STADT | TORNESCH

Beschlussauszug

aus der

Sitzung des Bau- und Planungsausschusses

vom **30.01.2017**

Top 7 VEP - Verkehrsentwicklungsplan

Beratungsverlauf: Herr Lutz führt in das Thema ein und stellt Herrn Rohkohl vom Wasser- und Verkehrskontor Neumünster (WVK) vor. Er fügt an, dass in den ersten 5 Tages des Betriebes der neuen Buslinie 768 Fahrgäste diese genutzt haben.

Herr Rohkohl stellt die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplanes anhand einer Powerpoint-Präsentation vor. Diese ist dem Protokoll angefügt. Auf Nachfrage der Ausschussmitglieder gibt Herr Rohkohl die folgenden ergänzenden Informationen:

Die Ziel- und Quellverkehre wurden für das Gutachten nicht angefragt und deshalb auch nicht untersucht.

Die Bestandsanalyse 2013 ist auch heute noch aussagefähig, da die Neubaugebiete Alter Sportplatz und Tornesch am See in die Prognose aufgenommen wurden, nicht jedoch die Neubaugebiete in Heidgraben.

Die optimalen Schaltungen der Lichtsignalanlagen wurden von Herrn Rohkohl selbst berechnet, da dies zu seinem Aufgabengebiet und seiner Ausbildung gehört. Die Ampelschaltungen könnten auch für die Abend- und Nachtstunden optimiert werden. Es wurde auch eine 4-Phasen-Schaltung untersucht, diese würde aber weniger Kapazität bringen. Fußgänger würden eine längere Grünphase bekommen, da die Straße sich durch den Rechtsabbieger in der Esinger Straße verbreitert. Die Fußgänger Ahrenloher Straße würden nicht gleichzeitig mit den Rechtsabbiegern aus der Esinger Straße grün haben.

Eine Auflösung der Bahntrasse Uetersen - Tornesch würde eine Zunahme von ca. 40 LKW bedeuten, die über die K22 fahren müssten. Die Kosten für die Umwandlung der Bahn- in eine Fahrradtrasse würden bei ca. einer Million Euro liegen.

Der ungünstige Straßenversatz für die Linksabbieger aus der Esinger Straße könnte durch Markierung etwas besser gesteuert werden, würde aber keine deutliche Verbesserung bringen. Ein Vorziehen der Haltlinie in der Esinger Straße wurde von der Bahn abgelehnt.

Die Kapazität des Trogbauwerkes reicht zur Aufnahme des Verkehrs aus, wenn die Ampelschaltung an der Wilhelmstraße angepasst wird.

Herr Rohkohl rät, hinsichtlich Veränderung der Autobahnzufahrt Richtung Hamburg sowie auch der Untertunnelung des Bahnüberganges Prisdorf immer wieder Anträge zu

stellen, da einmal abgelehnte Anträge nicht automatisch wieder aufgegriffen werden. Bei Antragstellung sollte immer der Sicherheitsaspekt genannt werden.

Der Ausbau der K22 war nicht Untersuchungsgegenstand. Herr Rohkohl ist der Ansicht, dass dieser zwar eine Entlastung bringen würde, jedoch nicht in dem Maße, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen hinfällig würden.

Wie realistisch die im Plan angedachten Maßnahmen sind, ist eine Frage des Geldes. Herr Rohkohl sieht es als positiv an, dass bereits einige Maßnahmen umgesetzt wurden.

Herr Mörker und Herr Früchtenicht äußern sich positiv über den Plan. Herr Mörker ist nicht der Ansicht, dass er „das Geld nicht wert ist, auf dem er gedruckt wurde“, wie es in der Zeitung zu lesen war

Herr Stümer eröffnet die Einwohnerinnen- und Einwohnerfragestunde zu diesem TOP.

Herr Krüger weist darauf hin, dass die Schranke in Prisdorf von 8 Stunden 4,5 Stunden geschlossen ist. Er ist der Ansicht, dass mehr Zughalte in Tornesch zu noch längeren Schließzeiten führen würden, da die Schranke bereits geschlossen wird, wenn die Züge in Tornesch einfahren. Er möchte wissen, für wie realistisch ein Tunnelbau in Prisdorf ist. Herr Rohkohl kann das nicht genau beantworten. Die Bahn hat jedoch großes Interesse am Abbau von Bahnübergängen.

Herr Fromhein verliest diverse Fragen, die er schriftlich vorliegen hat und übergibt. Diese sind dem Protokoll als Anlage beigefügt.

Herr Rohkohl erläutert, dass z.B. die Radfahrer bei der Planung einer Rechtsabbiegespur im Verkehrsentwicklungsplan nicht genannt wurden, diese aber bei der Detailplanung sehr wohl berücksichtigt werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde ohne Rücksicht auf Eigentumsverhältnisse erarbeitet, da es sich um ein Gesamtkonzept handelt. Die Klärung der Eigentumsverhältnisse ist ebenfalls Teil der Detailplanung.

Herr Kampe ist der Ansicht, dass durch die vorgeschlagenen Maßnahmen zwar die Verkehrszahlen erhöht werden könne, die Wohnqualität aber außer Acht gelassen wurde. Er möchte wissen, ob die Fahrgastzahlen der neuen Buslinie noch kommen und ob die Linie „festzementiert“ ist. Herr Lutz erklärt, dass die Zahlen noch genau ermittelt werden und die Linie zunächst auf ein Jahr befristet ist. Herr Stümer beschließt die Diskussion um die Buslinie, da diese nicht Thema des TOP ist, sondern im Umweltausschuss beraten wird.

Herr Krüger ist der Ansicht, dass die Untersuchung des Quellverkehres wichtig gewesen wäre. Herr Stümer teilt diese Ansicht, sieht aber den Wert des Planes in den konkreten Zahlen.

Herr Radon fragt, ob eine weitere Untertunnelung für Radfahrer überhaupt möglich ist. Die Brücke wurde seinerzeit gebaut, da Tunnels als Angsträume wahrgenommen werden. Dies könnte laut Herrn Rohkohl durch entsprechende Gestaltung verhindert werden, ist aber eine Kostenfrage.

Er möchte außerdem wissen, ob durch die Schaffung neuer Parkplätze durch Aufstockung einer Parkpalette in der Hamburger Straße ein Effekt mehr Fahrzeuge sein könnte. Das bestätigt Herr Rohkohl. Maßnahmen, die die jeweilige Verkehrsart fördern, führen immer auch zur Stärkung der Verkehrsart. Herr Rieck erklärt, dass der Bau- und Planungsausschuss aus diesem Grunde auch die Aufstockung des Parkplatzes im Investitionsplan zu Gunsten der neuen Fahrradgarage zurückgestellt habe.

Herr Stümer schlägt vor, die Verabschiedung des Verkehrsentwicklungsplanes noch einmal in den Fraktionen zu beraten und die Abstimmung auf die nächste Sitzung zu vertagen. Über diesen Vorschlag herrscht Einvernehmen.

Zu diesem TOP sind zwei Anlagen vorhanden!

Beschlussempfehlung

Der Bau- und Planungsausschuss empfiehlt der Ratsversammlung den Verkehrs-Entwicklung-Plan in der vorliegenden Form zu beschließen.

Stadt Tornesch

Verkehrsentwicklungsplan

2013 - 2017

1 Aufgabenstellung u. Vorgehen

Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

- ganzheitliche Betrachtung aller Verkehrsarten (Kfz, ÖPNV, SPNV, Rad- u. Fußverkehr)
- nachhaltige Verbesserung der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit
- langfristige Sicherstellung der Leistungsfähigkeit und Rechtskonformität

Methodik

Stufe 1 – Bestandsanalyse (Infrastruktur, Verkehr, Bevölkerung, Defizite, …) (2013)

Stufe 2 – Konkretisierung der Zielfindung (Schwerpunktsetzung, Planungsideen) (2014)

Stufe 3 – Entwicklung und Bewertung konzeptioneller Maßnahmen (2014)

→ zusätzliche Beteiligung „Träger öffentlicher Belange“ (2015)

Stufe 4 – Integriertes Handlungskonzept (2016)

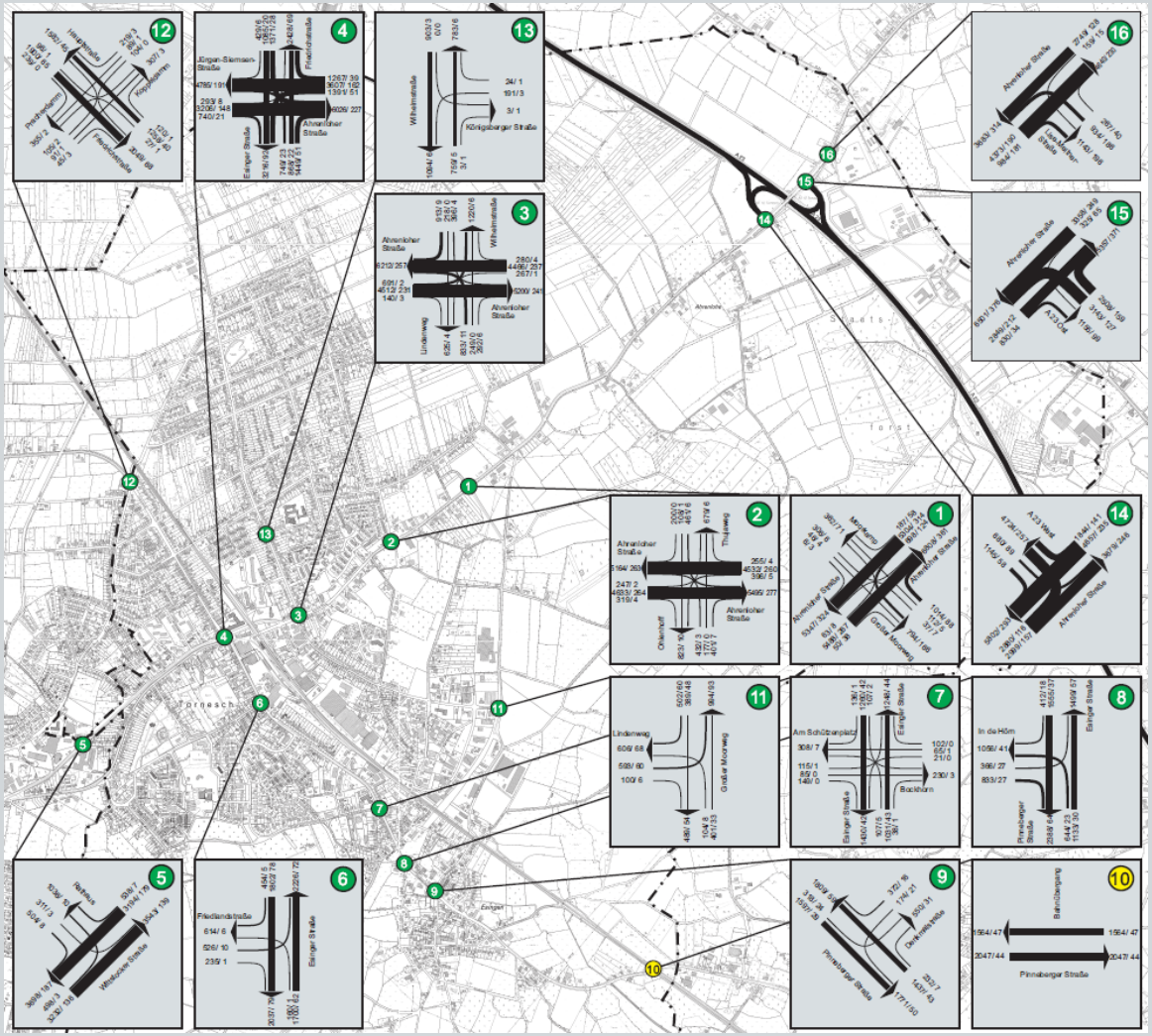
Stufe 5 – Beschluss des Verkehrsentwicklungsplanes

2 Bestands- u. Defizitanalyse

Verkehrserhebung

- April / August 2013
- 16 Knotenpunkte
- Normalwerktag (Do.)
- 6.00 – 10.00 Uhr
- 15.00 – 19.00 Uhr

Leistungsfähigkeitsberechnung



2 Bestands- u. Defizitanalyse

Verkehrserhebung

- Bahnübergang Prisdorf
- Schließzeiten
- Freigabezeiten
- Zugzahlen

Uhrzeit		Anzahl Züge		Schließzeit	Fahrzeit (nach Wartezeit)
von	bis	aus HH	aus Elmshorn		
06:00:00	06:02:00	1	1	00:02:00	00:02:00
06:04:00	06:11:00	1		00:07:00	00:00:00
06:11:00	06:17:00	1	2	00:06:00	00:02:00
06:19:00	06:21:00		1	00:02:00	00:01:00
06:22:00	06:25:00	1	1	00:03:00	00:03:00
06:28:00	06:34:00	2	2	00:06:00	00:05:00
06:39:00	06:42:00		1	00:03:00	00:00:00
06:42:00	06:44:00	1		00:02:00	00:04:00
06:48:00	06:51:00		1	00:03:00	00:00:00
06:51:00	06:53:00	1		00:02:00	00:02:00
06:55:00	06:57:00		1	00:02:00	00:01:00
06:58:00	07:02:00	1		00:04:00	00:02:00
07:04:00	07:07:00	1		00:03:00	00:08:00
07:15:00	07:16:00		1	00:01:00	00:01:00
07:17:00	07:20:00	1	1	00:03:00	00:06:00

2 Bestands- u. Defizitanalyse

Unfallanalyse

- Zeitraum 2010 - 2012
- Unfallhäufungsstellen
  (≥ 5 Unfälle in 3 Jahren)
- Unfalltypen
- Unfallbeteiligung

2 Bestands- u. Defizitanalyse

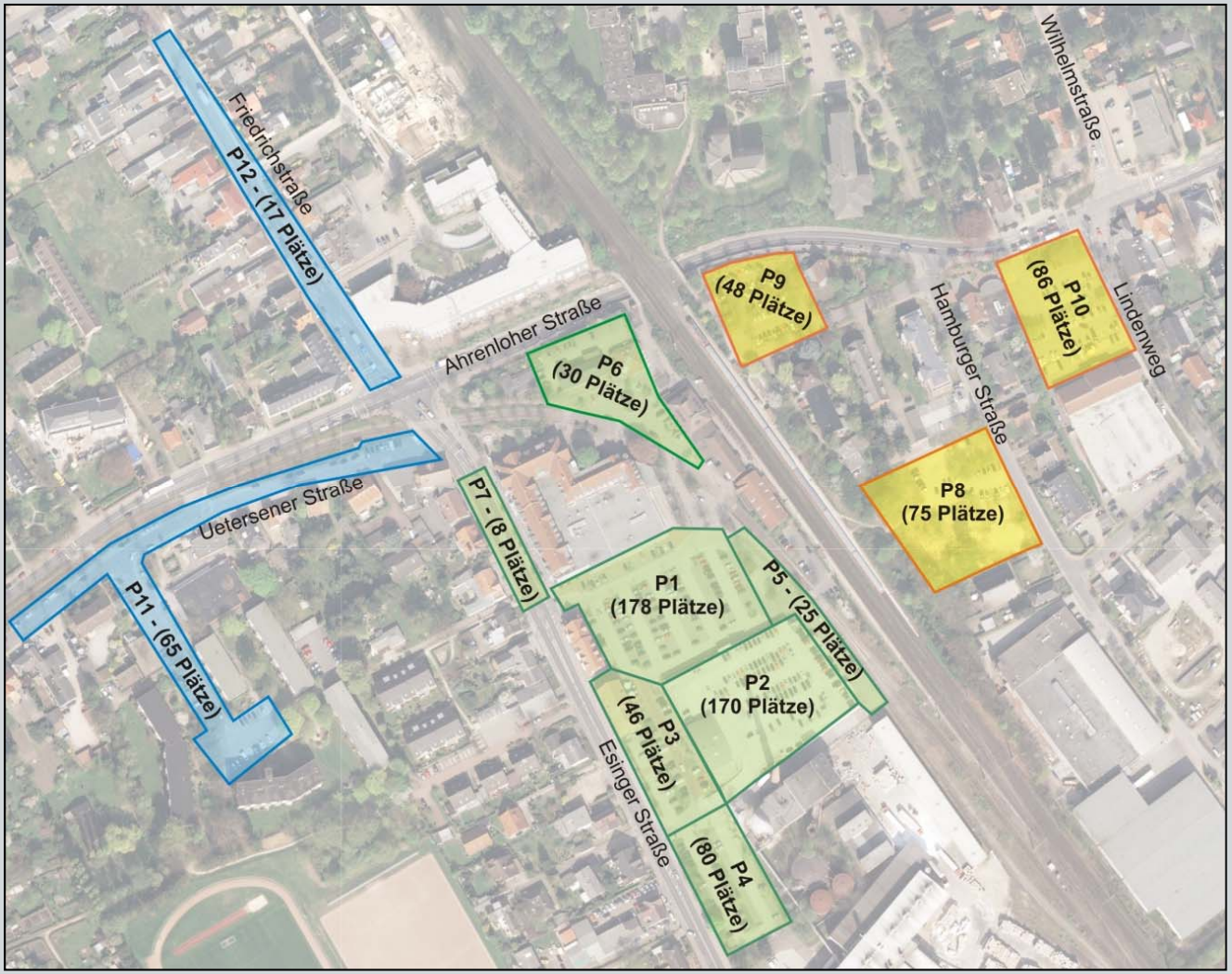
Radverkehr, ruhend

- Zählung
- Ortsaufnahme
- Bedarfsermittlung

2 Bestands- u. Defizitanalyse

Parkraumanalyse

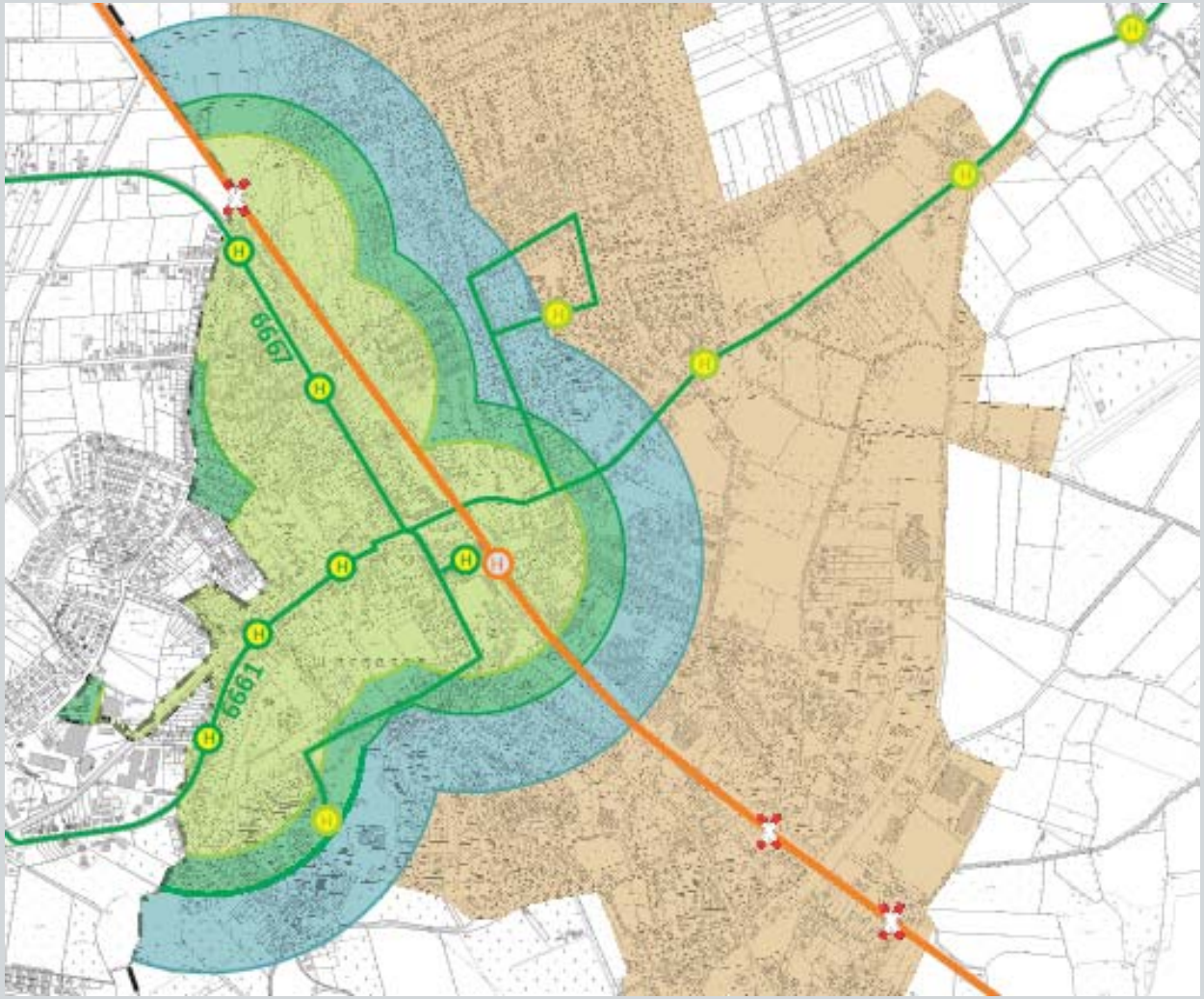
- Zentrum / Bahnhof
- Bestandserfassung
- Auslastungsgrad



2 Bestands- u. Defizitanalyse

Erschließung ÖPNV

- Buslinien / Haltepunkte
- Entfernungsbereiche
- Erschließungsqualität



3 Konkretisierung der Zielfindung

Basis: Bestands- und Defizitanalyse

→ fachliche Abstimmung mit Verwaltung

→ Anregungen aus der Beteiligung „Träger öffentlicher Belange“

→ Schwerpunktsetzung für konzeptionelle Maßnahmen (20 Stück)

Konzeptionelle Maßnahmen

Ahrenloher Straße / Esinger Straße / Friedrichstraße

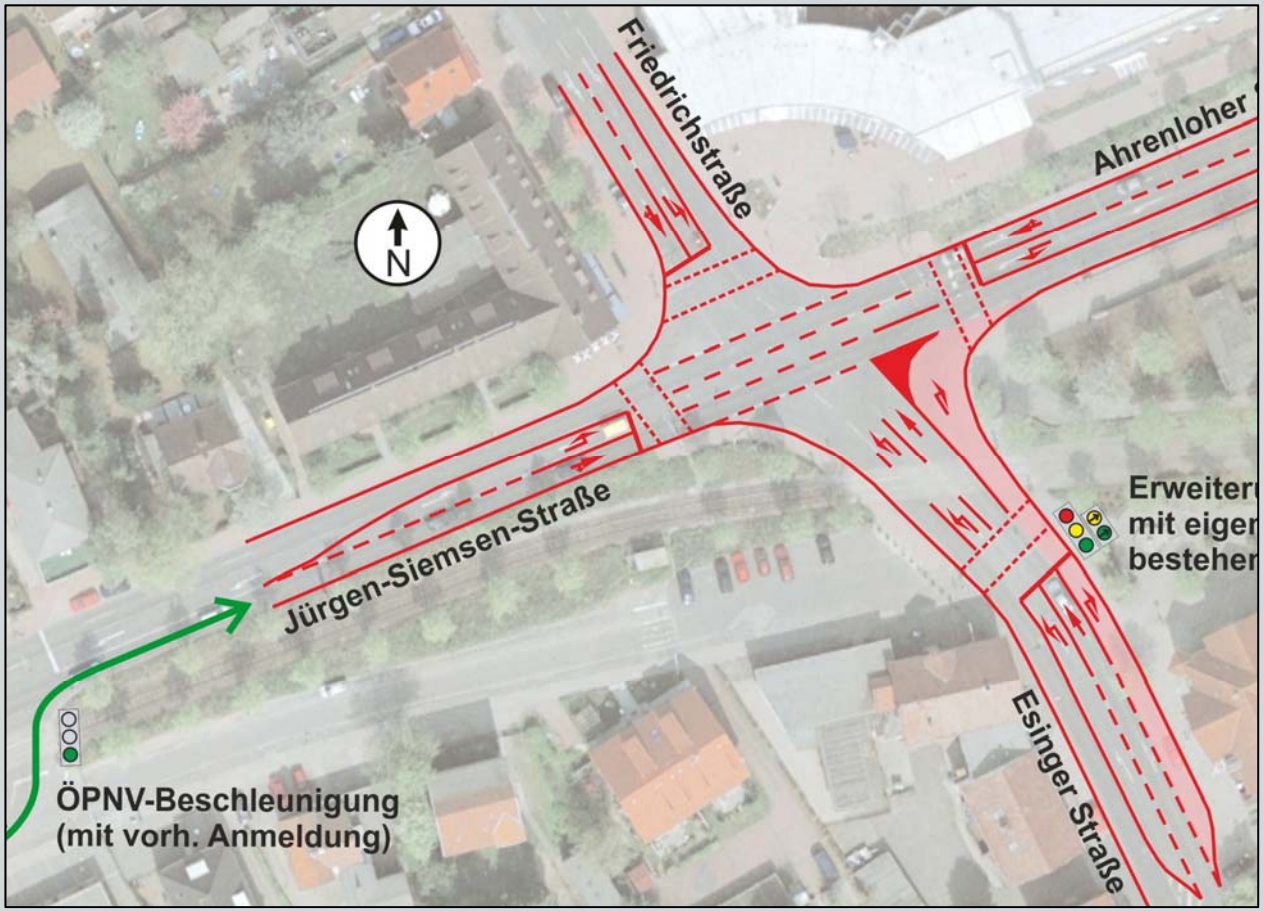
Steigerung der Leistungsfähigkeit

- Einrichtung eines Rechtsabbiegestreifens

→ Zustimmung durch LBV-SH und Kreis erfolgt (Baulastträger)

→ Entwurfsplanung in Bearbeitung

- ÖPNV-Beschleunigungssystem mit Anmeldetechnik
- erleichterte Einfahrt für die Linie 6661 in die Jürgen-Siemsen-Straße

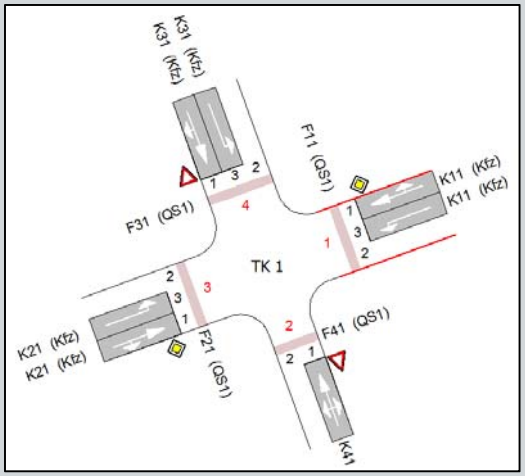


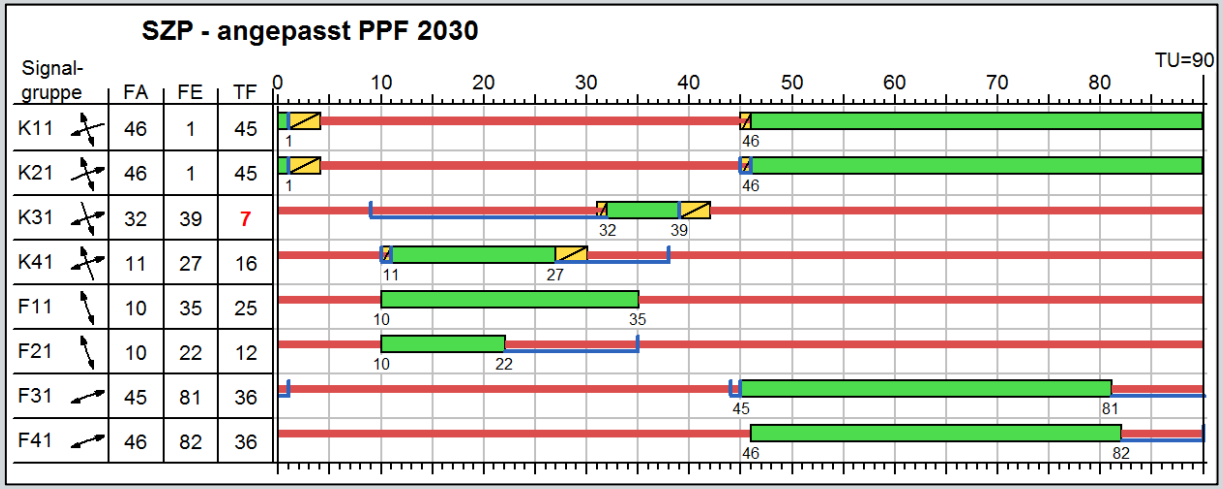
Konzeptionelle Maßnahmen

Ahrenloher Straße / Wilhelmstraße / Lindenweg

Steigerung der Leistungsfähigkeit

- Anpassen der Lichtsignalsteuerung (nachmittägl. Spitze)
- Verlängerung der Freigabe Ahrenloher Straße Ost (9s)
- Verlängerung der Freigabe Lindenweg (1s)
- Verringerung der Freigabe der Wilhemstraße. (5s)





Konzeptionelle Maßnahmen

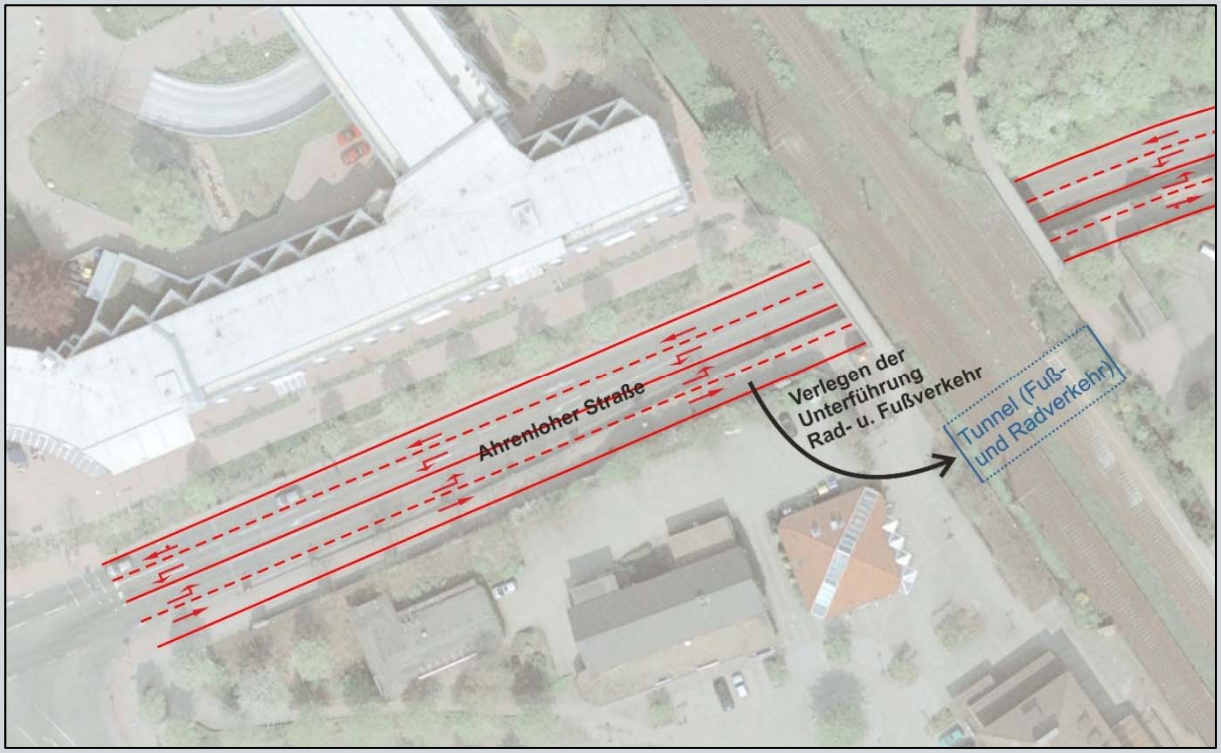
Umgestaltung der Bahnunterführung Ahrenloher Str.

Steigerung der Leistungsfähigkeit

- Vierstreifigkeit scheint möglich
- Stauraumerhöhung / Vorbeifahren

Jedoch nur in Kombination:

- alternative Unterführung für Rad- und Fußverkehr
- Qualitätssteigerung Rad- und Fußverkehr
- Verbesserung der städtebaul. Verknüpfung

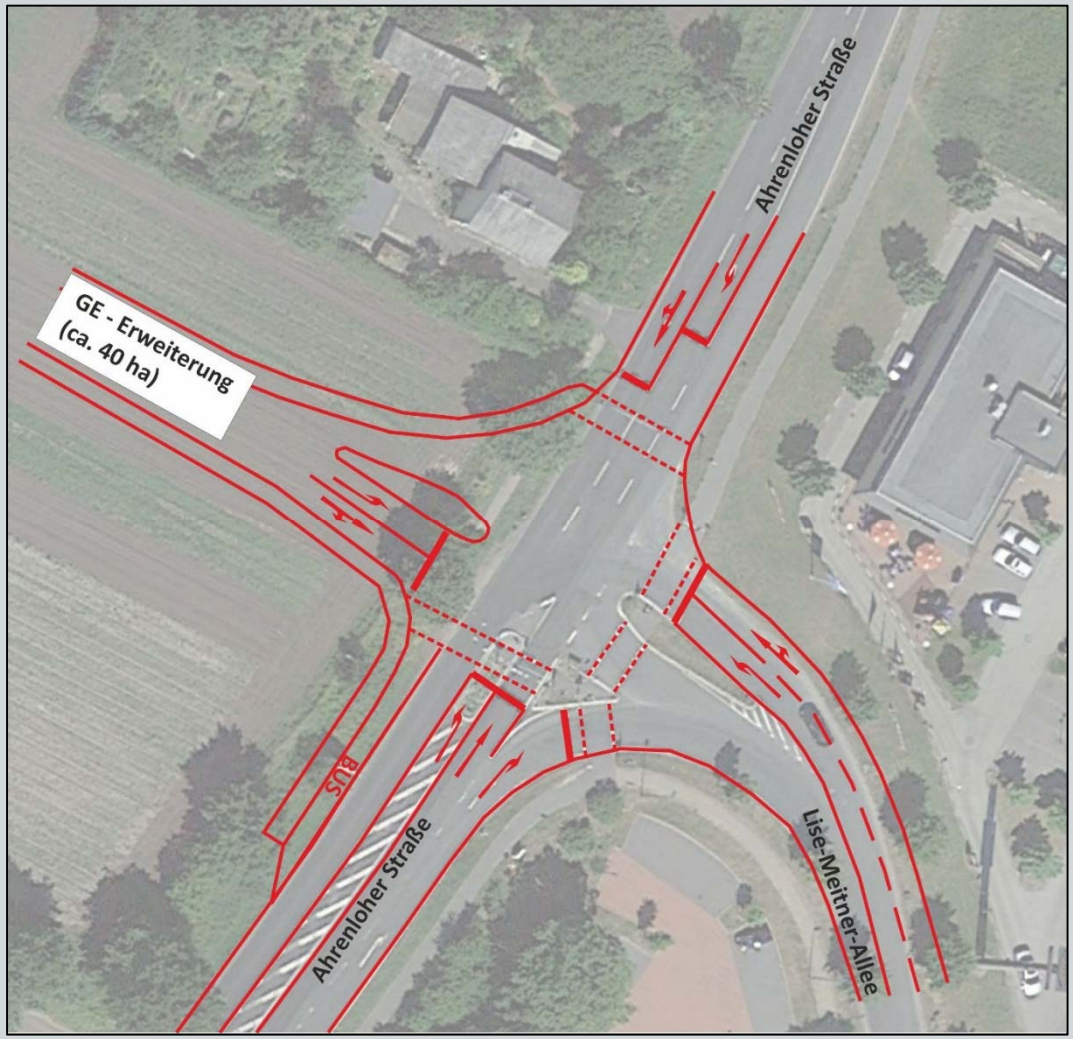


Konzeptionelle Maßnahmen

Erschließung des Gewerbegebietes „Oha“

Erschließung der Erweiterung GE

- Anbindung gegenüber der Lise-Meitner-Allee
- Erweiterung der Lichtsignalanlage
- zweistreifige Zufahrt der Lise-Meitner-Allee
- Einrichtung einer Bushaltestelle in der Ahrenloher Straße

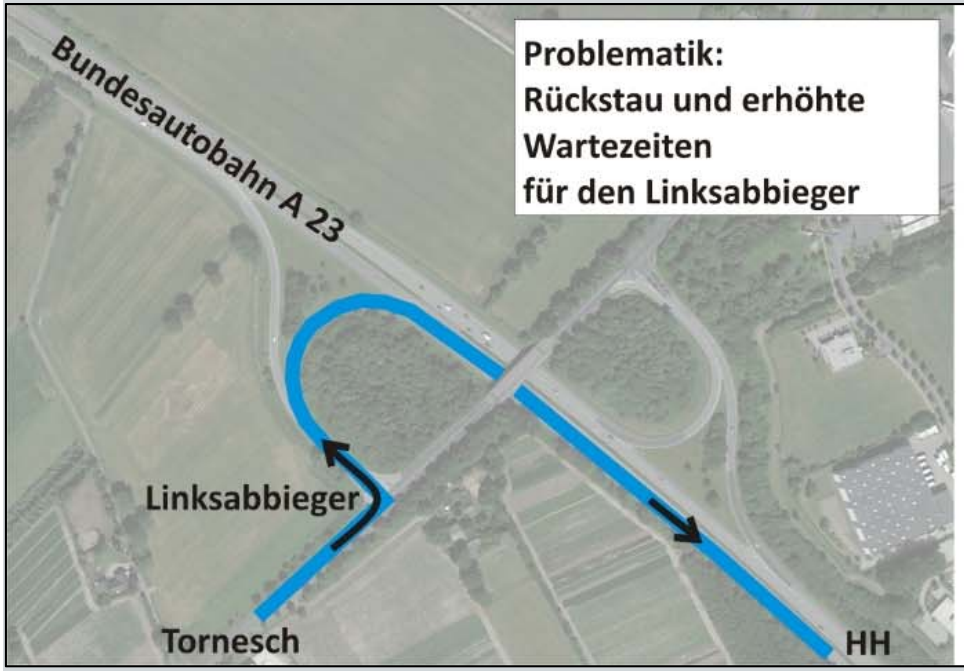


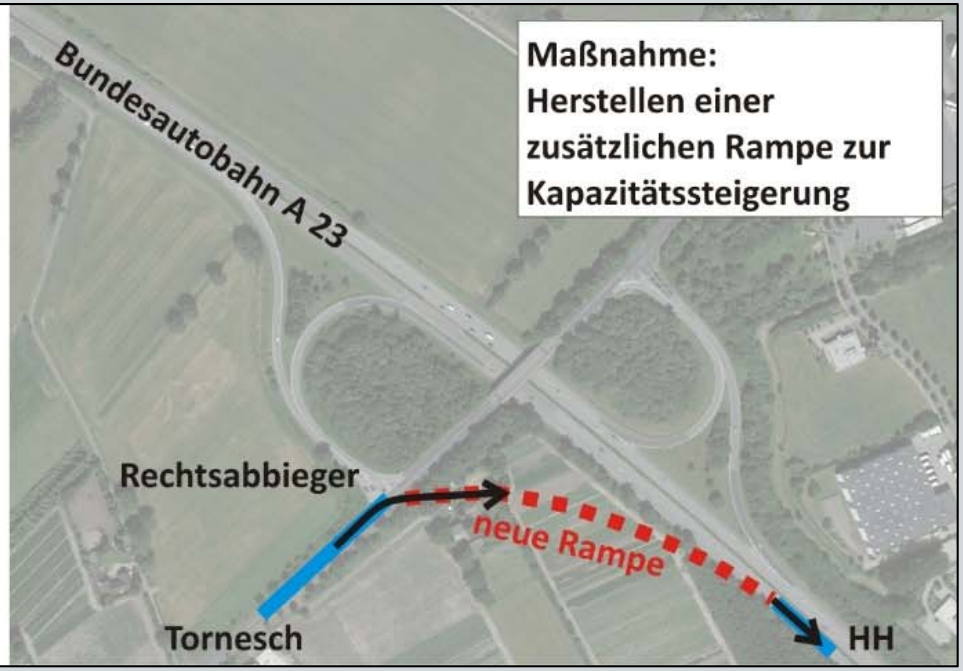
Konzeptionelle Maßnahmen

Anschlussstelle A 23 Tornesch

Steigerung der Leistungsfähigkeit

- Herstellen einer neuen Rampe zur A 23 (ggf. Verknüpfen mit 6-streifigem Ausbau ab Tornesch)
- Aufheben des Linksabbiegestreifens in der Ahrenloher Straße





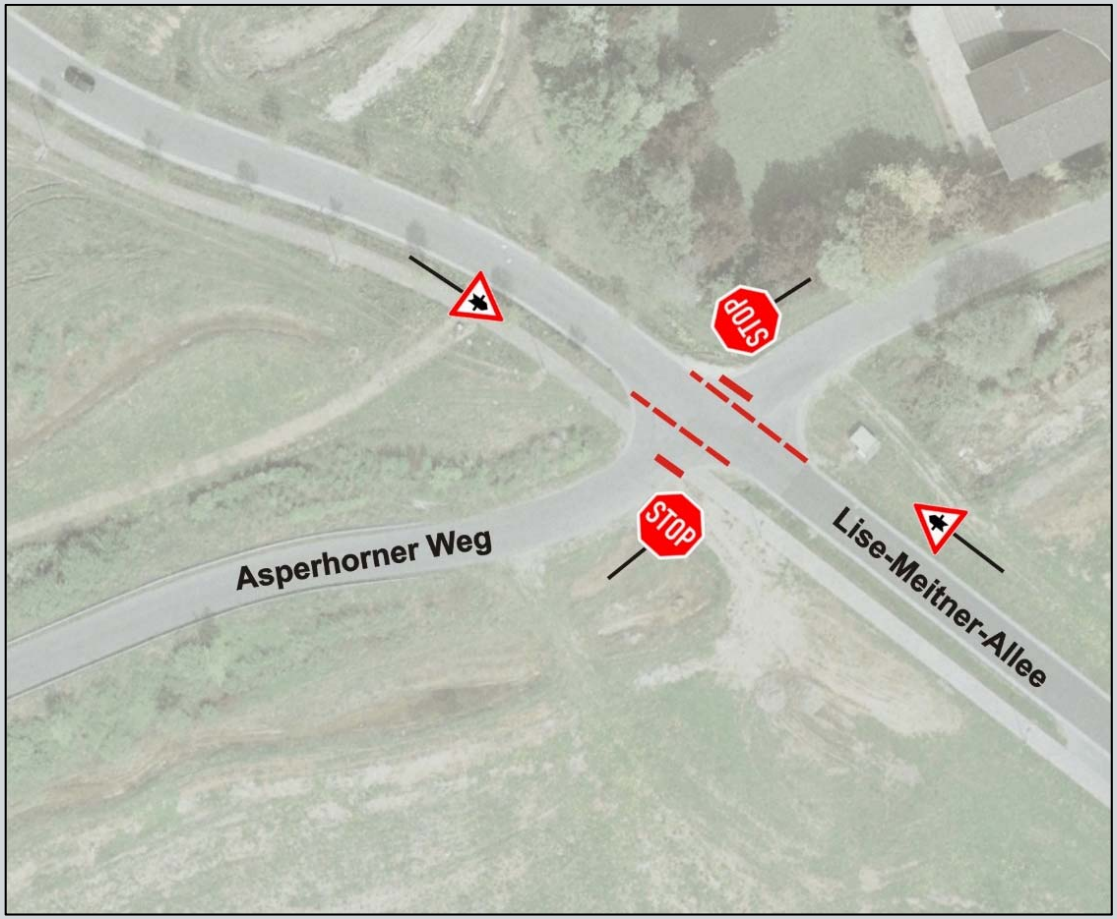
Konzeptionelle Maßnahmen

Lise-Meitner-Allee / Asperhorner Weg

Steigerung der Verkehrssicherheit

- ehemals Unfallhäufungsstelle
- Verschärfung der Vorfahrtregelung
- Aufstellen der Verkehrszeichen 206 „Halt! Vorfahrt gewähren!“

→ Anpassung der Vorfahrt ist erfolgt

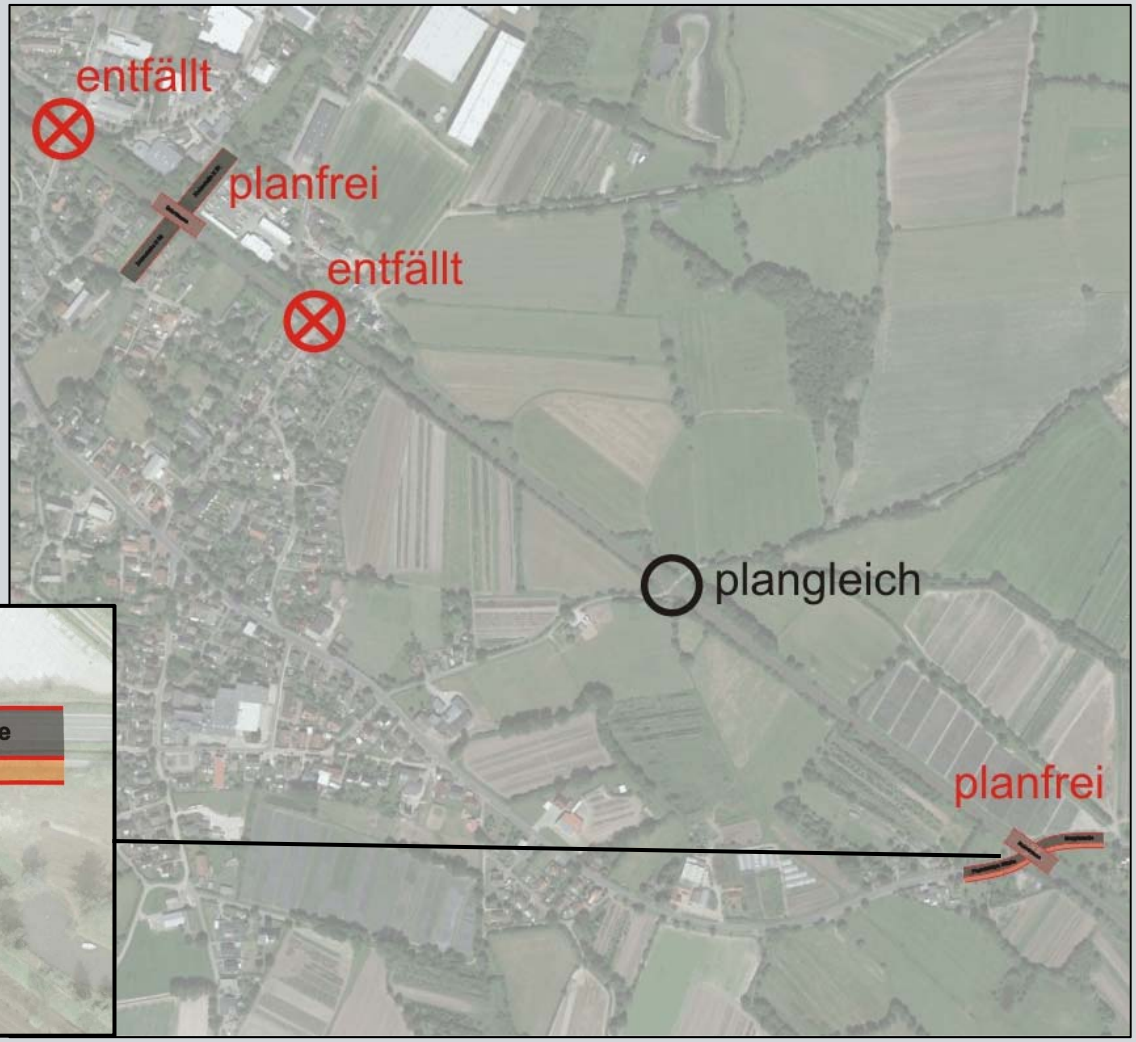


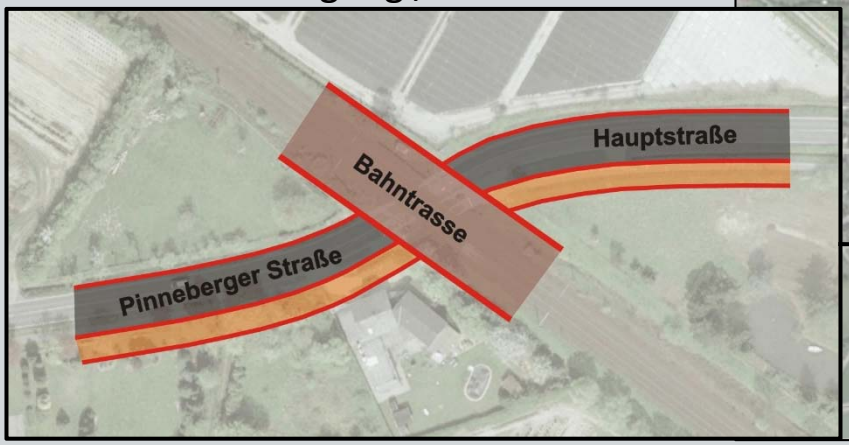
Konzeptionelle Maßnahmen

Unterführungsbauwerk, Pinneberger Straße

Verbesserung des Verkehrsablaufes

- Herstellen eines Unterführungsbauwerkes in der Pinneberger Straße
- Planfreier Knotenpunkt
- Reaktion auf sehr hohe Beeinträchtigung / Wartezeiten



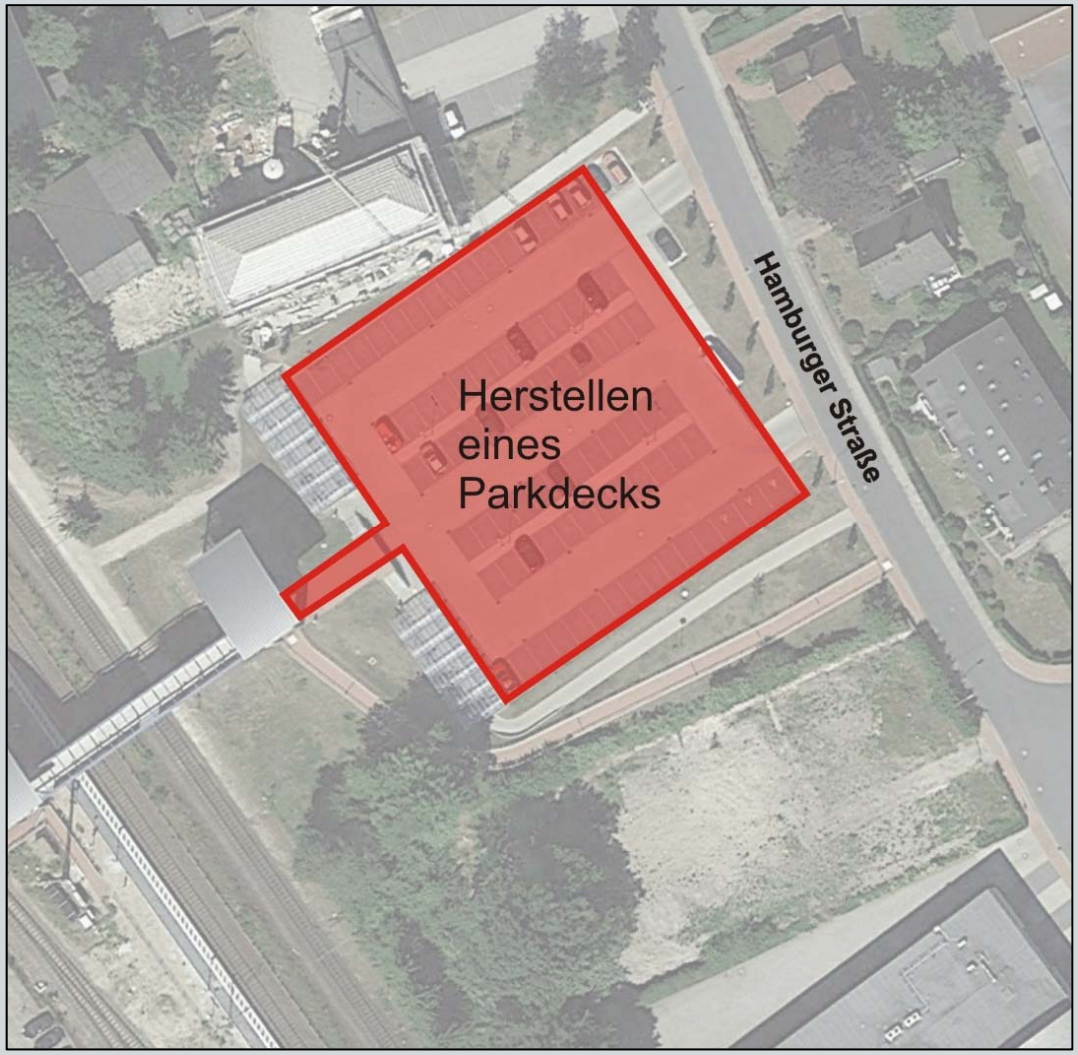


Konzeptionelle Maßnahmen

Parkdeck in der Hamburger Straße

Anpassung an Parkraumnachfrage

- Herstellen eines Parkdecks P+R
- Verdoppelung der 75 Parkstände durch EG + zwei Parkdeckebenen



Konzeptionelle Maßnahmen

Erweiterung, Parkdeck auf Geschäftshaus

Anpassung an Parkraumnachfrage

- Herstellen eines weiteren Parkdecks
- Erweiterung um ca. 70 Parkstände
- Anschluss an Brücke besteht bereits

Konzeptionelle Maßnahmen

Einrichten einer Stadtbuslinie

Verbesserung des ÖPNV-Angebotes

- Einrichten einer neuen Stadtbuslinie
- Reaktion auf unzureichende Abdeckung und erfolgte Stadtentwicklung

→ NEU: Linie 6668 seit dem 11.12.2016 (1h-Takt)

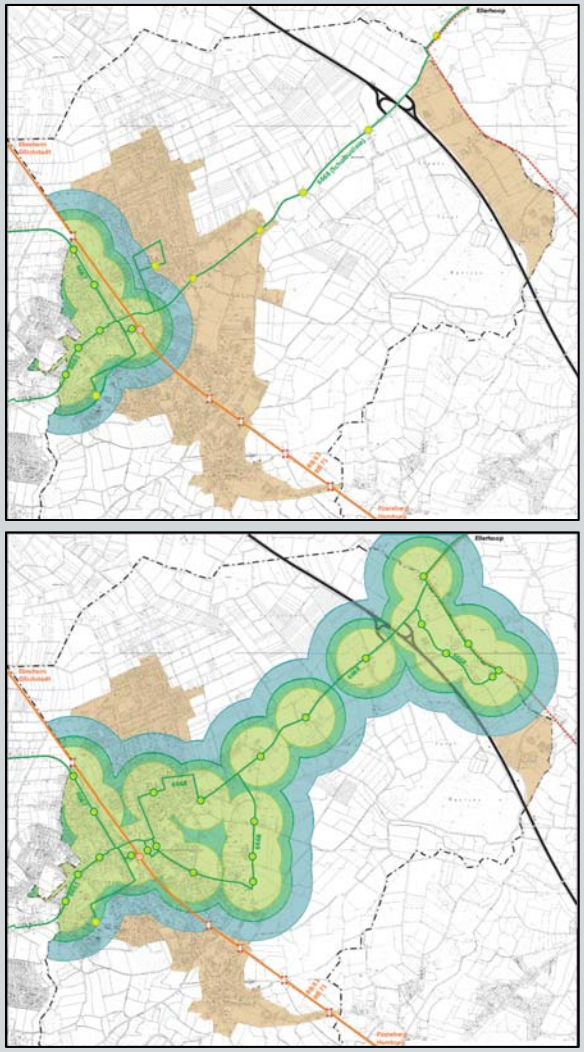
→ Tornesch – Ahrenlohe – Ellerhoop

→ deutliche Verbesserung des Angebotes!

→ Maßnahme zur Verkehrsvermeidung

→ sukzessive Anpassung an Nachfrage

→ denkbare Erweiterung nach Esingen zu Schwachlastzeiten (11.00 + 13.00 + 15.00 Uhr)



Konzeptionelle Maßnahmen

Haltepunkt, Gewerbegebiet „Oha“

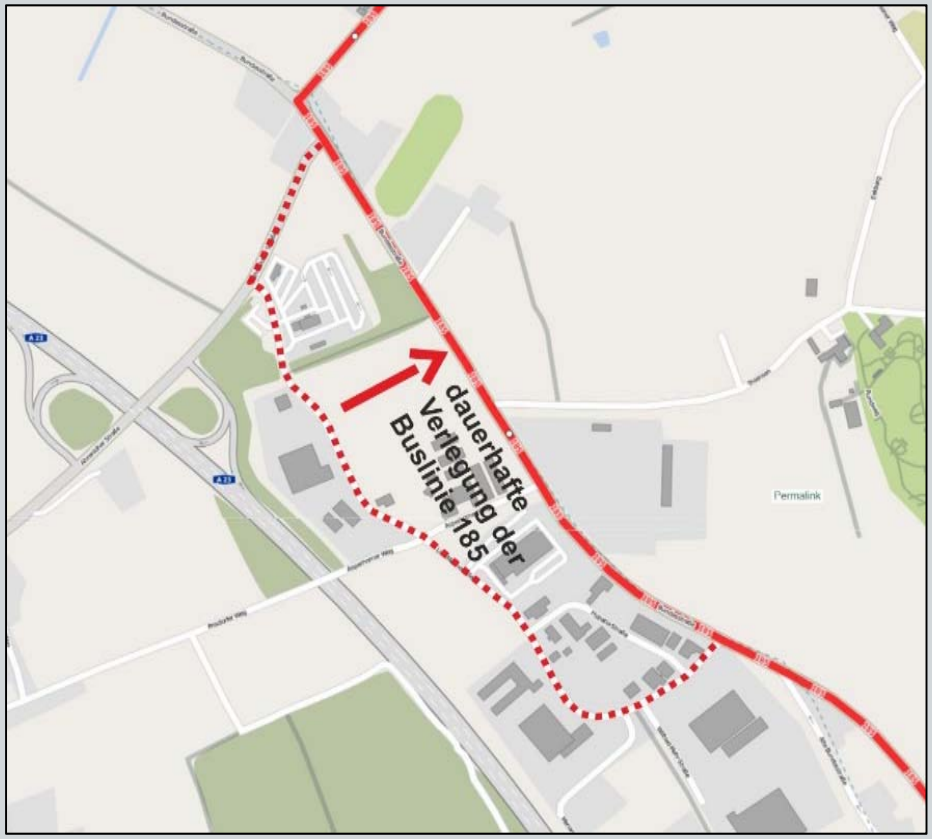
Qualitätssteigerung ÖPNV

- Buslinie 6668 stellt Anbindung des Gewerbegebietes sicher

- Dauerhafte Verlegung der Linie 185 auf die Kreisstraße K 21

→ Bedienung des Gartenbauzentrums wird verbessert

→ Fahrzeitverkürzung der Linie 185 um ca. 4 min



Konzeptionelle Maßnahmen

Stadtbahntrasse zwischen Uetersen und Tornesch

Erweiterung, SPNV-Angebot

- Strecke ca. 3,0 km
- konkurrierend mit ÖPNV, Rad, Kfz, Fußgänger
- direkter Anbindung an Bahnhof Tornesch wirkt sich negativ auf den Knotenpunkt Ahrenloher Straße / Esinger Straße aus
- hohe Investitionskosten
- Vision: Zweisystem-Stadtbahn mit Durchbindung von Uetersen bis Pinneberg

Konzeptionelle Maßnahmen

Erhöhung der Bahnhalte am Bahnhof Tornesch

Erweiterung, SPNV-Angebot

- bisherige Bedienung durch: RB 61 Itzehoe - HH Hbf, RB 71 Wrist - HH Altona (20 min Takt)
- tägliche Einsteiger: 2.800 (2010) → 3.900 (Jahr 2015) → Tendenz steigend

→ mehr Halte, engere Taktung, Anpassen der Fahrzeugkapazitäten bei RB 61 und RB 71

- Untersuchung von „Intraplan“
  - Systemhalt des RE 70 Kiel – HH Hbf kann Zuwachs um 600 Fahrgäste / Tag bewirken
  - Systemhalt des RE 6 Westerland – HH Altona führt zu weiterem Zuwachs

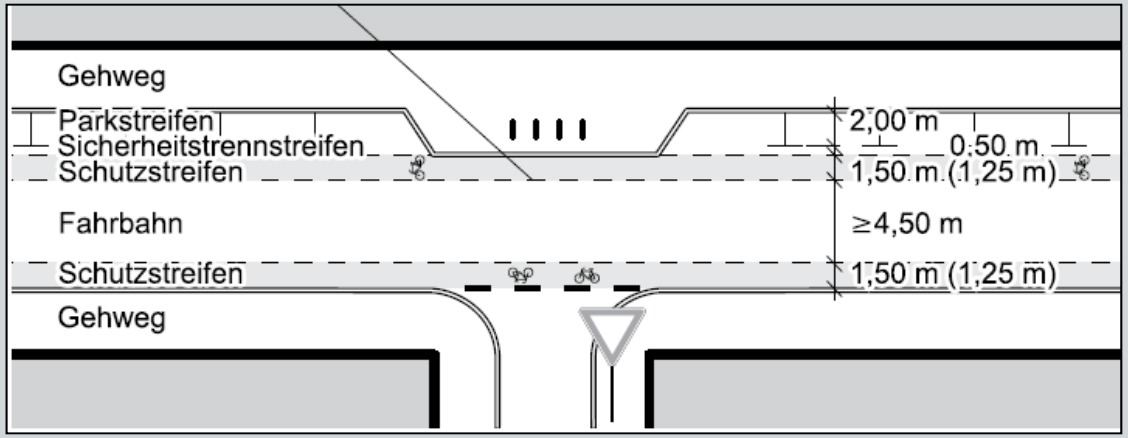
→ ggf. zunächst Angebotsverdichtung der RE Linien außerhalb der Hauptverkehrszeit, in den Abendstunden und am Wochenende („echter“ 20-Minuten-Takt)

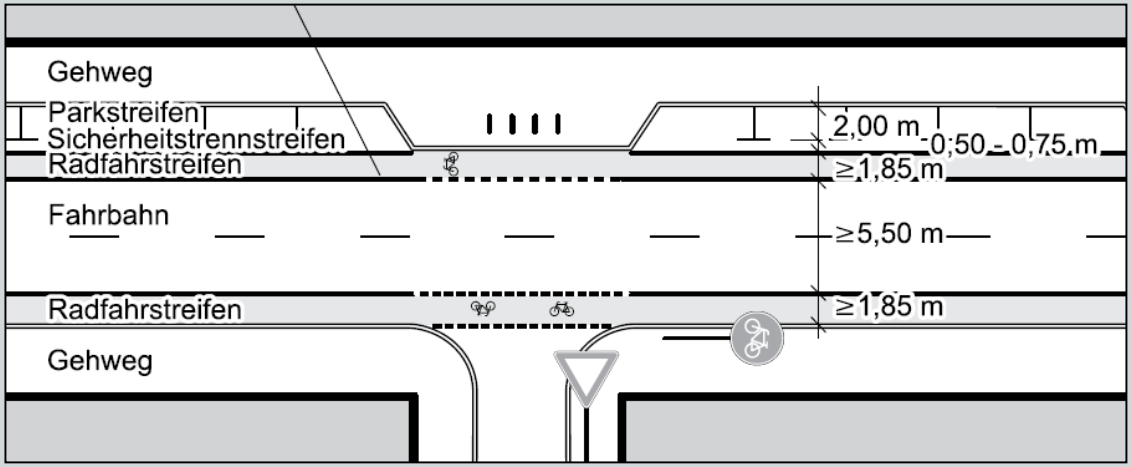
Konzeptionelle Maßnahmen

Allgemeine Planungsgrundsätze, Radverkehr

Rechtskonformität (StVO 2017)

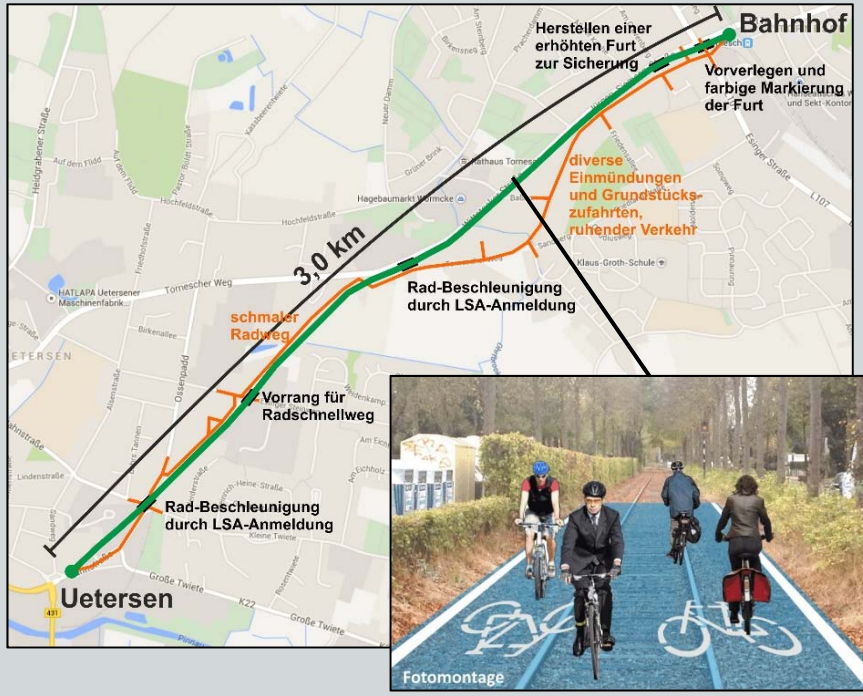
- **Grundsatz: „Radverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn“**
- hohe Verkehrsstärken (> 12.000 Kfz/24h) rechtfertigen ggf. benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen
- Handlungspflicht im Sinne der Verkehrssicherheit
- Einsatz von Schutzstreifen und Radfahrstreifen
- Radverkehr im Sichtfeld des Kfz-Verkehres
- Steigerung der Verkehrssicherheit





Konzeptionelle Maßnahmen

Radwegachse Uetersen – Tornesch – GE „Oha“



Steigerung der Angebotsqualität

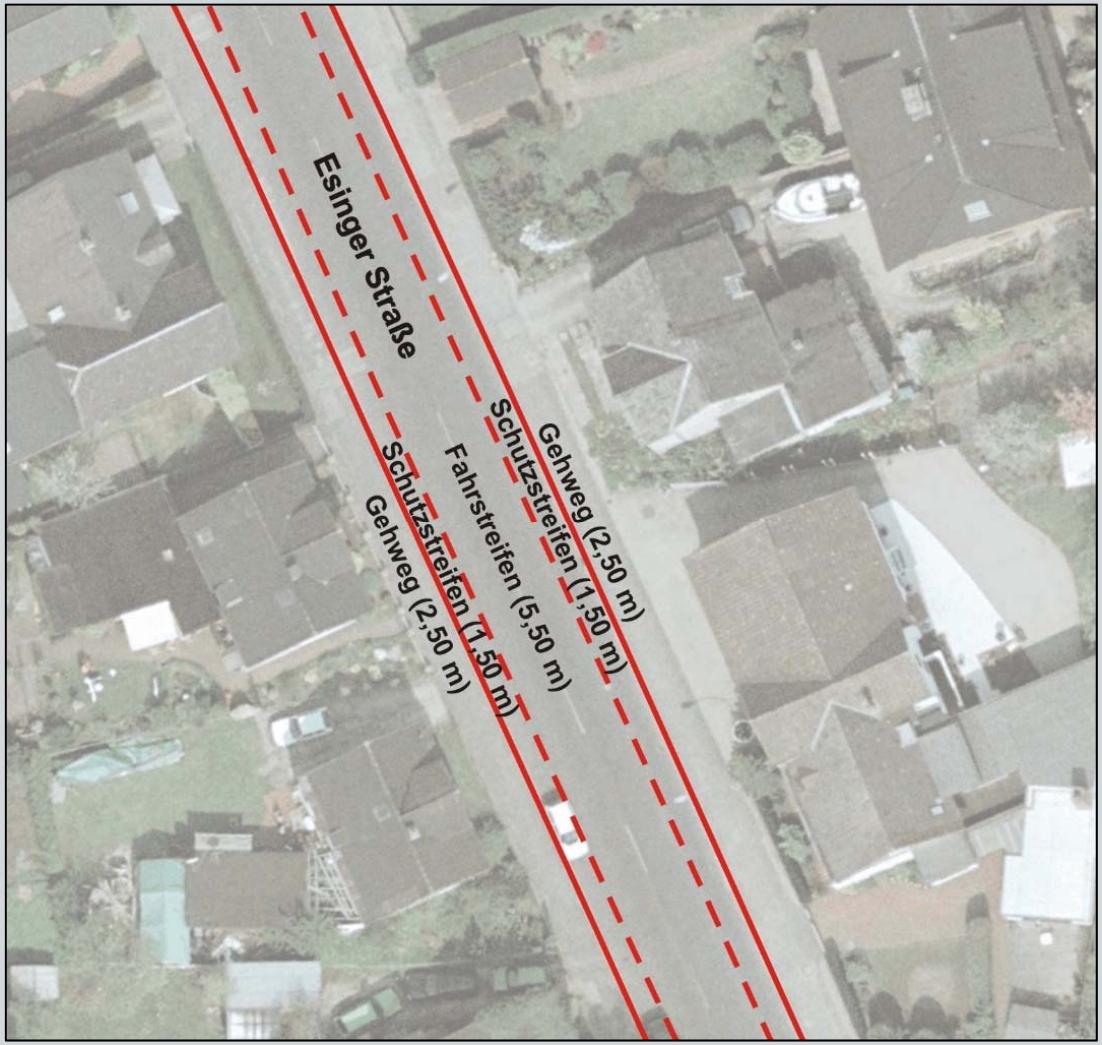
- Radschnellverbindung Uetersen – Tornesch über Werksbahntrasse
- gradlinig, reduzierte Konfliktstellen, hohe Qualität, passender Entfernungsbereich
- Optimierung / Ausbau der Radverkehrsverbindung zum Gewerbegebiet Oha (Route 1 und Route 2)

Konzeptionelle Maßnahmen

Radverkehrsführung, Esinger Straße

Steigerung der Verkehrssicherheit

- rechtskonforme Gestaltung nach StVO 2013 / 2017 und ERA 2010
- Aufheben des gemeinsamen Geh- und Radweges
- Markieren von Schutzstreifen
- Radverkehr wird in das Sichtfeld des Kfz vorgezogen
- Trennung vom Fußverkehr

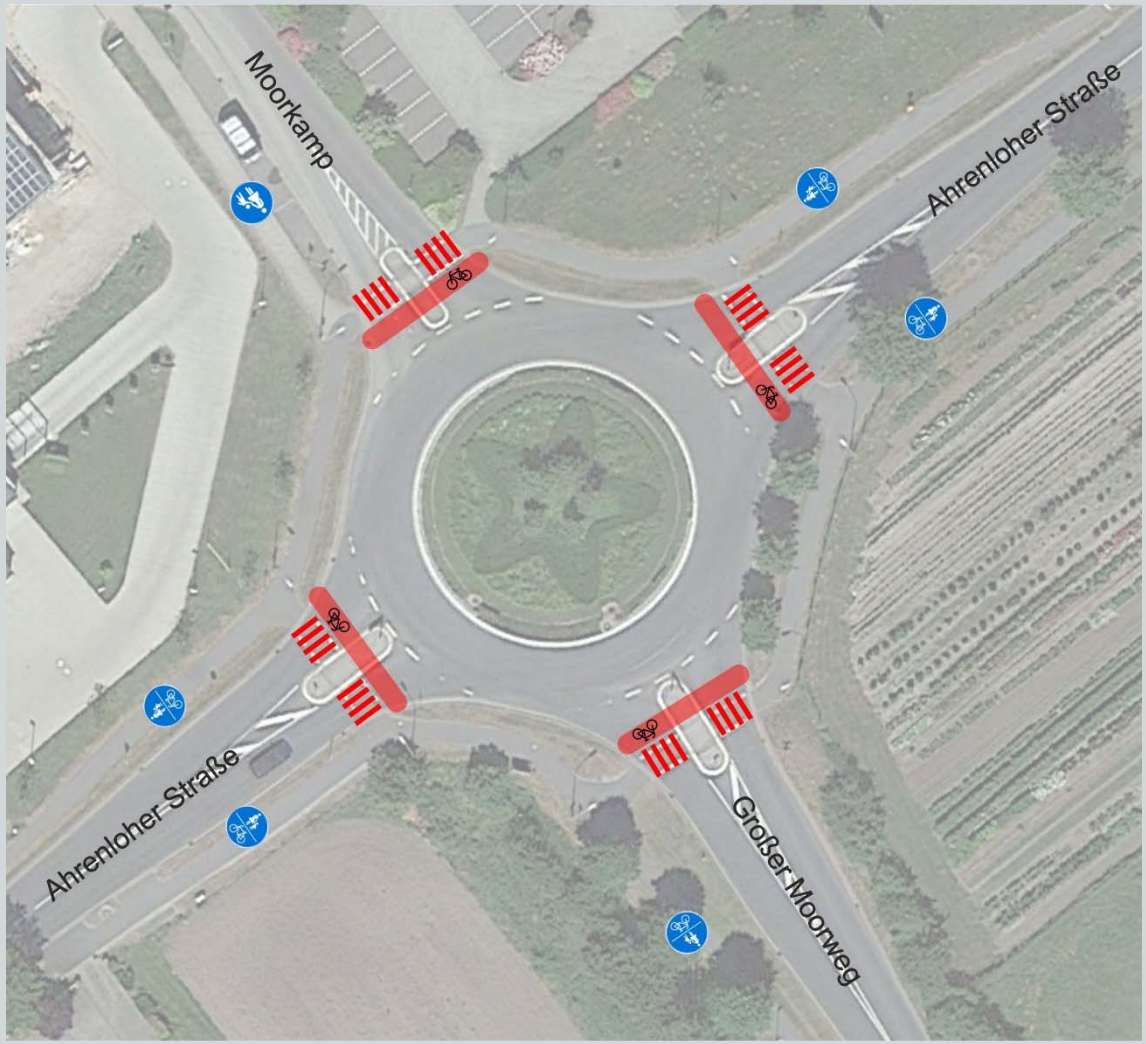


Konzeptionelle Maßnahmen

Radverkehrsführung, Ahrenloher Str. / Großer Moorweg

Steigerung der Verkehrssicherheit

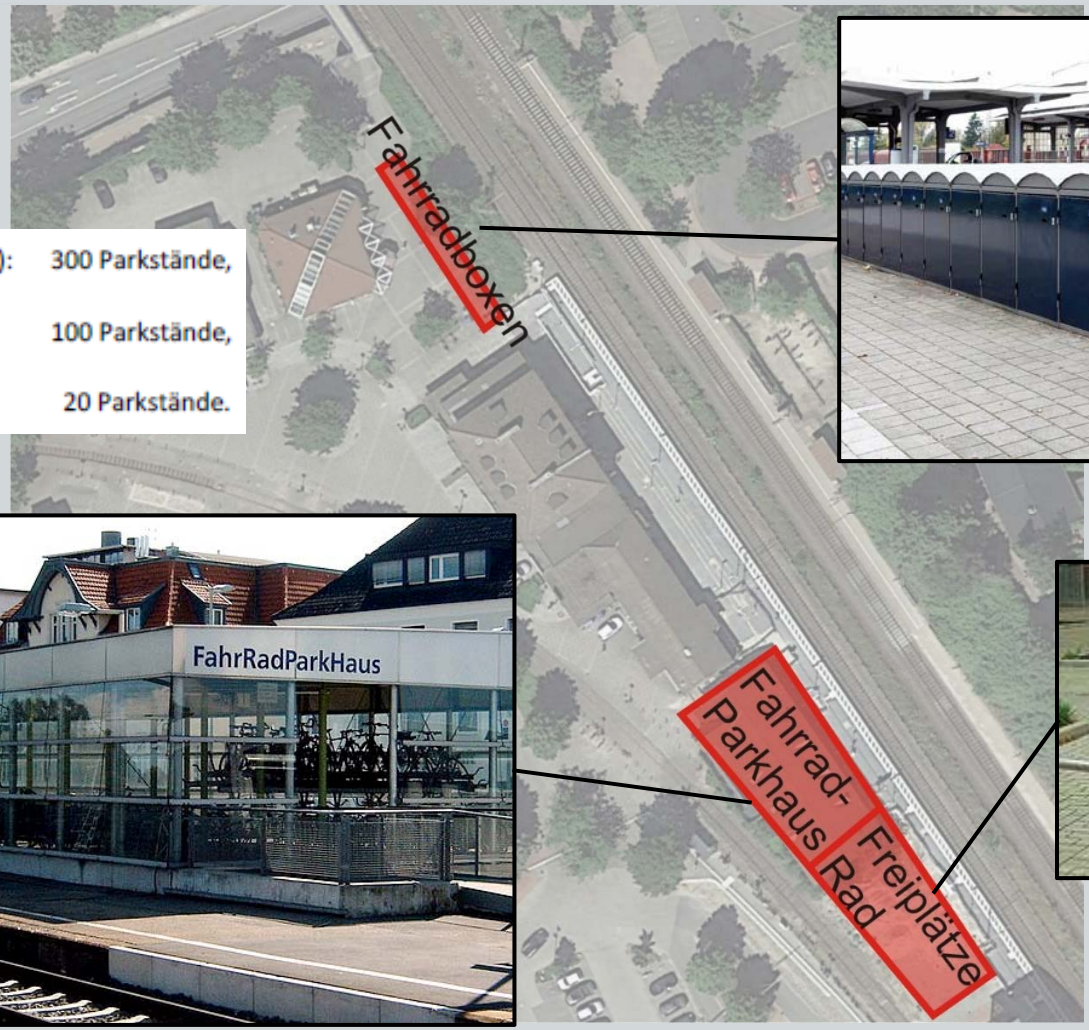
- vorfahrtberechtigte Führung des Rad- und Fußverkehres in allen Knotenpunktarmen
- Markierung von Radverkehrsfurten (mit Piktogramm und Einfärbung)
- Markieren von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen)



Konzeptionelle Maßnahmen

Fahrradparken am Bahnhof

Fahrradparkhaus (2 Etagen):	300 Parkstände,
Freiplätze:	100 Parkstände,
Fahrradboxen (E-Bikes):	20 Parkstände.



Konzeptionelle Maßnahmen

Stadträder am Bahnhof

Qualitätssteigerung

- wesentliche Ziele und Arbeitsstätten im Umfeld von 3 bis 4 km um den Bahnhof
- sehr guter Entfernungsbereich für das Verkehrsmittel „Fahrrad“

→ Wirtschaftlichkeit ist zu prüfen.

Konzeptionelle Maßnahmen

Allgemeine Planungsgrundsätze, Fußverkehr

Steigerung der Verkehrsqualität

- Beseitigen von Barrieren
- Behindertenleiteinrichtungen
- Trennung Fußverkehr / Radverkehr

5 Integrierter Handlungskonzept

Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen

- Priorität, Dringlichkeit, grobe Kosten
- **Maßnahmenpaket „Basis“**

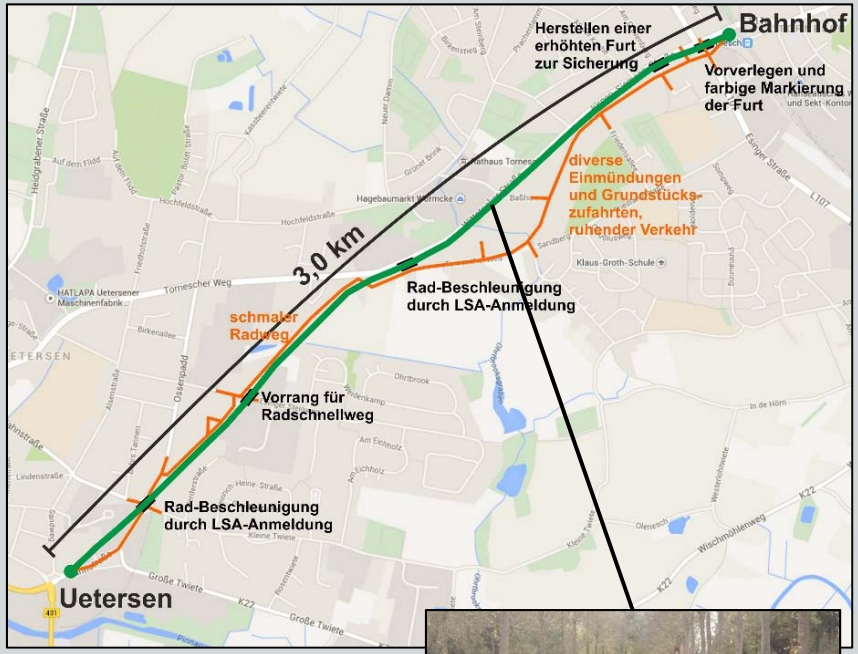
+ Maßnahmenergänzung „Zielrichtung Rad“

+ Maßnahmenergänzung „Zielrichtung SPNV“

Nr.	Straße / Knotenpunkt	Maßnahme	Dringlichkeit	grobe Kosten
1	Ahrenloher Straße / Esinger Straße / Friedrichstraße	Herstellen eines Rechtsabbiegestreifens und Rückbau des bestehenden Parkstreifens in der Esinger Straße, Einrichten einer ÖPNV-Beschleunigung an der Uetersener Straße	1	250.000 €
2	Ahrenloher Straße / Wilhelmstraße / Lindenweg	Anpassen des Signalprogramms an die Verkehrsbelastungen	1	10.000 €
6	Lise-Meitner-Allee / Asperhorner Weg	Anpassung der Vorfahrtregelung -bereits umgesetzt -	1	- €
16	Esinger Straße, Radverkehrsführung	Herstellen von beidseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn über 1,5 km	1	20.000 €
17	Ahrenloher Straße / Großer Moorweg / Moorkamp	Herstellen von Radverkehrsfurten und Fußgängerüberwegen in allen Knotenpunktarmen des Kreisverkehres, bauliche Anpassung	1	30.000 €
3	Ahrenloher Straße, Bahnunterführung	Herstellen einer vierstreifigen Fahrbahn im Tunnelbauwerk, Neubau einer parallelen Unterführung für Fuß- und Radverkehr	2	5.000.000 €
5	Anschlussstelle A 23	Erweiterung der Anschlussstelle zur A 23 um eine rechtsseitige Rampe	2	1.000.000 €
7	Pinneberger Straße, Bahnübergang	Herstellen einer planfreien Unterführung am Bahnübergang	2	10.000.000 €
13	Bahnhof	Erhöhung der Bahnhalte, Stoppkosten	2	100.000 €
4	Gewerbegebiet Oha	Vorbereitung der weiteren Gewerbegebietserschließung durch Herstellen einer Kreuzung, zweistreifige Zufahrt aus der Lise-Meitner-Allee	3	300.000 €
8	Hamburger Straße	Herstellen eines Parkdecks auf der bestehenden Parkplatzfläche	3	800.000 €
9	Esinger Straße	Herstellen eines weiteren Parkdecks auf dem Geschäftshaus Esinger Straße 3	3	800.000 €
10	Stadtbuslinie	Einrichtung einer Stadtbuslinie für die unzureichend erschlossenen Stadtgebiete (jährliche Kosten)	3	180.000 €
11	Lise-Meitner-Allee	Aufhebung eines Haltepunktes für die Buslinie 185	3	- €
14	Stadtgebiet Tornesch	Umsetzung der allgemeinen Planungsgrundsätze für die Radverkehrsführung gemäß StVO 2013	3	variabel
15.2	Radwegachse Tornesch-Gewerbegebiet Oha (Teilabschnitt 2)	Stärken einer zentralen Radschnellverbindung Tornesch-Gewerbgebiet "Oha", beidseitige Verbreiterung der Geh- und Radwege	3	500.000 €
18	Bahnhof	Neuordung und Erweiterung der Abstellanlagen für den Radverkehr	3	400.000 €
19	Bahnhof	Einrichten einer Station für Stadträder	3	nicht beziffer bar
20	Stadtgebiet Tornesch	Umsetzung der allgemeinen Planungsgrundsätze für die Fußverkehrsführung	3	variabel

5 Integrierter Handlungskonzept

Maßnahmenergänzung „Zielrichtung Rad“



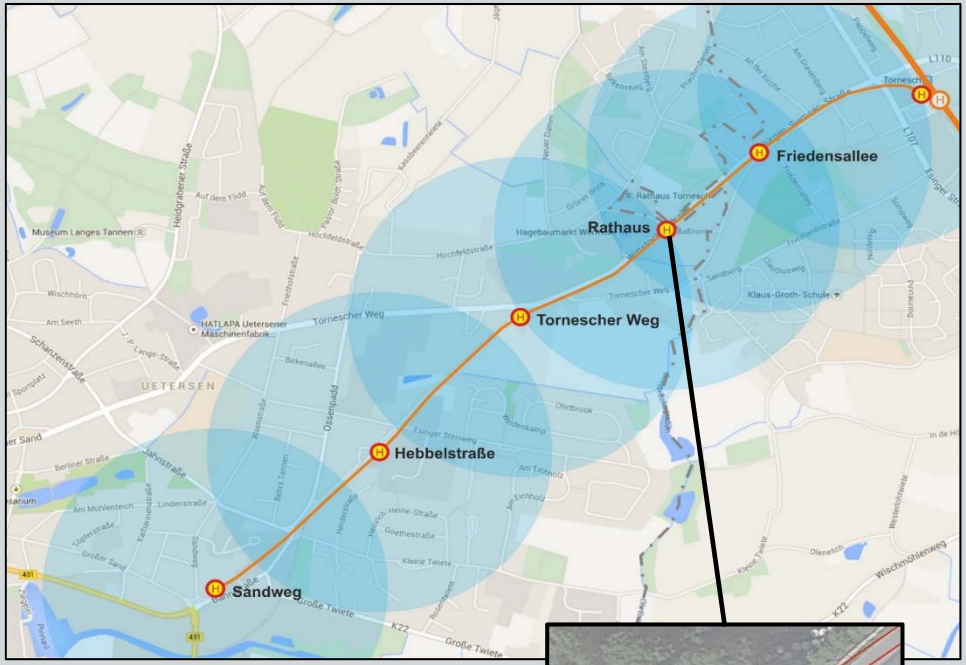
Verkehrsentwicklungsplan Tornesch - Maßnahmenergänzung RAD

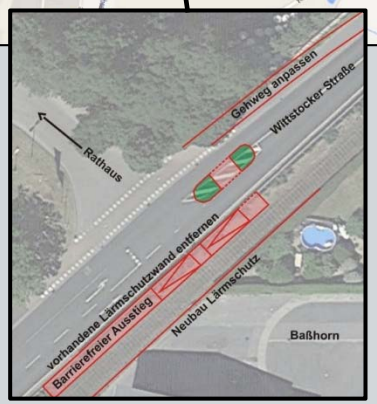
WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
BERATENDE INGENIEURE BEHREND & KRÜGER

Nr.	Straße / Knotenpunkt	Maßnahme	Dringlichkeit	grobe Baukosten
15.2	Radwegachse Tornesch-Gewerbegebiet Oha (Teilabschnitt 1 - Werksbahntrasse)	Stärken einer zentralen Radschnellverbindung Uetersen-Tornesch	3	1.000.000 €

5 Integrierter Handlungskonzept

Maßnahmenergänzung „Zielrichtung SPNV“





Verkehrsentwicklungsplan Tornesch - Maßnahmenergänzung SPNV

WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
BERATENDE INGENIEURE BEHREND & KRÜGER

Nr.	Straße / Knotenpunkt	Maßnahme	Dringlichkeit	grobe Baukosten
12	Bahntrasse Tornesch-Uetersen	Einrichtung einer regelmäßigen Stadtbahntrasse zwischen Uetersen und Tornesch	3	11.000.000 €

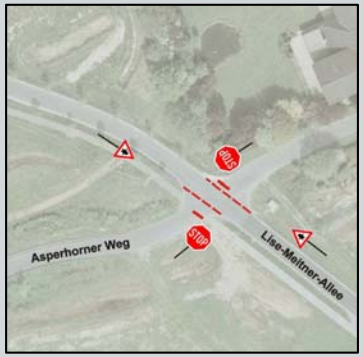
5 Schlusswort

- Es konnten über den VEP Defizite in der vorhandenen Infrastruktur aufgezeigt werden.
- Maßnahmenkonzepte zum Beseitigen der Defizite konnten erarbeitet werden.
- Die definierten Ziele zur Steigerung der Verkehrsqualität können erreicht werden.

→ Der VEP stellt die Orientierungshilfe bei einer weiteren <u>systematischen</u> Verkehrsentwicklung dar.

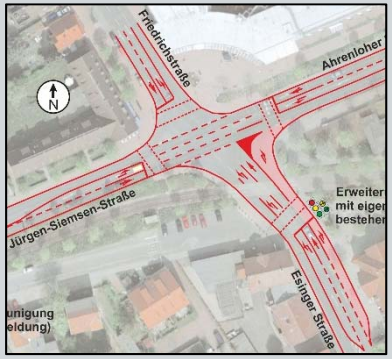
→ Ziel sollte dabei eine Fortführung der erfolgreich gestarteten stufenweisen Umsetzung sein.

2015



2016

2017



2018 … 2030

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
BERATENDE INGENIEURE BEHREND & KRÜGER

Havelstraße 33 ▪ 24539 Neumünster
Telefon: 04321. 260 270 ▪ Telefax: 04321. 260 27 99
www.wvk.sh ▪ info@wvk.sh

Bau – und Planungsausschuss 30.1.2017
Fragen Ö 7 VEP
Bürger Ralf Fromhein
Tornesch, An der Kirche 29

Frage:
Seite 22
Handelt es sich bei den zugeführten Waggons im Wesentlichen um Flüssigkeitswaggons ?
Werden diese leer zurückgeführt ?
Wie wird das erzeugte Papier ab Uetersen abgeführt ?
Wird die Papierfabrik auch über den Wasseranschluss mit Binnenschiffen mit Rohstoffen versorgt ?
Um welche Mengen handelt es sich dabei ?
Ist bei der Verschlickung der Elbe dieser Transportweg für die Zukunft gesichert ?
Kann die Aussage im VEP so bestehen bleiben?
Ohne die Werksbahntrasse entstünde ein Mehrverkehr von ca. 40 Lkw/24h, der im Wesentlichen durch die Kreisstraße K 22 aufgenommen werden könnte. Somit wäre im zentralen Streckennetz keine spürbare Mehrbelastung zu erwarten.

Seite 26
Warum ist bis heute die aufgezeigte gefährliche Situation für Frauen mit Kinderwagen, Rollator Fahrer und Rollstuhl Fahrer nicht von der Stadt Tornesch beseitigt worden ?
Defizite wurden beispielsweise bei der eingeschränkten Barrierefreiheit an den fußläufigen Bahnübergängen der Werksbahntrasse festgestellt. Der Abstand zwischen den Gleisen ist teils so groß, dass sich im ungünstigen Fall Reifen von Rollatoren oder Rollstühlen verkannten können.

Seite 38 M 1 Knotenpunkt Ahrenloher / Esinger / Friedrich Str.
Warum sind auf dem Plan Seite 39 keine Fahrradstreifen vorgesehen ?
Warum ist bei dem zu verlegenden Fußgänger Übergang nicht berücksichtigt, dass es bereits jetzt bei der Überquerung zu einem Unfall eines älterer Menschen mit einem Rollator gekommen ist ?
Wo ist dokumentiert, dass die geplante Rechtsabbiegespur ausreicht um Auflieger - LKW das abbiegen zu ermöglichen ? (Bisher nutzen die abbiegenden LKW sehr oft die Linksabbiegespur nach Uetersen mit um rechts abzubiegen)

Seite 41 M 3 Bahnunterführung Ahrenloher Str
Wird durch den 4 spurigen Ausbau der Stau von der Kreuzung Esinger / Ahrenloher / Friedrich Str. in die Kreuzung Ahrenloher Str / Wilhelm Str / Lindenweg verlegt ?
Wird ein neu zu bauender kostenintensiver Fußgänger / Radfahrer Tunnel von der Bevölkerung der Stadt akzeptiert ?

Seite 47 M 8 Parkdeck Hamburger Str
Warum wurde von der Stadt Tornesch bisher kein Planungsauftrag für diese Maßnahme erteilt ?
Bei Ausbildung mit Erdgeschoss und zwei Parkdeckebenen kann die momentane Anzahl von ca. 75 Parkständen voraussichtlich auf ca. 150 Parkstände verdoppelt werden. Je weiteres Stockwerk könnten darüber hinaus etwa zusätzlich 50 Parkstände geschaffen werden.

Seite 48 M 9 Parkdeck Esinger Str
Ist von dem Eigentümer des Gebäudes die Zustimmung für diese Baumaßnahme erteilt worden ?

Seite 51 M 12 Stadtbahntrasse
Hier der Hinweis: Seite 23
Behindert eine Endhaltestelle in der Uetersener Strasse die Möglichkeit für ein denkbares 3. Gleis die weitere Entwicklung langfristig ?
Wie lang sind die zusätzlichen Schließzeiten bei einer Fortführung der Bahntrasse über den Knotenpunkt Ahrenloher Str / Esinger Str / Friedrich Str bis zum Bahnhof ?
Hierbei ist im Wesentlichen der hochbelastete Knotenpunkt Ahrenloher Straße / Esinger Straße / Friedrichstraße betroffen, der bereits heute eine unzureichende Leistungsfähigkeit aufweist und somit keine weitere negative Beeinträchtigung durch zusätzliche Bahnanforderungen verträgt.

Seite 56 M 14 Radwege
Hier erneut die Frage Seite 38 M 1
Ist bei der engen Bebauung im Stadtzentrum der Stadt Tornesch der angeführte Grundsatz umsetzbar ?
„Als Grundsatz ist der Radfahrer zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu führen."
Warum wird kein Fahrradschnellweg Tornesch – Uetersen über Uetersener Str – Tornescher Weg weiter auf dem bestehenden Radweg zur Uetersener Bahn Str vorgeschlagen ?
Warum gibt es keine Planung für den angedachten Fahrradschnellweg Elmshorn – Hamburg durch die Stadt Tornesch ?
Siehe dazu Seite 64
Diese großräumige Radschnellverbindung ist nicht Teil des hier vorliegenden Verkehrsentwicklungsplanes. Eine weitere Prüfung erfolgt durch den Kreis Pinneberg.

Seite 65 M 16 Radverkehrsführung Esinger Str (von Helms Str)
Wo sollen ältere Menschen bei der Schließung des Parkstreifens vor der Kirche ihre Fahrzeuge abstellen ?
(Die Parkplätze am Beginn der Straße „ An der Kirche „ sind regelmäßig überlastet)