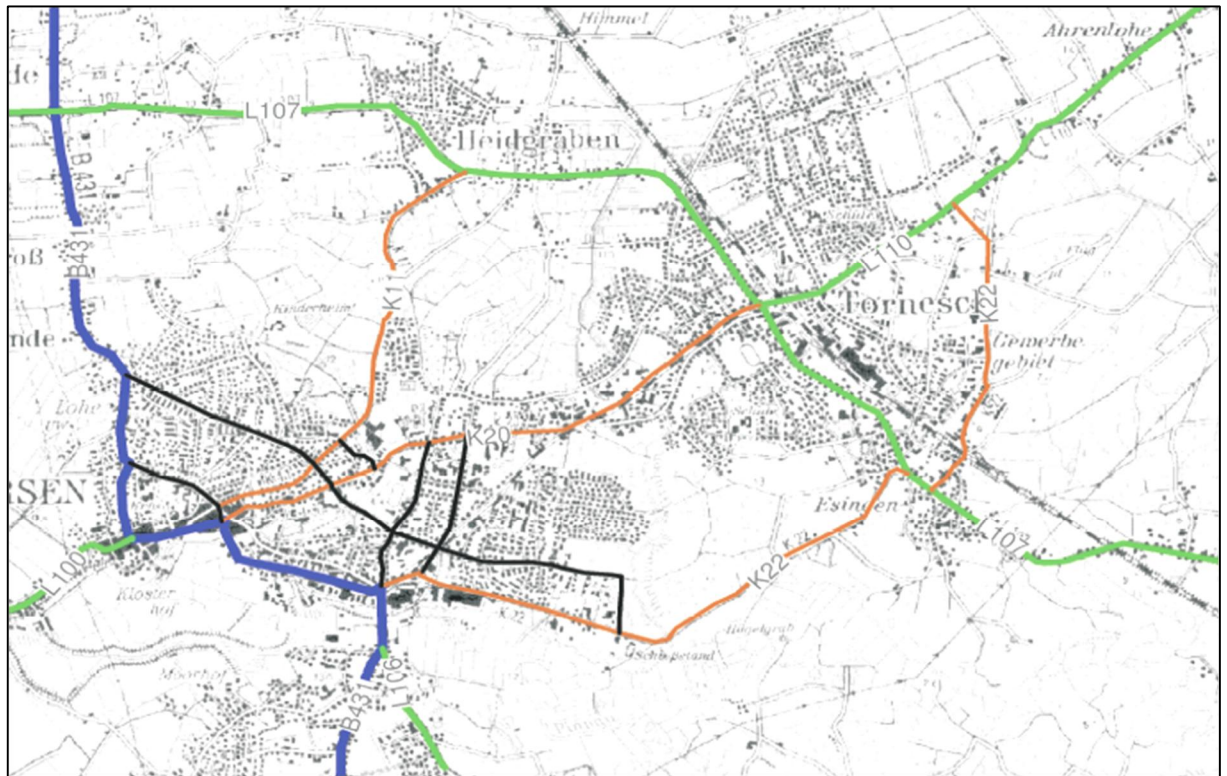


AKTUALISIERUNG DER VERKEHRSUNTERSUCHUNG ZUR PLANUNG DER KREISSTRASSE K 22 IM KREIS PINNEBERG

Deckblatt – vollständig überarbeitete Fassung

22.05.2015
Revision 1



KREIS PINNEBERG FACHDIENST STRASSENBAU UND VERKEHRSSICHERHEIT

von:
Pöry Deutschland GmbH
Justus Hoffmann
Lutzstraße 2
80687 München
Tel.: +49 (0)89 954771-28
Fax.: +49 (0)89 954771-99

für:
Kreis Pinneberg
Fachdienst Straßenbau
und Verkehrssicherheit
Fachdienstleiter
Herrn Michael Zisack
Flensburger Str. 1
25421 Pinneberg

Aufgestellt: 30.06.2015
Kreis Pinneberg
Fachbereich Ordnung
Kurt-Wagner-Straße 11
25377 Elmshorn

Gez. Tober

Copyright © Pöyry Deutschland GmbH

Alle Rechte vorbehalten. Weder Teile des Berichts noch der Bericht im Ganzen dürfen ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung von Pöyry Deutschland GmbH in irgendeiner Form vervielfältigt werden.

Copyright © Pöyry Deutschland GmbH

Kontrollblatt

Kunde Kreis Pinneberg
Titel Verkehrsuntersuchung Kreisstraße K 22
Projekt Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zur
Planung der Kreisstraße K22 Kreis Pinneberg
Phase Revision 1

Projekt Nr. 33X270060.10

Klassifikation
Plan/Reg./Serien Nr.

Dateiname VU K22 Pinneberg_Bericht_03_mit Hinweis auf
Überarbeitung und Textfeld Tober.docx

Ablageort
System Microsoft Word 14.0

Verteiler extern
Verteiler intern

Beiträge
Verantwortliche Geschäftseinheit

Revisionen**Original**

Datum 26.03.2015
Verfasser/Position/Unterschrift HJU33

Kontrolldatum 26.03.2015
Überprüft von/Position/Unterschrift GES33

A

Datum 20.04.2015
Verfasser/Position/Unterschrift HJU33

Kontrolldatum
Überprüft von/Position/Unterschrift

B

Datum 20.05.2015
Verfasser/Position/Unterschrift GES33

Kontrolldatum 21.05.2015
Überprüft von/Position/Unterschrift HJU33

Änderung bei letzter Revision

Inhalt

1	VERANLASSUNG UND AUFGABENSTELLUNG.....	2
2	VERGLEICH VERKEHRSELASTUNGEN.....	3
2.1	Vergleich Analyse 2007 – Analyse 2013/2015.....	3
2.2	Vergleich Analyse 2013/2015 – Prognosenullfall 2020.....	5
3	VERKEHRSPROGNOSE – PROGNOSENULLFALL 2030	6
4	ABSCHÄTZUNG DER VERKEHRLICHEN WIRKUNG (PLANFALL 2030)	8
5	ZUSAMMENFASSUNG.....	10

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Erhebungstellen (Städte Tornesch und Uetersen – VU 2007).....	3
--	---

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Veränderung Verkehrsbelastung Analyse 2007 mit Analyse 2013/2015	4
Tabelle 2: Vergleich Verkehrsbelastung Prognosenullfall 2020 – Analyse 2013/2015	5
Tabelle 3: Bevölkerungsprognose	6

Anlagen

- Anlage 1:** Übersicht Erhebungsstellen (Städte Tornesch und Uetersen – VU 2007)
- Anlage 2:** Abfrage zu Besonderheiten bzw. besondere Entwicklungen in den beiden Städten

1 VERANLASSUNG UND AUFGABENSTELLUNG

Die zwischen den Städten Tornesch und Uetersen im Landkreis Pinneberg in Ost-West-Richtung verlaufende Kreisstraße K 20 des Landkreises Pinneberg ist einer hoher Verkehrsbelastung ausgesetzt. Dabei wird durch die Kreisstraße neben dem üblichen Binnenverkehr, auch verstärkt Durchgangsverkehr, aufgrund der Zubringerfunktion der K 20 sowie der östlich anschließenden L 110 zur Bundesautobahn BAB A 23 Anschlussstelle Tornesch, abgewickelt.

Im Jahr 2007 /1/ ist von Pöyry eine Verkehrsuntersuchung zur verkehrlichen Wirkung eines Ausbaus der Kreisstraße K 22 im Bereich Uetersen/Tornesch zwischen der Bahnstraße und der L 107 sowie des Abschnittes der L 107 bis zum derzeitigen Bauende der östlichen K 22 neu durchgeführt worden. Durch die Untersuchung konnte mit Hilfe eines Verkehrsmodells aufgezeigt werden, dass Entlastungen bis zu 20 % im Straßennetz erreicht werden können.

Im Zuge des Planfeststellungsbeschlusses ist nun eine rechnerische Aktualisierung des Gutachtens bzw. der Verkehrsbelastung und somit auch der Aussagen zur verkehrlichen Wirkung der „Ortsumfahrung“ gefordert worden.

Deshalb wird die Verkehrsbelastung im betrachteten Untersuchungsgebiet anhand von aktuellen Zählungen und vorhandenen Zählungen aus Gutachten aktualisiert.

Danach wird die Belastung der Kreisstraße K22 für den rechtlich notwendigen Prognosehorizont 2030 prognostiziert und auf Grundlage der Ergebnisse eine gutachterliche Stellungnahme erarbeitet, die einen Vergleich der verkehrlichen Wirkung der Kreisstraße K 22 zur damaligen Verkehrsuntersuchung zieht bzw. die damaligen Aussagen diskutiert.

2 VERGLEICH VERKEHRSELASTUNGEN

2.1 Vergleich Analyse 2007 – Analyse 2013/2015

Zur Beurteilung der aktuellen Verkehrsbelastung des Straßennetzes in den Städten Tornesch und Uetersen sind einerseits aktuelle Zählungen im Jahr 2015 an den in der Verkehrsuntersuchung von November 2007 gezählten Knotenpunkten durchgeführt sowie Erhebungsergebnisse aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tornesch (VEP) /2/ aus dem Jahr 2013 herangezogen worden. Zudem wurde eine aktuelle Querschnittszählung auf der Kreisstraße K22 – entsprechend der VU 2007 – durchgeführt.

Die einzelnen Erhebungsstellen sind:

- Landesstraße L110 / Kreisstraße K 22
 (Knoten 1: unsignalisierter Knotenpunkt – Kreisverkehr)
- Landesstraße L110 / Landesstraße L107 (Knoten 2: signalisierter Knotenpunkt – LSA)
- Landesstraße L107 / Kreisstraße K 22 (Knoten 3: signalisierter Knotenpunkt – LSA)
- Tornescher Weg / Ossenpadd (Knoten 4: signalisierter Knotenpunkt – LSA)
- Schanzenstraße / Kleiner Sand (Knoten 5: signalisierter Knotenpunkt – LSA)
- Bundesstraße B431 / Bahnstraße (Knoten 6: signalisierter Knotenpunkt – LSA)
- Kreisstraße K22
 (Querschnitt1: Querschnittsbelastung)

Nachfolgend sind die Erhebungsstellen in einem Übersichtsplan dargestellt:

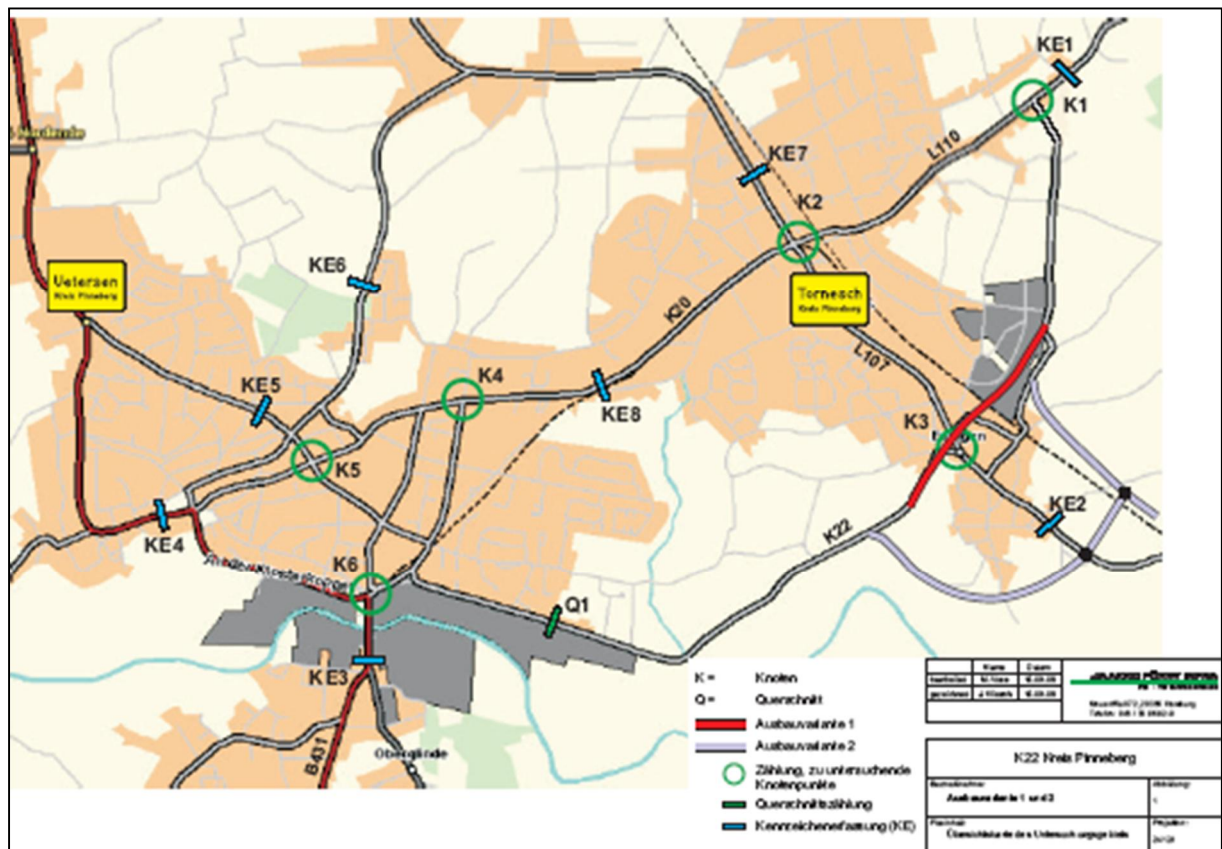


Abbildung 1: Übersicht Erhebungsstellen (Städte Tornesch und Uetersen – VU 2007)

Die Ergebnisse der aktuellen Zählergebnisse aus den Jahren 2015 und 2013 zeigen, dass die Gesamtbelastung an den betrachteten Knotenpunkten (DTV_w) mit ermittelten Veränderungen zwischen -9% und +13% im Vergleich zur Zählung aus dem Jahr 2005 nur gering angestiegen sind bzw. stellenweise eher stagnieren. Die SV-Anteile an den einzelnen Knotenpunkten bzw. Straßenquerschnitten liegen in der gleichen prozentualen Größenordnung wie 2005 bzw. sind tendenziell nur leicht gesunken.

Die Ergebnisse werden als plausibel eingeschätzt, da in den Städten Tornesch und Uetersen sowie auch im Landkreis Pinneberg und in Schleswig-Holstein allgemein ein Bevölkerungsrückgang bzw. eine Stagnation der Bevölkerungsentwicklung seit 2006 festzustellen ist. Zudem sind die in der Verkehrsuntersuchung 2007 in die Prognose eingegangenen städtebaulichen Entwicklungen noch nicht oder nur zum Teil umgesetzt worden.

Im gesamten Untersuchungsgebiet hat das Verkehrsaufkommen um rund 7% zugenommen. Ein erheblicher Anteil fällt jedoch auf die Verkehrszunahmen am Knoten 1 (Landesstraße L110 / Kreisstraße K22) in Tornesch mit Änderungen von rund +38%. Am Knoten 1 ist die Zubringerfunktion der Landesstraße L110 zur Bundesautobahn BAB A23 und die Entwicklungen des Gewerbegebietes Ost zu erkennen, so dass auch hier die Erhebungsdaten als plausibel angesehen werden können. Auf der Kreisstraße K22 hat die Verkehrsbelastung um 10% zugenommen – entspricht absolut 400 Kfz/24h.

Besonders zu beachten ist noch der zentrale Knotenpunkt Landesstraße L110 / Landesstraße L107 (Knoten 2) in Tornesch an dem insgesamt ein Zuwachs von +8% ermittelt worden ist. Allerdings ist hier eine starke Verkehrszunahme in der Friedrichstraße (Landesstraße L107) und eine nicht ganz so starke Abnahme der Verkehrsbelastung in der J.-Siemens-Straße (Kreisstraße K20) festzustellen.

Nachfolgend sind die Ergebnisse tabellarisch aufgeführt:

Knotenpunkt/Querschnitt	absolute Veränderung 2007 - 2013/2015	prozentuale Veränderung 2007 - 2013/2015
Landesstraße L110 / Kreisstraße K 22	+12.900 Kfz/24h	+38%
Landesstraße L110 / Landesstraße L107	+4.300 Kfz/24h	+8%
Landesstraße L107 / Kreisstraße K 22	+2.100 Kfz/24h	+13%
Tornescher Weg / Ossenpadd	0 Kfz/24h	0%
Schanzenstraße / Kleiner Sand	+1.600 Kfz/24h	+5%
Bundesstraße B431 / Bahnstraße	-4.700 Kfz/24h	-9%
Querschnitt Kreisstraße K22	+400 Kfz/24h	+10%

Tabelle 1: Veränderung Verkehrsbelastung Analyse 2007 mit Analyse 2013/2015

2.2 Vergleich Analyse 2013/2015 – Prognosenullfall 2020

Der Vergleich zwischen den aktuellen Verkehrserhebungen 2013/2015 und dem Prognosenullfall 2020 zeigt, dass an keinem Knotenpunkt die prognostizierten Werte erreicht werden, da sich die prognostizierten Zuwächse so nicht eingestellt haben bzw. die Entwicklungen nicht im vollem Umfang umgesetzt worden sind. Ausnahmen bilden hier wiederum der Knoten 1, der schon heute den Prognosewert 2020 um 14% überschritten hat. Der Knoten 2 (L 110/ L 107) und der Querschnitt der Kreisstraße K22, erreichen bereits fast ihre Prognosewerte 2020.

Hinsichtlich dem Lkw-Anteil gelten die Aussagen, ähnlich wie für den Kfz-Verkehr, dass am Knoten 1 und Knoten 6 die prognostizierten Werten für 2020 bereits knapp überschritten werden. An den anderen Knotenpunkten werden die prognostizierten Werte noch nicht erreicht.

Die prozentualen Anteile liegen jedoch weiterhin in den gleichen prozentualen Größenordnung wie im Gutachten 2007

Knotenpunkt/Querschnitt	absoluter Unterschied 2013/2015 - 2020	prozentualer Unterschied 2013/2015 - 2020
Landesstraße L110 / Kreisstraße K 22	+5.800 Kfz/24h	+14%
Landesstraße L110 / Landesstraße L107	-800 Kfz/24h	-1%
Landesstraße L107 / Kreisstraße K 22	-1.700 Kfz/24h	-9%
Tornescher Weg / Ossenpadd	-6.300 Kfz/24h	-16%
Schanzenstraße / Kleiner Sand	-3.400 Kfz/24h	-10%
Bundesstraße B431 / Bahnstraße	-8.700 Kfz/24h	-15%
Querschnitt Kreisstraße K22	-300Kfz/24h	-6%

Tabelle 2: Vergleich Verkehrsbelastung Prognosenullfall 2020 – Analyse 2013/2015

3 VERKEHRSPROGNOSE – PROGNOSENULLFALL 2030

Analog der Verkehrsprognose 2020 wird auf Grundlage der aktuellen Verkehrsbelastungen sowie neuer Erkenntnisse zur Entwicklung in den beiden Städten bzw. den schon umgesetzten Maßnahmen/Nutzungen eine aktuelle Prognose für den Prognosehorizont 2030 erstellt.

Die Verkehrsprognose erfasst dabei analog der damaligen Prognose eine allgemeine Verkehrszunahme infolge der Kfz-Bestandsentwicklung einerseits, und eine Verkehrszunahme infolge der Einwohnerentwicklung bzw. der Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete andererseits.

Die allgemeine Verkehrszunahme wird durch verschiedene Faktoren bestimmt. Die wichtigsten davon sind:

- Bevölkerungsentwicklung
- Motorisierung
- Fahrleistung

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsprognose für Schleswig-Holstein ist entsprechend der Verwaltungseinteilungen untergliedert. Es ergeben sich die in Tabelle 3 zusammengestellten Veränderungen in der Bevölkerungsentwicklung nach eigenen Aussagen der beiden Kommunen und nach /3/.

Bereich	2015	2030	Veränderung 2015 - 2030
Schleswig-Holstein	2.811.467	2.803.210	-0,3 %
Kreis Pinneberg	300.258	307.000	2,2 %
Tornesch	13.030	14.000	7,4 %
Uetersen	18.101	19.120	5,6 %

Tabelle 3: Bevölkerungsprognose

Die Einwohnerzahlen in Schleswig-Holstein insgesamt wird weiterhin in den nächsten 15 Jahren nach der Bevölkerungsvorausberechnung des Bundes und der Länder bis zum Jahr 2030 – ähnlich wie bei der Prognose 2007 – abnehmen.

Für den Kreis Pinneberg wird im Vorausberechnungszeitraum bis 2030 ein leichter Anstieg erwartet, auch hier in ähnlicher Größenordnung wie schon bei der Prognose 2007.

Die Bevölkerungsentwicklung der Städte Tornesch und Uetersen wird nach Angabe der Kommunen bis zum Jahr 2020/25 erst zunehmen und danach wieder etwas abnehmen. Zudem wird davon ausgegangen, dass in Tornesch die zukünftigen möglichen Baugebiete umgesetzt werden und in Uetersen eine verstärkte Verdichtung der heutigen Bebauung erfolgt, so dass jedoch insgesamt mit einem Anstieg der Bevölkerung bis 2030 zu rechnen ist.

Motorisierung

Bei der Entwicklung der Motorisierung erfolgt eine Prognosebetrachtung entsprechend der Shell-Prognose-Pkw-Szenarien bis 2030 /4/ bzw. den angegebenen Werten aus dem VEP der Stadt Tornesch. Demnach nimmt - wie in allen Flächenländern - die Pkw-Dichte, gemessen in Pkw/je 1.000 Einwohner, mit einer prozentualen Steigerung von ca. +1,85% nur leicht zu.

Fahrleistung

Auch bei der durchschnittlichen Fahrleistung eines Pkws erfolgt eine Prognosebetrachtung entsprechend der Shell-Prognose-Pkw-Szenarien bis 2030 /4/ bzw. den angegebenen Werten aus dem VEP der Stadt Tornesch.

Wie schon in den letzten Jahren wird die Fahrleistung bundesweit und auch in Schleswig-Holstein absinken. Prozentual wird eine Abnahme von -1,98% abgeschätzt.

Zusätzlich ist eine Abfrage über Besonderheiten bzw. besondere Entwicklungen in den beiden Städten durchgeführt worden, die Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben.

Teile der Abfragen sind nachfolgend aufgeführt und in den Anlagen dokumentiert:

- Bebauungsplan „Am See“ Baubeginn 2015 sowie 2016/17
- Bebauungsplan „Am See“ Baubeginn 2015
- Papierfabrik Meldorf in Tornesch Leistungssteigerung mit Anstieg Lkw-Verkehr
- Papierfabrik Uetersen (Feldmühle) keine Änderungen
- Torneum Verkehrsaufkommen nicht zur Hauptverkehrszeit
- Firma Hellermann Erhöhung Mitarbeiter und Kfz-Stellplätze
- Firma HAWESKO Erweiterung Logistikhalle mit Anstieg Lkw-Verkehr

Prognose

Führt man die unterschiedlichen Faktoren und die Ergebnisse der Abfrage zusammen, ergeben sich folgende Zuwachsraten der Fahrleistung zwischen 2015 und 2030:

- Schleswig-Holstein - 0,5 %
- Kreis Pinneberg + 2,0 %
- Tornesch + 7,2 %
- Uetersen + 5,4 %

Die Zuwachsraten für das Prognosejahr 2030 sind moderat abgeschätzt, da die Bevölkerungsprognose der Kommunen nicht zu optimistisch gewählt ist und trotz Ausweisung bzw. Bau von neuen Wohneinheiten erst eine Zunahme der Bevölkerung und danach wieder eine leichte Abnahme angenommen worden ist.

Da in der Tabelle 2 in Kapitel 2.2 aufgezeigt wird, dass die Prognosewerte 2020 an allen Knotenpunkten insgesamt heute um knapp 9% unterschritten werden, kann aus dem neuen Prognoseansatz davon ausgegangen werden, dass an allen betrachteten Knotenpunkten auch noch 2030 Leistungsfähigkeitsreserven vorhanden sind.

Einzig der Knotenpunkt Landesstraße L110 / Landesstraße L107 (Knoten 2) bildet eine Ausnahme, wobei der Knotenpunkt schon heute nach Berechnung im Zuge des Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tornesch Leistungsdefizite aufweist.

Der Kreisverkehr Ahrenloher Straße / Großer Moorweg (Knoten 1, L 110/K 22) überschreitet schon heute die Prognosewerte 2020, weist allerdings nach Berechnungen im VEP noch eine gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) B für die heutige Verkehrsbelastung auf. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass entsprechende Leistungsfähigkeitsreserven für den Prognosehorizont 2030 vorhanden sind.

4 ABSCHÄTZUNG DER VERKEHRLICHEN WIRKUNG (PLANFALL 2030)

Hinsichtlich der aktuellen Verkehrsbelastungen und der neuen Prognosekennwerte für den Prognosehorizont 2030 wird eine Beurteilung der Aussagen aus der Verkehrsuntersuchung 2007 durchgeführt.

Es erfolgt eine Abschätzung der verkehrlichen Wirkung bei Umsetzung der Kreisstraße K22 für die **Ausbauvariante I – Hauptentwurf** für den neuen Planfall 2030 auf Grundlage der Prognose aus Kapitel 3 und Annahmen zu den möglichen Verlagerungseffekten.

Nach einer 24h-Videoerhebung im Februar 2015 beträgt die aktuelle Verkehrsbelastung auf der heutigen Kreisstraße K22 östlich der Bebauung von Uetersen und westlich der Straße „Kleine Twiete“ rund 3.600 Kfz/24h („K 22-West“). Der Abschnitt der K 22 bis zur Landesstraße L107 hat eine Belastung von rund 4.400 Kfz/24h (K 22-Ost).

Für den Prognosehorizont 2030 ist eine Steigerung der Verkehrsbelastung in Tornesch bzw. Uetersen von 7,2% bzw. 5,4% prognostiziert worden. Da die Kreisstraße K22 die Funktion einer Ortsverbindungsstraße hat, wird der Anstieg der Verkehrsbelastung auf der K22 zwischen den vorgenannten Prozentbereichen liegen. Mit der Annahme, dass sich die Belastung der K22 um 6,3% (Mittelwert) erhöht, wird für die „K 22-Ost“ der Prognosewert für das Jahr 2020 aus dem Gutachten 2007 mit rund 4.700 Kfz/24h erreicht; d.h. der damalige Prognosewert 2020 und der neue Prognosewert 2030 sind nahezu identisch. Der Prognosewert 2030 für den Abschnitt „K 22-West“ beträgt ca. 3.800 Kfz/24h.

Im **Planfall 2020** ist für die **Kreisstraße K22** westlich der Landesstraße L107 mit Ausbauvariante I – Hauptentwurf in der Verkehrsuntersuchung 2007 eine Verkehrsbelastung von rund 8.400 Kfz/24h (K 22-Ost) prognostiziert worden. Dies ergibt einen Zuwachs bzw. Verlagerungspotenzial von rund 3.700 Kfz/24h.

Werden in einer Maximalabschätzung für das Jahr 2030 die gleichen Annahmen hinsichtlich dem Zuwachs getroffen, würde sich mit Ausbau der Kreisstraße K 22 und Verlängerung zur Straße „Großer Moorweg“ für das Jahr 2030 dann eine Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße K 22-Ost von 8.400 Kfz/24h (Planfall 2030) ergeben. Dies entspricht dann wieder der ermittelten Verkehrsbelastung für den Planfall 2020 aus der VU 2007.

Da allerdings heute auf der J.-Siemsen-Straße (K 20) ein Rückgang der Verkehrsbelastung festzustellen ist, wird diese Maximalabschätzung mit den aktuell ermittelten Prognosekennwerten als nicht ganz realistisch angesehen. Auf Grundlage der aktuellen Belastungen und dem festgestellten Rückgang bzw. der Stagnation sowie der neuen Prognosekennwerte wird ein Zuwachs der Belastung auf der Kreisstraße K22 von 80% der damals ermittelten 3.700 Kfz/24h abgeschätzt.

Somit würde sich auf der **Kreisstraße K 22** auf dem östlichen Abschnitt zwischen Kleine Twiete und der L107 eine Verkehrsbelastung für den **Planfall 2030** von rund 7.700 Kfz/24h ergeben. Diese Belastung liegt knapp 8% unter den damaligen Prognosewert 2020. Für den westlichen Bereich der K22 zwischen Uetersen und Kleine Twiete ergeben sich dann rund 5.900 Kfz/24h. Entspricht knapp 3% unter den damaligen Prognosewert 2020.

Setzt man dieselben Annahmen (Zuwachs bis 2030 und Verlagerungspotenzial) für die Kreisstraße K20 und Landesstraße L110 am Knotenpunkt J.-Siemsen-Straße (K20) und Ahrenloher Straße (L110) an, ergibt sich für die **Kreisstraße K20** zwischen Prognose-Nullfall 2030 und Planfall Ausbau Kreisstraße K22 ein Rückgang der Belastung von rund 17%. Für die **Landesstraße L110** wird dann zwischen Prognose-Nullfall 2030 und Planfall Ausbau Kreisstraße K22 eine Entlastung von rund 13% ermittelt.

Für die neue **Kreisstraße K22 östlich der Landesstraße L107** wird angenommen, dass sich im Jahr 2030 mindestens eine ähnliche Verkehrsbelastung einstellen wird, wie in der Verkehrsuntersuchung von 2007 für 2020 (8.900 Kfz/24h) prognostiziert. Diese Annahme stützt sich darauf, dass am Anschluss der Straße „Großer Moorweg“ an die Landesstraße L110 (Knoten 1) schon heute die Prognosebelastung 2020 erreicht bzw. mit 500 Kfz/24h leicht überschritten ist.

Der SV-Anteil im Untersuchungsgebiet ist seit 2005 bis heute in etwa gleich geblieben. Die Abfrage über Besonderheiten bzw. besondere Entwicklungen in den beiden Städten hat für den Lkw-Verkehr keine signifikanten Änderungen bzw. Entwicklungen mit hohem Lkw-Aufkommen ergeben. Einzig mit dem direkt an der Bundesautobahn BAB A23 geplanten Gewerbegebiet ist ein erhöhtes Lkw-Aufkommen zu erwarten, wobei davon auszugehen ist, dass dieses keinen maßgeblichen Einfluss auf die Lkw-Belastungen im städtischen Straßennetz von Tornesch und Uetersen selber hat. Somit wird davon ausgegangen, dass sich der Lkw-Verkehr bis 2030 analog zum Kfz-Verkehr entwickelt und die damals dargestellten SV-Anteile weiterhin Bestand haben.

Aus verkehrsplanerischer Sicht kann insgesamt ausgesagt werden, dass die verkehrliche Wirkung der Kreisstraße K22 mit Ausbau und Verlängerung zur Straße „Großer Moorweg“ (Ausbauvariante I – Hauptentwurf) immer noch gegeben ist, wenn auch bezüglich der Verkehrsmengen nicht mehr entsprechend der Verkehrsuntersuchung 2007. Hinsichtlich der verkehrlichen Funktion übernimmt die Kreisstraße K22 weiterhin eine verstärkte Sammelfunktion für Quell-/Zielverkehre im Einzugsbereich der K22 in Tornesch und Uetersen.

Durch den neu gebauten Teil der Kreisstraße K 22 muss dann auch der Lkw-Verkehr zum Gewerbegebiet oder der Autobahn bzw. aus Uetersen oder von der Bundesstraße B 431 kommend nicht mehr durch die Ortsmitte von Uetersen und Tornesch fahren.

Zusätzlich wird die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Ost sowie dem neu gebauten Torneum – insbesondere von der Landesstraße L107 – verbessert, und dadurch die Denkmalstraße mit deren Anwohnern entlastet. Der plangleiche Bahnübergang in der Denkmalstraße könnte dann auch geschlossen werden. Zudem ist durch die Verlängerung der Kreisstraße K22 das Bahnhofsumfeld und das neue Wohngebiet „Am See“ in/aus Richtung Westen besser angebunden und nicht nur verstärkt in Richtung Süden an die Landesstraße L110 bzw. über den Knotenpunkt K20/L110 (Knoten 2), die schon heute entsprechend belastet sind.

Bei einer Umsetzung der Kreisstraße K22 wird immer noch eine Entlastung der Kreisstraße K20 bzw. der J.-Siemens-Straße in ähnlicher Größenordnung wie im Gutachten 2007 und somit auch des zentralen Knotenpunktes in der Stadt Tornesch erreicht. Dies bedeutet, dass dadurch städtebauliche sowie verkehrsplanerische und verkehrstechnische Maßnahmen im relevanten Straßenbereich positiv unterstützt werden (z.B. Förderung Radverkehr, ÖPNV-Beschleunigung,...). Dies kann im besten Fall weitere Entlastungen im gesamten Straßennetz bedingen.

5 ZUSAMMENFASSUNG

Im Jahr 2007 ist von Pöry eine Verkehrsuntersuchung /1/ zur verkehrlichen Wirkung eines Ausbaus der Kreisstraße K 22 im Bereich Uetersen/Tornesch zwischen der Bahnstraße und der L 107 sowie des Abschnittes der L 107 bis zum derzeitigen Bauende der östlichen K 22 neu durchgeführt worden.

Im Zuge des Planfeststellungsbeschlusses ist nun eine rechnerische Aktualisierung des Gutachtens bzw. der Verkehrsbelastung auf den Prognosehorizont 2030 und somit auch der Aussagen zur verkehrlichen Wirkung der „Ortsumfahrung“ gefordert worden.

Zur Beurteilung der aktuellen Verkehrsbelastung des Straßennetzes sind einerseits aktuelle Zählungen durchgeführt sowie Erhebungsergebnisse aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tornesch /2/ aus dem Jahr 2013 herangezogen worden.

Ein Vergleich der Ergebnisse zeigt, dass die Verkehrsbelastung seit 2007 im Hauptstraßennetz der beiden Städte stagniert oder nur punktuell angestiegen ist.

Analog der Verkehrsprognose 2020 ist auf Grundlage der aktuellen Verkehrsbelastungen sowie neuer Erkenntnisse zur Entwicklung in den beiden Städten bzw. schon umgesetzten Maßnahmen/Nutzungen eine aktuelle Prognose für den Prognosehorizont 2030 erstellt worden.

Die Zuwachsraten bis zum Prognosejahr 2030 sind im Mittel mit +3,6% moderat abgeschätzt worden, da die Bevölkerungsprognose der Kommunen nicht zu optimistisch gewählt und trotz Ausweisung bzw. Bau von neuen Wohneinheiten erst eine Zunahme der Bevölkerung und danach wieder eine leichte Abnahme angenommen worden ist.

Auf Grundlage der aktuellen Verkehrsbelastung und den Annahmen zur Prognose wird für den Planfall 2030 mit Ausbau und Verlängerung der Kreisstraße K22 eine Verkehrsbelastung von rund 7.700 Kfz/24h (Bereich östlich Bebauung Uetersen) abgeschätzt, die somit knapp 8% unter dem damaligen Prognosewert 2020 liegt.

Für die „neue“ Kreisstraße K22 östlich der Landesstraße L107 wird abgeschätzt, dass sich im Jahr 2030 eine ähnliche Verkehrsbelastung, wie in der Verkehrsuntersuchung von 2007 prognostiziert, ergibt, da die Belastungen in diesem Bereich die Prognosewerte 2020 erreicht haben.

Aus verkehrsplanerischer Sicht kann somit ausgesagt werden, dass die verkehrliche Wirkung der Kreisstraße K22 mit Ausbau und Verlängerung zur Straße „Großer Moorweg“ (Ausbauvariante I – Hauptentwurf) immer noch gegeben ist, wenn auch nicht mehr entsprechend der Verkehrsuntersuchung 2007. Die Kreisstraße K 22 übernimmt weiterhin eine verstärkte Sammelfunktion für Quell-/Zielverkehre im Einzugsbereich der K22 in Tornesch und Uetersen und entlastet den heute schon überlasteten zentralen Hauptknotenpunkt K20/L110 in Tornesch.

Hinsichtlich dem Lkw-Verkehr sind keine wesentlichen Änderungen zu erkennen, so dass die damaligen dargestellten Aussagen und prozentualen Werte weiterhin Gültigkeit haben.

München, den 01.07.2015

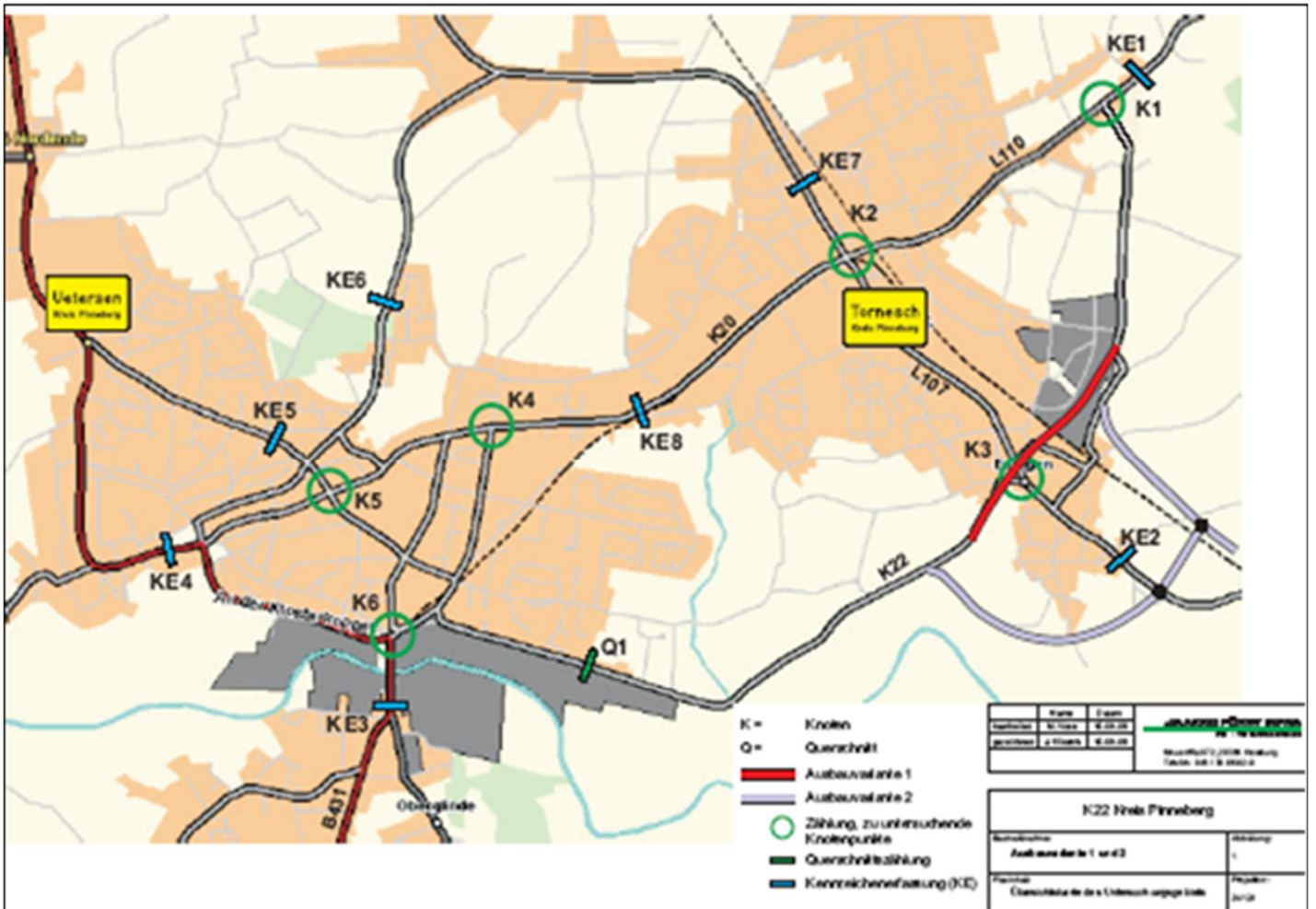
i.V. Justus Hoffmann

i.A. Claudia Gessner

Quellennachweis

- /1/ Verkehrsuntersuchung zur Planung eines Ausbaus und teilweisen Neubaus der Kreisstraße K 22 im Kreis Pinneberg, Pöyry Infra Traffic, November 2007
- /2/ Verkehrsentwicklungsplan Bearbeitungsstufen 1 bis 3, Wasser- und Verkehrs-Kontor, Dezember 2014
- /3/ Daten der Bevölkerungsentwicklung:
 - 1. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (www.statistik-nord.de)
 - 2. Stadtverwaltung Tornesch, Stadtverwaltung Uetersen, Landesstatistikamt
- /4/ Shell Oil Deutschland GmbH, „Shell Pkw-Szenarien bis 2030 – Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Auto-Mobilität“, 2009

Anlagen



Anlage 1: Übersicht Erhebungsstellen (Städte Tornesch und Uetersen)

B-Plan/ Nutzung	Aktuelle Umsetzung	Anmerkungen Stadt Tornesch bzw. Stadt Uetersen
„Am See“ (Tornesch)	1.BA (B73) ca. 260 Wohnungen schon errichtet, weitere Erschließung/Bau Beginn 2015 Berücksichtigung in Prognose 2030	B 73 mit 260 WE in 2014 fertiggestellt B 72 Baubeginn in 2015 mit 120 WE; B 65 mit 40 WE fertiggestellt; B 78 &79 Baubeginn in 2015 mit 55 WE B 76 mit 46 WE Baubeginn in 2015; Die B-Pläne 76&82 zusammen ca. 100 WE haben erst 2016/17 Baubeginn
„Alter Sportplatz“ (Tornesch)	Noch keine Bebauung erfolgt Berücksichtigung in Prognose 2030	Baubeginn in 2015 ca. 120 WE
Panther Packaging in Tornesch: Papierfabrik Meldorf (Esinger Str. 5-7)	Verkehrsmengen in aktuellen Zählungen enthalten Keine Erweiterung geplant.	Ersatz der Wellpappenmaschine incl. Leistungssteigerung Ca. 25 mehr LKW/d
Papierfabrik Feldmühle Uetersen Car Park (Pinnauallee 3) Incoming Trucks (Große Twiete 6a)	ca. 400 Mitarbeiter, keine Erweiterung geplant. Profitiert von einem Ausbau der K22 auf dem Weg zur Autobahn	
Torneum (Großer Moorweg 30)	Eröffnung Januar 2015 Öffnungszeiten 10-23 Uhr, inkl. Sportsbar mit ca. 100 Sitzplätzen. Annahme: erhöhtes Verkehrsaufkommen erst ab Nachmittags (Vereinssport, Gastronomie am Abend) und am Wochenende	
Firma Hellermann Tyton - Erweiterung Parkplatz (Großer Moorweg 45)	750 Mitarbeiter, Fertigstellung Parkplatz 2014/2015, Verkehrsmengen in aktuellen Zählungen enthalten	330 neue Stellplätze wegen Erweiterung auf ehemaligen Stellplatzflächen Erhöhung Mitarbeiter auf ca. 1000

Anlage 2.1: Besonderheiten bzw. besonderen Entwicklungen in den beiden Städten

B-Plan/ Nutzung	Aktuelle Umsetzung	Anmerkungen Stadt Tornesch bzw. Stadt Uetersen
Entwicklung Uetersen	01.02.2007: 18.689 EW, 22.11.2013: 18.101 EW bis 2025 Anstieg auf ca. 20.150 (VEP 2007)	Annahmen Prognose 2030 mittels Bevölkerungswachstum durch Stadtentwicklung
Erweiterung HaWeSKo (Hamburger Str. 14-20); IWL – Internationale Weinlogistik GmbH (Großer Moorweg 24)	Verkehrsmenge in aktuellen Zählungen enthalten	Erweiterung der Logistikhalle um 16000qm zukünftig 20 LKW/d statt bisher 12 LKW/d
Entwicklung Tornesch	01.01.2012: 12.930 aktuell: 13.030 EW	Nach Abschluss der zahlreichen Baumaßnahmen könnte sich die Einwohnerzahl kurzfristig in Richtung auf 15000 entwickeln, langfristig sind etwa 14000 Einwohner zu erwarten.

Anlage 2.2: Besonderheiten bzw. besonderen Entwicklungen in den beiden Städten