzeitig reagiert das System aufgrund des hohen Auslastungsgrades bereits heute sehr sensibel auf besondere Einflüsse. Aus diesem Grund wird zunächst keine Kapazität für eine regelmäßige Beeinflussung des Knotenpunktes durch eine Stadtbahn gesehen. <b>Es erfolgt eine textliche Ergänzung im VEP Tornesch.</b></p> <p>→ Durchfährt eine Bahn den Knotenpunkt, so sind alle Verkehrsströme aus und in die Esinger Straße über einen längeren Zeitraum zu stoppen. Dieses betrifft somit sechs der möglichen zwölf Fahrbeziehungen am Knotenpunkt. Bei der als Mischfahrtstreifen (geradeaus+rechts) geführten Zufahrt Jürgen-Siemsen-Straße ist ebenfalls die Hauptrichtung betroffen. Der <u>maßgebende</u> Verkehrsstrom am Knotenpunkt mit höchster Wartezeit und unzureichender Qualitätsstufe „F“ ist der benannte Linkseinbieger aus der</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>so sogar davon profitieren. Ebenso werden Effekte wie das noch im Absatz zuvor genannte Ziel der Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf den SPNV nicht berücksichtigt, welche zu einer Entspannung der Verkehrssituation an den genannten Knotenpunkten führen würden. Insbesondere das Teilstück in Uetersen würde die Erschließungswirkung der Bahn deutlich senken, da der potenzielle Endpunkt zentral, nur 100m von der Fußgängerzone entfernt liegt. Der vorgeschlagene Endpunkt ist dagegen mehr als 800m vom Zentrum entfernt.</p> <p><b>S. 53 Kapitel 4.3.11 Stadtbahntrasse zwischen Uetersen und Tornesch, Fazit:</b> Wir können an unserer Aussage von 1997 nicht mehr festhalten, da sich die Rahmenbedingungen einer Reaktivierung der Strecke im Vergleich zu 1997 grundlegend geändert haben, wie wir im Folgenden kurz erläutern wollen.</p> <p>Im Rahmen des seit 2008 verfolgten sogenannten Achsenkonzepts, das den Ausbau der am stärksten frequentierten Nahverkehrsstrecken zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg vorsieht, wird auch die Einrichtung einer S-Bahnlinie zwischen Pinneberg und Itzehoe bzw. Wrist/ Kellinghusen vorgesehen (S4-West). Diese ist als Expressverbindung vorgesehen, die ab Altona ausschließlich auf den Fernbahngleisen verkehrt und die bestehende Regionalbahnlinien</p>	<p>Friedrichstraße. Gleichzeitig erreicht jedoch auch der Mischfahrstreifen (geradeaus+rechts) aus der Esinger Straße nur die unzureichende Qualitätsstufe „F“ und der Mischfahrstreifen (geradeaus+rechts) aus der östlichen Ahrenloher Straße die Qualitätsstufe „E“. Die Berechnung berücksichtigt dabei noch nicht die negative Beeinflussung durch eine regelmäßige Bahnanforderung. Entlastungen in einer Größenordnung, die zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation führen, sind nicht zu erwarten.</p> <p>→ Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>auf dieser Relation ersetzen soll. Zunächst ist - zwischen Hamburg und Elmshorn ein 20-Minutentakt angedacht. Angesichts der prognostizierten langfristigen deutlichen Fahrgastzuwächse im Hamburger Westen ist jedoch -zumindest zeitweise -eine weitere Verdichtung auf einen 10-Minutentakt denkbar. In diesem Zusammenhang kann auch erneut über eine direkte SPNV-Anbindung Uetersens an Pinneberg und Hamburg nachgedacht werden. Unabhängig vom Zeitpunkt der endgültigen Umsetzung der S4-West (voraussichtlich nicht vor 2027), könnte im Vorfelde dieses Projekts die Einrichtung eines Pendelverkehrs zwischen Uetersen und Pinneberg erfolgen, wo Umstiege in die S3 und den Regionalverkehr gewährleistet würden. Die Fahrzeiten zwischen Uetersen und Pinneberg, bzw. den weiteren Stationen in Richtung Hamburg könnten dabei spürbar reduziert werden. Die Streckenreaktivierung wurde nach eingehender Prüfung daher in den vierten Landesweiten Nahverkehrsplan 2013-2017 im Rahmen des Szenario 50%Plus mit aufgenommen.</p> <p>Eine weitere Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Strecke Uetersen-Tornesch wurde seit 1997 nicht wieder durchgeführt, wir gehen aber auch hier davon aus, dass die Untersuchung aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen zu einem deutlich positiveren Ergebnis kommen würde.</p>	<p>→ Die Anregung wird in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen. Es erfolgt eine textliche Korrektur.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>S. 54 Kapitel 4.3.12 Erhöhung der Bahnhalte am Bahnhof Tornesch, erster Absatz: Der Streckenabschnitt Pinneberg-Elmshorn ist durchgängig zweigleisig Ausgebaut, folglich muss im ersten Satz Plural verwendet werden ("Die Bahngleise durch Tornesch werden ... "). Analog zur S. 18 müssen die Aussagen zu Fahrtbeziehungen an den aktuellen Fahrplan angepasst werden. In Tornesch halten folgende Züge:</p> <p style="padding-left: 40px;">RB61 Itzehoe-Hamburg Hbf RB71 Wrist-Hamburg Altona RB71 Elmshorn-Hamburg Altona (Verstärkerfahrten zur Hauptverkehrszeit)</p> <p>Da es keine Fahrten mehr gibt, die in Pinneberg enden fahren alle Züge direkt nach Hamburg. Entsprechend kann die Zeitangabe für Verbindungen nach Hamburg mit Umstieg entfallen. Die Fahrtzeit von Tornesch nach Hamburg Altona beträgt 19 Minuten. Ergänzend zu den Zeitangaben für Fahrten nach Hamburg Altona kann auch die Fahrzeit nach Hamburg Hbf von 25 Minuten ergänzt werden.</p> <p>S. 54 Kapitel 4.3.12 Erhöhung der Bahnhalte am Bahnhof Tornesch, dritter Absatz: Bitte auch hier die Liniennummern der Züge verwenden: RE6 Westerland Hamburg Altona, RE7 Flensburg-Hamburg Hbf, RE70 Kiel-Hamburg Hbf. Die Machbarkeit von RE-Halten in Tornesch wurde durch die NAH.SH geprüft, mit dem Ergebnis,</p>	<p>→ Die Anregung wird in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen. Es erfolgt eine textliche Korrektur.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>dass dies insbesondere aus zweierlei Gründen nicht machbar ist:</p> <p>1 Die Fahrzeitverlängerung durch einen zusätzlichen Halt in Tornesch macht Anschlüsse an Netzknoten kaputt.</p> <p>2 Die Kapazität der für einen Halt vorgesehenen Züge reicht nicht aus um weitere Fahrgäste aus Tornesch aufzunehmen.</p> <p>S. 54 Kapitel 4.3.12 Erhöhung der Bahnhalte am Bahnhof Tornesch, vierter Absatz: Bitte anstatt E5 und E1 die allgemein üblichen Linienbezeichnungen RE70 und RE6 verwenden. Abweichend vom Intraplan Gutachten hat die DB Netz eine Fahrzeitverlängerung von 2,3 Minuten durch einen Halt in Tornesch ermittelt.</p> <p>S. 54 Kapitel 4.3.12 Erhöhung der Bahnhalte am Bahnhof Tornesch, letzter Absatz: "Nahverkehrsverbindungen Itzehoe -Hamburg Altona Hbf und Neumünster Wrist -Hamburg-Altona". Eine Takterhöhung ist aufgrund der begrenzten Streckenkapazität auf der Hamburger Verbindungsbahn nicht darstellbar. Eine Verlängerung der Züge ist differenziert zu betrachten. Auf den Verbindungen nach Hamburg Hbf werden schon jetzt die maximal zulässigen Zuglängen für den Hamburger Hbf ausgereizt. Eine Verlängerung der Züge nach Hamburg Altona wäre zwar möglich, allerdings zeigt sich hier, dass es keine entsprechende</p>	<p>→ Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Dieser Anmerkung wird widersprochen, sie ist noch niemals nachgewiesen worden.</p> <p>→ Diese Anmerkung darf zumindest außerhalb der HVZ bezweifelt werden.</p> <p><b>→ Die Anregung wird in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen. Es erfolgt eine textliche Korrektur.</b></p> <p>→ Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p>



Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>Nachfrage nach mehr Zugkapazität gibt.</p> <p><b>S. 55 Kapitel 4.3.13 Schnellbuslinie auf Werkbahntrasse:</b></p> <p>Das Konzept einer schienengebundenen Schnellbuslinie müsste noch näher erläutert werden, um die Argumentation nachvollziehen zu können. Uns stellen sich sehr viele Fragen. Was ist eine "schienengebundene Schnellbuslinie"? Beruht das Konzept auf der Annahme einer Einstellung des Güterverkehrs? Wenn Nein, wie sind Personenverkehr und Güterverkehr auf einer Trasse vereinbar? Wie können Aussagen über die Investitionskosten für Fahrzeuge und Haltestelleninfrastruktur getroffen werden, wenn entsprechende Fahrzeuge nicht auf dem Markt verfügbar sind und Haltestellen auch den Anforderungen der Freihaltung des Lichtraumprofils der Güterbahn und der Barrierefreiheit genügen müssen (Sonderlösungen)? Warum kann der Bus nicht sowohl auf der Straße als auch auf den Schienen verkehren und warum wird dann überhaupt ein Bus verwendet?</p> <p><b>S. 66 Kapitel 4.3.17 Fahrradparken am Bahnhof:</b></p> <p>Die Maßnahme Fahrradparkhaus befindet sich aktuell schon in der konkreten Umsetzungsplanung und wird mit Landesmitteln gefördert.</p>	<p>→ Unter einer schienengebundenen Schnellbuslinie wurde der Einsatz eines sogenannten „Spurbusses“ verstanden. Dieser ist in der Lage über einen Abschnitt, wie die Werksbahntrasse, spurgeführt zu fahren und diese Führung jedoch auch wieder zu verlassen. Ziel wäre eine verkehrsverträgliche durchgängige Linie auch über den Knotenpunkt Ahrenloher Straße / Esinger Straße hinaus. Es bestehen hierbei jedoch ebenfalls höhere Investitionskosten als zunächst geglaubt und ein Konflikt mit der jetzigen gewerblichen Nutzung, da das Gleis nicht in seiner bestehenden Form verwendet werden kann. <b>Das Konzept des Schnellbusses auf der Werksbahntrasse wird aus dem Verkehrsentwicklungsplan entfernt.</b></p> <p>→ Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
11	Stadt Uetersen	11.09.2015	X		<p>Der Ausschuss für Bau-, Umwelt-und Verkehrswesen der Stadt Uetersen hat sich in seiner Sitzung am 10.09.2015 mit dem zur Zeit ausliegenden Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Tornesch beschäftigt und möchte dazu folgende Stellungnahme abgeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stadt Uetersen legt Wert darauf, dass der gewerbliche Verkehr auf der Gleistrasse auch in Zukunft mit Anschluss an das DB-Netz sichergestellt sein muss. Eine Trennung der Trasse vor dem Kreuzungsbereich kann daher nicht stattfinden.</li> <li>Weiterhin wird auf die einzelnen Stellungnahmen zu den Bebauungsplänen des Siedlungsbereiches "Tornesch am See" und der Sportplatzfläche verwiesen, deren Inhalte unverändert bestehen bleiben und offensichtlich durch die Maßnahmen des VEP nicht entkräftet werden konnten.</li> </ul> <p>Ich bitte Sie um Berücksichtigung bei der weiteren Bearbeitung.</p>	<p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
12	SVG Südwestholstein ÖPNV- Verwaltungsgemeinschaft	14.09.2015	X		<p>vielen Dank für die Zusendung des VEP-Entwurfs, zu dem wir folgende Anmerkungen haben:</p> <p>Kap. 2.6.1 Bestand</p> <p>Es fehlt die Buslinie 185, die das Gewerbegebiet Oha bedient.</p> <p>Kap. 2.6.2 Bewertung</p> <p>Der hier verwendete Einzugsbereich von 600 m erscheint für einen städtischen Bereich deutlich zu groß gewählt. Es wird empfohlen, die Kriterien des gültigen Regionalen Nahverkehrsplans anzuwenden, der für die vorliegende Gebietskategorie „städtisch strukturiert“ 400 m definiert (600 m ist der entsprechende Wert für SPNV). Außerdem ist auch hier die 185 einzubeziehen.</p>	<p>→ Im Kapitel 2.6.1 wurden an aufgeführter Stelle die <u>innerstädtischen</u> ÖPNV-Linien benannt. Die Buslinie 185 stellt eine regionale Anbindung des Gewerbegebietes Oha dar. Die Linie wird an genannter Stelle mit Beschreibung ergänzt. Aussagen zur Maßnahme werden im VEP unter Abschnitt 4.3.10 gemacht. <b>Die Anregung wird in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen.</b></p> <p>→ In der zum Abschnitt zugehörigen Anlage 5 des VEP Tornesch werden sowohl der Entfernungsbereich 400 m als auch der Entfernungsbereich 600 m für die innerstädtischen Linien dargestellt, sodass beide als Beurteilungsgrundlage genutzt werden können. Der Entfernungsbereich 600 m stellt das Minimum da, wobei das Erreichen einer höheren Erschließungsqualität grundsätzlich befürwortet wird.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>3.4.0 Grundsatz</p> <p>Hier fehlt der grundsätzliche Hinweis auf den Finanzierungsbedarf der Entwicklungsmaßnahmen. Und bei den Maßnahmen selbst fehlen Abschätzungen der Kostenkonsequenzen. Insgesamt ist darauf hinzuweisen, dass aus den Entwicklungsmaßnahmen kein Anspruch auf eine (Mit)Finanzierung des ÖPNV-Aufgabenträgers Kreis Pinneberg abgeleitet werden kann.</p> <p>Kap. 3.4.2 ÖPNV-Schleuse Uetersener Straße</p> <p>Der Vorschlag wird ausdrücklich unterstützt, da so ein wesentlicher Beitrag zur Attraktivität durch ÖPNV-Beschleunigung geleistet werden kann.</p>	<p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Eine Abschätzung der Kostenkonsequenzen kann über den Verkehrsentwicklungsplan nicht geleistet werden. Hier ist ggf. eine separate Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erforderlich.</p> <p>→ Im Verkehrsentwicklungsplan wird eine alternative ÖPNV-Beschleunigung mit Anmeldesystem am signalisierten Knotenpunkt Uetersener Straße / Jürgen-Siemsen-Straße berücksichtigt, da sich eine Durchfahrtbeschränkung von der Uetersener Straße zur Esinger Straße über eine Schleuse nur für Busse als schwer realisierbar darstellt. Gleichzeitig wäre hier die bestehende Fuß- und Radverkehrsfurt in der Esinger Straße verkehrlich ungünstig zu verlegen. Der Effekt der ÖPNV-Beschleunigung mit Anmeldesystem kann aber ebenfalls eine deutliche Zeitersparnis darstellen, da so die Grünfreigabe für die Linie 6661 vorbereitet wird und die Wartezeiten bei der Einfahrt in die Jürgen-Siemsen-Straße entfallen. <b>Die beschriebene Maßnahme wird in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen.</b></p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>Kap. 4.3.9 Stadtbuslinie</p> <p>Es ist fraglich, ob das gewählte Bedienungskonzept ausreichend attraktiv ist, um auf dem Verkehrsmarkt eine Chance zu haben. Insbesondere 1-Richtungs-Ringlinienführungen mit den spezifischen Reisezeit- und Transparenznachteilen sowie ein 60-Min-Takt sowie ein zunächst nicht durchgehender, sondern auf die Hauptverkehrszeiten beschränkter Fahrplan erscheinen deutlich zu restriktiv und defensiv angelegt, um von der Bevölkerung als attraktiv wahrgenommen und genutzt zu werden.</p> <p>Die Betriebskosten beeinflussen im Zusammenspiel mit den Fahrgelderlösen primär den Finanzierungsbedarf, der Fahrpreis (Tarif) wird davon lediglich mittelbar berührt, in dem der im Kreis Pinneberg uneingeschränkt gültige HVV-Tarif jährlich über Indizes fortgeschrieben wird, in die auch Produktionskosten einfließen.</p> <p>Kap. 4.3.10 Oha</p> <p>Hierbei ist u.a. zu bedenken, dass eine „dauerhafte“ (aller Bestandsfahrten?) Verschwenkung die Bedienung des Gartenbauzentrums verschlechterte.</p>	<p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Das Gartenbauzentrum liegt weiterhin innerhalb des zu berücksichtigenden Entfernungsbereiches von 400 m für „innerstädtische Strukturen“.</p>

Stellungnahme zum Verfahren	Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
		Ja	Nein		
				<p>4.3.11 Stadtbahn Uetersen - Tornesch</p> <p>Die Ablehnung wird ausdrücklich unterstützt.</p> <p>4.3.13 Schnellbus</p> <p>Die Fixierung auf die Bahntrasse mit ihren spezifischen Erschließungsnachteilen lässt sich nicht nachvollziehen. Wollte man eine zusätzliche schnelle Busverbindung zwischen Uetersen und Tornesch etablieren und ebendiese Nachteile vermeiden, so wäre eine Führung über den Tornescher Weg bis ins Uetersener Zentrum ausgesprochen naheliegend.</p> <p>Anlage 5</p> <p>Die Buslinie 185 fehlt.</p> <p>Darüber hinaus verweisen wir auch auf die Stellungnahme des HVV, die von uns vollinhaltlich mitgetragen wird.</p>	<p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Der Anregung wird gefolgt. <b>Das Konzept des Schnellbusses auf der Werksbahntrasse wird aus dem Verkehrsentwicklungsplan entfernt.</b></p> <p>→ Die Anlage 5 stellt die innerstädtische ÖPNV-Abdeckung dar. <b>Die Buslinie 185 wird informativ ergänzt.</b> Entfernungsbereiche werden für diese Buslinie jedoch aufgrund der hier beabsichtigten Aussage zu der bestehenden <u>innerstädtischen</u> ÖPNV-Abdeckung nicht zugefügt.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
13	Privatperson	24.08.2015	X		Am Montag, den 24.08.2015, erklärt Frau ... Ihre Bedenken zum Verkehrsentwicklungsplan. Sie hat im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, diesen im Netz einzusehen. Ihre Bedenken gehen in erster Linie um den Fahrradverkehr, der nach Aussagen der Planer in weiten Teilen des Stadtgebietes „auf die Straße zu legen ist“ (vgl. Seite 58 des Gutachtens). Ihrer Meinung nach sind gerade Kinder und Jugendliche durch derartige Maßnahmen gefährdet. Sie bittet darum, derartige Aussagen noch einmal vor einer möglichen Umsetzung zu überprüfen.	→ Die <i>Straßenverkehrsordnung, StVO 2013</i> im Zusammenhang mit der Ergänzung durch die <i>Verwaltungsvorschrift, VwV-StVO</i> stellt eine Handlungspflicht im Sinne der Verkehrssicherheit dar. Die Aussagen im Entwurf des VEP zeigen zunächst die allgemeinen Planungsgrundsätze für den Radverkehr auf. Vor der Umsetzung von konkreten Radverkehrsmaßnahmen erfolgt eine detaillierte Prüfung unter Berücksichtigung der Verkehrsstärke, der Fahrbahnbreite, der Nutzungsansprüche und der lokalen Besonderheiten.
14	Privatperson	18.08.2015			Mir fehlt völlig der Betrachtungswinkel für Rollator und Rollstuhlfahrer und deren Bedürfnissen.	→ Im Verkehrsentwicklungsplan werden über Abschnitt 4.3.18 allgemeine Planungsgrundsätze für den Fußverkehr definiert. Ein wesentliches Ziel ist dabei die zu erreichende Barrierefreiheit, die u.a. ein bedeutender Aspekt für Rollator- und Rollstuhlfahrern ist. Der VEP kann keine umfassende Detailbetrachtung über das Stadtgebiet liefern. Gleichzeitig führt die Darstellung und Übernahme von beispielhaften Einzelmaßnahmen des Stadtgebietes in den VEP zu einer besseren Nachvollziehbarkeit und Übertragbarkeit. <b>Es werden beispielhafte Einzelmaßnahmen im Sinne der Barrierefreiheit für Rollatoren- und Rollstuhlfahrer im Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen.</b>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>Mir fehlt völlig die Betrachtung des ruhenden PKW Verkehr und damit der Parkplätze für behinderte Menschen mit gelbem oder rotem Ausweis (die auch von der Stadt Tornesch ausgestellt werden).</p> <p>Mir fehlt völlig die Betrachtung der Fußgänger / Radfahrer Situation vor den Schulen und den Kitas.</p>	<p>→ Auf Stellplätzen des Einzelhandels, auf den Park+Ride-Anlagen im Umfeld des Bahnhofes sowie im Bereich öffentlicher Institutionen werden die nach Landesbauordnung vorgegeben Behindertenstellplätze vorgehalten oder im Rahmen der jeweiligen Bauleitplanung hergestellt. Die Einrichtung von Behindertenparkständen im weiteren öffentlichen Straßenraum erfolgt zweckmäßigerweise auf Einzelbeantragung. Ein pauschal erweitertes Angebot an öffentlichen Behindertenparkständen ist nicht sinnvoll und wird daher nicht in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen.</p> <p>→ Die Verkehrssicherheit im Schülerverkehr kann u.a. durch die konsequente Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsplan beschriebenen Radverkehrsführung (M14) erreicht werden. Die grundsätzliche Forderung nach einer vereinfachten und einheitlichen Verkehrsregelung sollte insbesondere im Sinne der Schülerverkehre konsequente Umsetzung erfahren. Wenige klare Regeln zum Verhalten auf dem Fahrrad sind vergleichsweise einfach nahezubringen. Insbesondere aus diesem Grund sollte im Bereich von Schulen auf vermeintlich sichere Sonderführungen verzichtet werden. Spätestens auf dem weiteren Schulweg und in der Freizeit außerhalb der Schule nutzen die Schülerverkehre ebenfalls die üblichen Radwegrouten innerhalb des Stadtgebietes und</p>



Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>Mir fehlt völlig die Forderung von Kontaktstreifen in der Fahrbahn für PKW / LKW Verkehr zur Bedarfsermittlung für Ampelschaltungen.</p> <p>Interessant ist folgender Auszug aus Seite 31, der die Nichtberücksichtigung der K 22 in vorgelegten Verkehrsentwicklungsplan erklärt:</p> <p>Der Ausbau der <i>Kreisstraße K 22</i> als südliche Stadtumfahrung befindet sich aktuell im Planfeststellungsverfahren. Der positive Planfeststellungsbeschluss steht in Aussicht, sodass von der anschließenden Umsetzung ausgegangen werden kann. Durch die Maßnahme wird grundsätzlich eine verkehrliche Entlastung des Streckenzuges <i>Ahrenloher Straße – Jürgen-Siemsen-Straße</i> insbesondere beim Schwerverkehr angestrebt. Bei der hier vorliegenden Untersuchung im Verkehrsentwicklungsplan wird diese Entlastung im Sinne einer „Worst Case“- Betrachtung nicht zum Ansatz gebracht, da <u>die zeitnahe Fertigstellung des Ausbaus K 22 nicht gesichert ist.</u></p> <p>Gleichzeitig sei jedoch angemerkt, dass der Ausbau der <i>Kreisstraße K 22</i> die Wirkung aller</p>	<p>somit dieselben Verkehrswege wie der Alltagsverkehr.</p> <p>→ Im Hauptstreckennetz bestehen an den maßgebenden Knotenpunkten bereits Stauschleifen in der Fahrbahn, über die eine Freigabebeeinflussung in Abhängigkeit der Stauraumbelegung erfolgt.</p> <p>→ Die Aussage entspricht dem VEP. Die erwartete Entlastungswirkung wird unter</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>nachfolgend beschriebenen Maßnahmen im relevanten Streckenabschnitt positiv unterstützt.</p> <p>Zu einigen aufgeführten Maßnahmenbeschreibungen meine Meinung:</p> <p>M1</p> <p>Eine Rechtabbiegespur ist nicht zu realisieren.</p> <p>Begründung:</p> <p>Bereits jetzt nutzt zwangsweise ein Sattelzug mit 3 Achs Auflieger die Linksabbiegespur um in den Tunnel zu kommen und dem dort stehenden Gegenverkehr vor der Ampel auszuweichen. Bei einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur müsste die Ampel Richtung Uetersen deutlich weiter von der Kreuzung entfernt in den Tunnel verlegt werden.</p> <p>Bei einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur müsste die vorgeschlagene Staustrecke an der Esinger Str. geschaffen werden. Damit entfallen dort die 3 vorhandenen Parkplätze und die Anlieferung zur Bäckerei. Gleichzeitig dürfte sich zum Tunnel hin eine Abneigung des Fußweges ergeben, der es mit Einkäufen beladenen Rollator / Rollstuhlfahrern schwer machen würde über den Fußgängerüberweg in die Friedrichstr. zu erreichen.</p> <p>Bei einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur wird der Fußgänger / Fahrradweg eingeschränkt.</p>	<p>gleichzeitiger Berücksichtigung der erfolgten und geplanten Stadtentwicklung (Tornesch Am See, Am Grevenberg, Alter Sportplatz) jedoch nicht in dem Umfang ausfallen, dass die im VEP empfohlenen Maßnahmen nicht mehr zutreffen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Eine Detailbetrachtung erfolgt im Rahmen der Entwurfsplanung. Es besteht grundsätzlich die Möglichkeit einer Innenrandverbreiterung der Fahrbahn zur Sicherstellung des Fahrradius für Lkw. Ggf. kann darüber hinaus die Haltlinie des Linksabbiegers aus der Ahrenloher Straße zurückverlegt werden. Hierbei werden ebenfalls die Belange der Barrierefreiheit sowie des Rad- und Fußverkehrs berücksichtigt.</p>





Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>problematisch.</p> <p>Vorschlag</p> <p>Weitere Decks wie unter M 7 beschrieben.</p> <p>M 9 + M 10</p> <p>Hier gibt es mehrere weitere Denkansätze aus dem Umweltausschuss der Stadt Tornesch und der JU Tornesch – Uetersen.</p> <p>M 11</p> <p>Von dieser Maßnahme wird im Verkehrsentwicklungsplan abgeraten.</p> <p>M 13</p> <p>Von dieser Maßnahme heißt es im Verkehrsentwicklungsplan</p> <p>... ist nicht zielführend.</p> <p>M 14</p> <p>Diese Maßnahme erscheint mir in Tornesch nicht machbar.</p> <p>Begründung</p> <p>In der Jürgen-Siemsen Str. vor der Kirche ist der vorhandene Fuß und Radfahrweg ohnehin sehr schmal und der Wegfall der Parkplätze nicht</p>	<p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Der Anregung wird gefolgt. <b>Das Konzept des Schnellbusses auf der Werksbahntrasse wird aus dem Verkehrsentwicklungsplan entfernt.</b></p> <p>→ Die Straßenverkehrsordnung, StVO 2013 im Zusammenhang mit der Ergänzung durch die Verwaltungsvorschrift, VwV-StVO stellt eine Handlungspflicht im Sinne der Verkehrssicherheit dar. Die Aussagen im Entwurf des VEP zeigen zunächst die <u>allgemeinen</u> Planungsgrundsätze für den Radverkehr auf. Vor der Umsetzung von konkreten Radverkehrsmaßnahmen erfolgt eine</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>angebracht im Hinblick auf ältere Menschen zum Kirchenbesuch.</p> <p>In diversen anderen Straßen des Stadtgebietes ist ebenfalls der Fuß und Radfahrweg so schmal, das eine Nutzung der Verkehrsfläche für die Verlagerung von Radfahrern und dem Straßenverkehr gemeinsam nur mit dem Wegfall von Parkplätzen auf Parkstreifen realisierbar erscheint.</p> <p>Besondere Berücksichtigung sollte der Hinweis Seite 58 „Zweirichtungsradwege“ finden. Von denen gibt es im Stadtgebiet diverse. Besonders für Rollator- / Rollstuhlfahrer ist dieses ein oft gravierendes Problem.</p> <p>M 15</p> <p>Diese Maßnahme Teilabschnitt 1erscheint mir völlig Realitätsfern.</p> <p>Begründung: Der aufgezeigte Zugverkehr Seite 21 unter 2.7.3 entspricht überhaupt nicht meiner Wahrnehmung von ca. 10 Waggons werktags von Tornesch nach Uetersen und in gleicher Zahl zurück. Gem. FELDMÜHLE Uetersen werden in diesem Jahr ca. 2200 Waggons hin und her bewegt, was etwa einer Nutzung von knapp ca. 6000 LKW Ladungen entsprechen würde die</p>	<p>detaillierte Prüfung unter Berücksichtigung der Verkehrsstärke, der Fahrbahnbreite, der Nutzungsansprüche und der lokalen Besonderheiten. Ziel ist dabei zunächst im Sinne der Verkehrssicherheit immer die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Im verkehrlich hochbelasteten Streckennetz kann es jedoch bei örtlichen Zwängen ggf. dennoch erforderlich sein, die Führung auf einem baulichen Radweg zu erhalten.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>→ Nach Angaben der FELDMÜHLE Uetersen wurden im, dem VEP zugrunde liegenden, Analysejahr 2013 insgesamt 1.552 Waggons über die Werksbahntrasse zugeführt. Wird davon ausgegangen, dass die Zuführung nur werktags erfolgt, entspricht dieses etwa 5 Waggons je Fahrtrichtung am Tag. Im Falle der für das Jahr 2015 höheren Anzahl von ca. 2.200 Waggons je Richtung ergeben sich entsprechend ca. 7 Waggons je Fahrtrichtung.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>jeweils von / nach Uetersen verkehren würden.</p> <p>Eine Verlagerung von der Schiene auf LKW Verkehr ergibt keine Verkehrsentlastung, sondern eine weitere deutliche Belastung.</p> <p>Vorschlag</p> <p>Denkbar wäre meiner Meinung nach der Ausbau einer Fahrradschnellverbindung über die Uetersener Str. von Tornesch, "Gasthaus Zur Post" über Tornescher Weg bis Uetersen "Futtermittelhaus" und weiter auf dem vorhandenen Radweg bis zum alten Uetersener Bahnhof. Denkbar wäre dann eine Beschilderung als „Fahrradweg,, und nur Nutzung für PKW / LKW als Spielstraße.</p> <p>Bemerkung</p> <p>Derzeit ist eine stärkere Nutzung Tornescher Weg + Uetersener Str. von Uetersen „Futtermittelhaus“ zur Einmündung Tornesch Jürgen-Siemsen-Str. durch PKW festzustellen, die den Stau vor der Ampel Friedrichstr / Esinger Str. damit umfahren um sich weiter vorn einzureihen.</p>	<p>Die beschriebene Umrechnung auf LKW-Ladungen würde einen Mehrverkehr von jeweils 20 Lkw-Fahrten je Richtung bedeuten. Somit ersetzt die Werksbahntrasse 40 Lkw/Tag. Diese könnten bei Umnutzung der Werksbahntrasse alternativ zwischen Uetersen und Tornesch über die Kreisstraße K 22 abgewickelt werden. Eine spürbare Mehrbelastung im zentralen Streckennetz ist nicht zu erwarten. <b>Eine entsprechende textliche Ergänzung wird in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen.</b></p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>M 16</p> <p>Die Maßnahme erscheint mir wünschenswert aber nicht realisierbar.</p> <p>Begründung: Bereits jetzt nutzen Linksabbieger LKW aus dem Tunnel in die Esinger Str. an der Ecke des Gasthauses zur Post die Linksabbiegespur teilweise mit, da offenbar „gefühlte“, die Straßenbreite nicht ausreicht. Gleiches gilt für die Busse des öffentlichen Nahverkehrs besonders wenn es sich um Gelenkbusse handelt.</p> <p>Die Verkehrsführung nach einer Rechtsabbiegespur in der Esinger Str. in den Tunnel gemäß Maßnahme M 1 berücksichtigt nicht die hier unter M 16 vorgeschlagene Verkehrsregelung für Radfahrer.</p> <p>Meine Beurteilung des vorliegenden Verkehrsentwicklungsplanes: Bei der kompletten Berücksichtigung der Maßnahmenbeschreibung M 1 – M 18 fehlt mir das notwendige Verständnis um zu erkennen, dass hier eine gefühlte / wirkliche Verkehrsentlastung in der Stadt Tornesch bei vollständiger Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erreicht werden kann.</p>	<p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Vor Umsetzung der gemäß StVO anzuwendenden Radverkehrsführung erfolgt jeweils eine Detailbetrachtung auf Grundlage einer Bestandsvermessung. Hier ist insbesondere im Bereich der Auf- und Ableitungspunkte bzw. dem Beginn und dem Ende des betrachteten Abschnittes eine verkehrssichere und allgemeinverständliche Lösung sicherzustellen.</p> <p>→ Die Maßnahmen zielen neben der Beseitigung von bestehenden Defiziten auf eine Begünstigung der öffentlichen Verkehre (Bus und Bahn) sowie der nicht motorisierten Verkehre (Rad und Fuß) ab. Eine Entlastung im Kfz-Verkehr kann somit beispielsweise durch eine positiv beeinflusste, geänderte Verkehrsmittelwahl erreicht werden.</p>
15	Privatperson	15.08.2015	X		Mein Vorschlag für einen besseren Verkehrsfluss	→ Die Anregung einer verlängerten Freigabe für



Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>auf Tornescher Straßen, ist eine geänderte Ampelschaltung für die Kreuzung Friedrichstrasse zur Ahrenloher Straße. Immer wieder kommt es zu langen Rückstauungen auf der Friedrichstraße in Richtung Heidgraben, weil die Linksabbieger von der Friedrichstrasse den Rechtsabbieger- und den Geradeausverkehr aus der Esinger Straße abwarten müssen. Würde die Ampelzeit für den Verkehr aus der Friedrichstrasse in Richtung Süden, Westen und Osten (Linksabbieger) um mindestens 5 Sekunden gegenüber dem Verkehr aus der Esinger Straße verlängert, würden deutlich geringere Rückstauungen auftreten. Umbaumaßnahmen wären damit nicht verbunden.</p>	<p>die Knotenpunktzufahrt der Friedrichstraße entspricht den Aussagen aus dem vorläufigen VEP. Hier wird eine Nachlaufdauer von sogar 6 s berücksichtigt. Während dieses Nachlaufes können jedoch keine anderen Fahrzeuge als die aus der Friedrichstraße fahren. Somit wirkt sich ein Nachlauf zunächst negativ auf die verbleibende Freigabezeit der Hauptrichtung aus. Durch die Einrichtung eines baulichen Rechtseinbiegestreifens in der Zufahrt Esinger Straße kann die Leistungsfähigkeit wiederum deutlich verbessert werden, da eine Einzelfreigabe des Rechtseinbiegers aus der Esinger Straße gemeinsam mit dem Linksabbieger aus der östlichen Ahrenloher Straße möglich wird. Weiter reduziert sich hierdurch die Freigabezeit für den vom Rechtseinbieger getrennten linkseinbiegenden und geradeausfahrenden Verkehr aus der Esinger Straße. Der Nachlauf für die Friedrichstraße ist dann ohne Reduzierung der Freigabezeit für die Hauptrichtung Ahrenloher Straße – Jürgen-Siensen-Straße möglich. Die Fahrstreifenerweiterung in der Esinger Straße ist somit erforderlich. Der Anregung wird daher nicht gefolgt.</p>
16	Privatperson	09.09.2015	X		In der Einleitung sind die durch die Stadt	

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>Tornesch genannten wesentlichen strategischen Ziele aufgeführt.</p> <p>Die Optimierung von Knotenpunkten für den motorisierten Verkehr steht dort an oberster Stelle. Was soll erreicht werden, wenn Tornesch weiter wächst? Zur Zeit sind schon das alte Sportplatzgelände und Tornesch am See in Bebauung. Somit wieder ca. 10% mehr Bürger.</p> <p>Jetzt ist ein Weitblick auf die nächsten Jahrzehnte erforderlich!</p> <p>Kreisverkehr westlich und östlich des Tunnels schließt der Verkehrsentwicklungsplan trotz Prüfung aus.</p> <p>Ermittelt wurde, dass an beiden Plätzen ein Kreisverkehr möglich ist. Beide mit einem Fahrbahnaußendurchmesser von 38 m. Identische Maße mit denen des Kreisverkehrs am Ortseingang.</p> <p>Es besteht die Möglichkeit die Kreisel so anzuordnen, dass die Straßen im Winkel von 90 Grad auf die Kreisel treffen. Man muss also rechts in den Kreisel abbiegen. Dadurch wird ein "Durchjagen" unterbunden und dadurch anderen die Möglichkeit gegeben, in den Kreisverkehr einzufahren.</p>	<p>→ Der Ausschluss von Kreisverkehren an den beiden Knotenpunkten westlich und östlich des Tunnels erfolgt im VEP zunächst aufgrund der hier nicht gegebenen Leistungsfähigkeit. Bei einer Tagesverkehrsstärke von ca. 26.000 bzw. 22.000 Kfz/24h am Knotenpunkt wird die Kapazität eines Kreisverkehrs bereits heute überschritten. Die Berechnung erfolgte außerdem gemäß des „Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“. Es käme bei einer unzureichenden Qualitätsstufe „F“ zum Erliegen des Verkehrs und einem erheblichem Stau im Streckennetz. Darüber hinaus lassen sich die aus der Verkehrssicherheit abgeleiteten Forderungen der achsmittigen Lage der Kreisinsel nicht</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>Die Vorteile eines Kreisverkehrs sind:</p> <p>Größere Verkehrssicherheit durch niedrigere Geschwindigkeit der durchfahrenden Fahrzeuge. Dadurch Vermeidung von Seitenaufprall-Unfällen mit 50 km/h oder Unfälle in den abbiegenden Gegenverkehr. Bessere Übersichtlichkeit, wodurch Unfälle glimpflicher ablaufen. Die Anzahl der Konfliktpunkte in einem Kreisverkehr ist weitaus geringer als an einer gewöhnlichen</p> <p>Kreuzung . Steigerung des Verkehrsflusses Höhere Durchlassgeschwindigkeit als bei einer vorfahrts-oder signalgesteuerten Kreuzung, da der Verkehr flüssiger laufen kann.</p> <p>Es muss niemand unnötigerweise warten, wenn kein Verkehr auf einer anderen Straße naht, wie es bei Ampeln der Fall ist. Überschaubarere Verkehrslage Bessere Wirtschaftlichkeit durch verteilende Wirkung Besserer Umweltschutz durch weniger Abgase Weniger Lärm Geringere Wartungskosten gegenüber einer Ampellösung Speziell für LKW sind die Ein-und Ausfahrten im Gegensatz zur Kreuzung, wo es zu Behinderungen des</p> <p>Gegenverkehrs kommen kann, wesentlich leichter zu durchfahren. Möglichkeit, den Kreisverkehr ohne Behinderung zum Wenden zu nutzen. LKW Fahrer danken. 2,50 Meter</p>	<p>erreichen.</p> <p>→ Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Sofern ein Kreisverkehr leistungsfähig und baulich verkehrssicher umsetzbar ist, können gegenüber einer lichtsignalisierten Kreuzung grundsätzlich Vorteile bestehen. Dieses trifft jedoch bei den beiden benannten Knotenpunkten nicht zu.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>Breite Mittelinseln bei Fußgängerüberwegen jeweils schon nach 3,30 Metern Straßenbreite.</p> <p><b>Knotenpunkt Ahrenloher Straße / Esinger Straße / Friedrichstraße Punkt 4.3.1</b></p> <p>Ein Kreisverkehr in der gleichen Größe des vorhandenen Kreisverkehrs am Ortseingang ist hier problemlos möglich. Ein Zukauf von Grundstücken ist nicht notwendig. Die Schienen der Uetersener Eisenbahn laufen durch den Kreis. Eine Behinderung für den Verkehr wäre identisch mit der jetzigen bei der Ampelanlage. Vermutlich wird bei Bahnverkehr der Straßenverkehr vom Tunnel aus in die Friedrichstraße und Richtung Uetersen weiterlaufen. Wäre die Bahntrasse 20 Meter entfernt, wären im Vergleich ähnliche Behinderungen zu erwarten.</p> <p><b>Knotenpunkt Ahrenloher Straße /Wilhelmstraße /Lindenweg Punkt 4.3.2</b></p> <p>Ein Kreisverkehr in identischer Größe mit dem vorhandenen Kreisverkehr am Ortseingang ist auch hier problemlos möglich. Ein Zukauf von Grundstücken ist hier notwendig.</p> <p>Bei Variante Kreisel 2 B ist der Zukauf von dem Grundstück Ahrenloher Straße 15 erforderlich. Der Parkplatz des Zahnarztes müsste in Folge dorthin verlagert werden.</p>	<p>→ Der Ausschluss eines Kreisverkehrs erfolgt aufgrund der hier nicht gegebenen Leistungsfähigkeit. Der Anregung wird somit nicht gefolgt.</p> <p>→ Der Ausschluss eines Kreisverkehrs erfolgt aufgrund der hier nicht gegebenen Leistungsfähigkeit. Der Anregung wird somit nicht gefolgt.</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>Bei Variante Kreisel 2 C ist der Zukauf von Grundstück Ahrenloher Straße 14/16 (ein Grundstück)-dieses Grundstück steht immer noch zum Verkauf: Stand 07.09.2015)--und das Eckgrundstück Lindenweg/Ahrenloher Str. erforderlich.</p> <p>3 Zeichnungen: 2 A (Istzustand), Kreisel 2 B Kreisel 2 C Kreisel 2 D (nicht empfehlenswert, ermittelt fürs Ausschussverfahren, ohne Kommentar)</p> <p><b>Vorhandener Eisenbahn-Tunnel im Zentrum von Tornesch</b></p> <p>Der Tunnel ist statisch als 4-spurige Straße ohne Änderung vorhanden! Der Tunnel hat keine Zwischenlager. Der Geh.-u. Radweg wurde nachträglich eingebracht und kann rückgebaut werden.</p> <p>Die Tunnel ist vorhanden für eine 4-spurige Straße</p> <p>Der Tunnel ist ges. 14,50 m breit. 14,50 minus 25 cm extra beidseitig = 14,00 m / 4 Spuren 3,50 Meter. (Mindestbreite 3,05 Meter auf Landstraßen mit km/h 100 ) Berechnung aus LKW 2,55 + 2 Spiegel a 0,25 m = 3,05 m.</p> <p>Vorhandene gesamt Straßen breiten zwischen den Kantsteinen: Jürgen-Siemsen-Str. Höhe Am Grevenberg 6,60 m</p>	<p>→ Die beschriebene Maßnahme zur Herstellung einer Vierstreifigkeit im Bereich des Unterführungsbauwerkes scheint grundsätzlich möglich. Hierdurch wird insbesondere der Stauraum zwischen den Knotenpunkten Esinger Straße / Ahrenloher Straße und Wilhelmstraße / Ahrenloher Straße verdoppelt. Dieses ermöglicht u.a., dass der linksabbiegende Verkehr in die Esinger Straße vom Tunnel kommend nicht durch den aufgestauten Verkehr der Hauptrichtung im Abfluss behindert wird. Die Wirksamkeit in die Gegenrichtung ist aufgrund der niedrigeren Anzahl der Linksabbieger in die Wilhelmstraße geringer.</p> <p><b>Die Anregung wird in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen.</b></p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>Ahrenloher Str. Höhe Shell Tankstelle: 6,60 m Das sind 3,30 m je Fahrspur (im Tunnel wirds dann sogar 3,50 m). Also weit über der Norm!</p> <p>Durch Verlegung in einen neu zu erstellenden Rad-u. Fußgängertunnel wären die Tunnel Spuren für die Autos verdoppelt. Zudem wäre ein ungeheurer Gewinn (Lärm, Abgas, Stadtkernentwicklung, Treffs, ..... ) für die Bürger Stadt Tornesch gewonnen. Der Gewinn wäre eine vernünftige Wegführung für Fußgänger und Radfahrer über den Bahnhofvorplatz.</p> <p>Verdoppelung (der vorhandenen) Tunnel fahrbahnen zum Preis eines Fußgängertunnels.</p> <p>Fußgängertunnel im Verlauf der alten Trasse: Alte Ahrenloher Straße zum Bahnhofsvorplatz.</p> <p>KEINE LÄRM-UND ABGASBELÄSTIGUNG für Fußgänger u. Radfahrer im Autotunnel !!! Zur Zeit für Fußgänger unzumutbar!</p> <p>Ein Geh- u . Radwegtunnel durch 2 Ruhe zonen links u. rechts der Bahn ist erstrebenswert. Mehr Treffs, Ruhe, Gemütlichkeit auf Bahnhofsplatz, anhalten und "Schnacken" sind wieder möglich.</p> <p>Den Bahnhofsvorplatz gestalten wie den Bremer-Marktplatz, wäre das Optimum. Die Pflasterung</p>	<p>→ Die Herstellung einer Vierstreifigkeit im Tunnel erfordert hier die Aufhebung des bestehenden Geh- und Radweges auf der Südseite. Dieses ist nur bei Herstellung eines neuen Unterführungsbauwerkes im Bereich des Bahnhofsvorplatzes vertretbar. Als weiterer positiver Effekt kann dann eine verbesserte städtebauliche Verknüpfung zwischen den Gebieten westlich und östlich der Bahntrasse erreicht werden. Die genannte Qualitätssteigerung für den Rad- und Fußverkehr kann nachvollzogen werden und stärkt die Ziele des VEP. <b>Die Anregung wird in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen.</b></p> <p>→ Die Anregung wird aus verkehrlicher Sicht als</p>

Stellungnahme zum Verfahren		Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
			Ja	Nein		
					<p>flächengleich an die Schienen anpassen, keine Abgrenzung. Zudem: Die vorhandenen Tunnel-Überwege links und rechts der Bahnbrücke werden leichter f. Radfahrer nutzbar.</p> <p>Beispiel Bremen, Marktplatz Straßenbahnschienen flächenbündig - Straßenbahnen fahren ca. alle 5 Minuten.</p> <p>In Rostock fahren die Straßenbahnen zur Verkehrssicherheit mit geschätzten 3 km/h über den Marktplatz.</p> <p><b>Weihnachtsmarktplatz im Zentrum von Tornesch</b></p> <p>Ein "Weihnachts-Markt" im Zentrum ist erstrebenswert. Denn da gehört er hin. So ist es in jeder Stadt! Vom Ursprung her. Wie der SWT - Wochenmarkt auch dort seinen Platz gefunden hat. Vor dem Rathaus hätte der Wochenmarkt sicherlich nicht den Zustrom. Im Zentrum ist der Markt für viele fußläufig zu erreichen. Dadurch wird die Bereitschaft höher, den Markt zu besuchen. Voller Markt heißt gelungenes Fest. Der vorhandene Parkplatz ist ohne Änderungen, mit einzuholender Erlaubnis natürlich, da. Der Platz ist ebenerdig ohne Kantsteine</p> <p><b>Marktplatz für besondere Anlässe wie Weihnachtsmarkt ...</b></p> <p>Gesamtgröße des Platzes: ca. 80 x 50 Meter</p>	<p>positiv bewertet. Die Häufigkeit der Werksbahn ist gering und erfolgt bereits am Knotenpunkt Ahrenloher Straße / Esinger Straße via Handschaltung.</p> <p>Aus verkehrsrechtlicher Sicht gibt es erhebliche Unterschiede zwischen einer Straßenbahn und einer Eisenbahn.</p> <p>Im Auftrag der Stadt Tornesch wird durch das Büro <i>AC Planergruppe</i> parallel ein Konzept zur Entwicklung des Ortskernes im Umfeld des Bahnhofes Tornesch erarbeitet. Hier kann die Anregung Berücksichtigung finden.</p> <p>→ Im Auftrag der Stadt Tornesch wird durch das Büro <i>AC Planergruppe</i> parallel ein Konzept zur Entwicklung des Ortskernes im Umfeld des Bahnhofes Tornesch erarbeitet. Hier kann die Anregung Berücksichtigung finden.</p>

Stellungnahme zum Verfahren	Schreiben vom	Anregungen		Bemerkungen / Anregungen	Gemeindliche Stellungnahme und Abwägungsentscheidung
		Ja	Nein		
				<p>4.000m<sup>2</sup> Es ist Platz für 60 Buden a 4 m Breite rund um den Platz. Auf 200 m<sup>2</sup> ist reichlich Platz für 8 Essen-oder Getränkestände mitten auf dem Platz. Die verbleibende Freifläche für Besucher beträgt <b>3000 m<sup>2</sup></b> • Der Platz ist fertig!</p> <p><b>Ideale Voraussetzungen:</b></p> <p>Übersichtlicher Platz Keine schmalen Gassen                      Gemütlicher "Rundlauf" Großzügige Einteilung                      Jeder sieht Jeden Kein benachteiligter Stand Platz ist ebenerdig ohne Kantsteine oder Pflanzinseln                      Beleuchtung vorhanden Zentrale Lage</p> <p>Ein Stromanschluss ist dank des SWT-Wochenmarktes seit Sept. 2014 auch vorhanden. Notwendiger Innenraum und Toiletten wären im Gebäude des Edeka Marktes und beim Bahnhof. Eine Zustimmung des Betreibers des Edeka Marktes wäre natürlich erforderlich, scheint aber keinesfalls ausgeschlossen.</p>	

Erstellt am: 09.02.2016

Wasser und Verkehrs- Kontor GmbH