

Die Planungswerkstatt Nord fand am 28. Oktober von 17.00 bis 19.15 Uhr im Sportlerheim des Kummerfelder SV statt.

Nach einer kurzen Begrüßung durch den Moderator Alexander Schwertner (RAIKESCHWERTNER) und den Projektleiter Dr. Benedikt Zierke (DEGES) stellten sich die Teilnehmer*innen der gesamten Runde vor. Dabei gaben sie ihre Haltung zum Projekt wieder und erklärten, in welcher Funktion sie an der Planungswerkstatt teilnehmen.

Anschließend führte die DEGES in Person von Dr. Zierke ausführlich in die Thematik ein und veranschaulichte den aktuellen Planungsstand mithilfe einer Präsentation. Den Teilnehmer*innen wurden die neusten Ergebnisse der Kartierungen, der Verkehrsuntersuchungen sowie der Untersuchungen zum Thema Lärmschutz präsentiert, ebenso Bestandserfassungen sowie die Verkehrsprognose 2030 für den Projektraum. Darüber hinaus wurden auch Inhalte der Machbarkeitsstudie sowie allgemeine Meilensteine der Planung aufgezeigt.

Um den Austausch mit und unter den Teilnehmer*innen anzuregen, ging es für alle Beteiligten nach der Präsentation schließlich an eine Karte des Planungsraums, an der gemeinsam gearbeitet und diskutiert wurde. Dabei konnten wichtige Punkte und Stellen entlang der Trasse angeschaut und diskutiert werden.

Nachfolgend werden alle relevanten Wortmeldungen und Hinweise aufgeführt sowie die gestellten Fragen inkl. Antworten zusammengefasst.

| Institution / Person | Sichtweise auf das Projekt |
|---|--|
| Bürgervertreter Benno Speckin | <ul style="list-style-type: none">- Brückenbauingenieur von Beruf.- Hat noch keine klare Meinung zum geplanten Bauvorhaben. |

| Institution / Person | Sichtweise auf das Projekt |
|---|---|
| Bürgervertreter Thomas Hempel | <ul style="list-style-type: none">- Steht dem Projekt positiv gegenüber. Erhofft sich eine Entlastung für die angrenzenden Straßen sowie eine Verbesserung des Lärmschutzes. |
| Bürgervertreter Thomas Albrecht | <ul style="list-style-type: none">- Wohnt in Prisdorf und ist als Bürger indirekt betroffen.- Zeigt sich aufgeschlossen gegenüber einer Erweiterung und findet es allgemein gut, dass die Infrastruktur in der Region ertüchtigt wird. |
| Bürgervertreter Till Ohlbrock | <ul style="list-style-type: none">- Interessiert sich vor allem für etwaige Verkehrsbehinderungen während der Bauphase, da er als Pendler werktäglich zusätzlich noch den Elbtunnel passieren muss. |
| Gemeinde Ellerhoop Wiebke Uhl (Bürgermeisterin) | <ul style="list-style-type: none">- Möchte die Veranstaltung nutzen, um Informationen zu sammeln, die anschließend an die Gemeinde weitergeleitet werden können.- Nimmt eine neutrale Rolle ein. |
| Stadt Tornesch Gunnar Werner (Fraktionsvorsitzender FDP) | <ul style="list-style-type: none">- Hofft auf einen entspannteren Arbeitsweg für Pendler. |
| Stadt Tornesch Oliver Kath | <ul style="list-style-type: none">- Als Vertreter für die Bürgermeisterin Frau Kähler dabei. |

| Institution / Person | Sichtweise auf das Projekt |
|--|--|
| (Fachdienst Stadtplanung und Umwelt) | <ul style="list-style-type: none">- Sieht die geplante A-23-Erweiterung als spannendes Projekt an und meint, dass eine Anpassung der Infrastruktur vonnöten ist. Neben dem Ausbau der Autobahn ist aber auch der Schienenausbau sehr wichtig. |
| Landkreis Pinneberg Birgit Schucht (Fachbereich Ordnung) | <ul style="list-style-type: none">- Der Kreis Pinneberg hat sich für einen Ausbau des Streckenabschnitts ausgesprochen. |
| IHK Kreis Pinneberg Dr. Paul Raab (Geschäftsbereichsleiter) | <ul style="list-style-type: none">- Spricht sich für den Ausbau der A 23 aus. Die Leistungsfähigkeit der Autobahn ist wesentlich für den Personen- und Güteraustausch im Süden Schleswig-Holsteins. |
| Bürgerinitiative A 23 für umweltfreundliche Mobilität Heidi Guhr | <ul style="list-style-type: none">- Befürchtet, dass zusätzliche Straßen, zusätzliche Autos anziehen. Zukunftsgerichtete Politik sollte sich andere Ziele setzen und nicht den Individualverkehr fördern.- Ein drittes/viertes Gleis wäre für die Region viel wichtiger. |
| Rieck Media GmbH Nathalie Rieck | <ul style="list-style-type: none">- Der Wirtschaftsstandort muss wettbewerbsfähig bleiben, daher ist eine gute Autobahn-Zubringung zwingend erforderlich.- Dabei gilt es, die Systeme Wirtschaft und Bevölkerung möglichst umweltschonend in ein sauberes Gleichgewicht zu bringen. |

| Institution / Person | Sichtweise auf das Projekt |
|---|--|
| ADFC Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Thorsten Mann (Sprecher der Ortsgruppe Tornesch) | <ul style="list-style-type: none">- Sieht das Bauvorhaben für extrem problematisch, da die Tornescher schon jetzt sehr unter dem Verkehr leiden.- Seine Befürchtung: Ein neuer Autobahnstreifen zieht noch mehr Verkehr an und Ortschaften wie Tornesch versinken im absoluten Verkehrschaos. |
| BUND Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Renate Rahmann | <ul style="list-style-type: none">- Der BUND ist grundsätzlich gegen jede weitere Flächenversiegelung und Naturzerstörung. |
| Gemeinde Kummerfeld Erika Koll (Bürgermeisterin) | <ul style="list-style-type: none">- Möchte sich informieren und hat die Vorstellungen der Gemeinde bereits im persönlichen Gespräch mit Hrn. Dr. Zierke und Hrn. Schwertner hinterlegt. |
| Gemeinde Prisdorf Rolf Schwarz (Bürgermeister) | <ul style="list-style-type: none">- Sieht sowohl Vor- als auch Nachteile des Autobahnausbaus.- Ganz besonders wichtig ist der Umlandverkehr und die Frage: Was passiert, wenn die Autobahn mal nicht funktioniert? |

Für die DEGES waren neben Hrn. Dr. Zierke, auch Hr. Szerencsi, Hr. Evert und Hr. Pripnow anwesend, für RAIKESCHWERTNER neben Hrn. Schwertner noch Fr. Blömers und Hr. Büttner. Darüber hinaus nahmen die Journalisten Burkhard Fuchs und Bastian Fröhlig an der Planungswerkstatt im Abschnitt Nord als neutrale Beobachter teil.

| Tagesordnungspunkt | Fragen / Anmerkungen / Hinweise |
|---|--|
| TOP 1 Begrüßung | Siehe vorangestellte Aussagen. Teilnehmer*innen stellen sich und ihre Position zum Bauvorhaben vor. |
| TOP 2 Präsentation zum aktuellen Planungsstand | <p>Siehe PowerPoint-Präsentation. Projektleiter Dr. Zierke gibt erste Einblicke in die Planung der A 23-Erweiterung.</p> <p><u>Fragen und Hinweise, die während der Präsentation aufgekomen sind</u></p> <p><i>Frage/Hinweis 1: Wie kann es sein, dass sich die im Bundesverkehrswegeplan prognostizierten Verkehrszahlen von den Angaben der DEGES unterscheiden?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Es gibt wesentliche methodische Unterschiede zwischen den Berechnungen. Die Ergebnisse aus dem BVWP sind nicht direkt mit denen der Projekt-Verkehrsprognose vergleichbar und ersetzen keine Detailuntersuchung zu einer Maßnahme.</p> <p><i>Ergänzung: Werden hierbei auch städtebauliche und demografische Faktoren berücksichtigt?</i></p> <p>Antwort Dr. Zierke: Ja, Strukturdaten und zukünftige Entwicklungen werden berücksichtigt.</p> <p><i>Frage/Hinweis 2: Warum können Lärmschutzmaßnahmen nicht ohne Ausbau der Autobahn vorgenommen werden?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Bindend ist das Bundesimmissionsschutzgesetz, das einen wesentlichen Eingriff (hier: Ausbau der A 23) für entsprechende Maßnahmen voraussetzt. Erst der Ausbau schafft die rechtlichen Grundlagen, um tätig zu werden. Eine Anpassung dieser Vorschriften lässt sich nur über den politischen Weg erreichen.</p> |

| Tagesordnungspunkt | Fragen / Anmerkungen / Hinweise |
|--|---|
| | <p><i>Frage/Hinweis 3: Werden auch Forstgebiete bei der Lärmschutzplanung berücksichtigt?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Alle schutzbedürftigen Gebiete werden selbstverständlich berücksichtigt – wenn auch mit unterschiedlichen Grenzwerten. Forstgebiete sind u.a. wegen der Lärmeinwirkungen im Artenschutz zu berücksichtigen.</p> |
| <p>TOP 3 Diskussion an der Karte</p> | <p><u>Frage und Hinweise zu Naturschutz- und Umweltbelangen</u></p> <p><i>Frage/Hinweis 4: Die Wildquerung zwischen den Forsten (in Rantzau) sollte bestehen bleiben – ggf. in Form einer Wildbrücke, die mit einem Radweg kombiniert werden könnte.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Die vorhandenen Querungsmöglichkeiten der Wegebrücken und Gewässerquerungen bleiben zunächst bestehen. Ggf. erforderliche Wildbrücken können allerdings nur begrenzt mit einem Rad-/Gehweg kombiniert werden. Andernfalls würde das Wild die Brücke nicht annehmen, da die Störung zu groß wäre.</p> <p><i>Ergänzung: Wie entgegen Sie dem Problem von Tieren auf der Fahrbahn? Das hört man im Radio immer wieder.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Die Autobahn wird komplett eingezäunt werden – sei es durch einen Wildschutzzaun oder eine Lärmschutzwand.</p> <p><i>Frage/Hinweis 5: Haben Sie die relevanten Grünachsen und Wasserschutzgebiete berücksichtigt?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Umwelt- und Naturbelange spielen eine wichtige Rolle und werden selbstverständlich von uns berücksichtigt. Es wird beispielsweise auch ein Wildkonzept geben, zu dessen Erstellung auch Wildexperten herangezogen werden.</p> |

| Tagesordnungspunkt | Fragen / Anmerkungen / Hinweise |
|--------------------|--|
| | <p><i>Ergänzung: Wie sieht es mit Gewässern wie der Bilsbek aus?</i></p> <p>Antwort, Herr Szerencsi: Auch hier werden wir sämtliche Gewässer vermessen, hydraulische Nachweise erstellen und entsprechende Profile anlegen. Wir stehen hierzu in enger Abstimmung mit den Wasser- und Bodenverbänden.</p> <p><u>Allgemeine Fragen und Hinweise zum Bauvorhaben</u></p> <p><i>Frage/Hinweis 6: In welchem Planungsabschnitt wird voraussichtlich mit den Bauarbeiten begonnen?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Denkbar ist, den Abschnitt Nord und den Abschnitt Süd gleichzeitig zu bearbeiten und mit dem Abschnitt Mitte nachzuziehen. Fest steht: Wir würden nicht alle drei Abschnitte gleichzeitig baulich angehen und während wir bauen für entsprechende Entlastungsstrecken sorgen. Die Bauzeit dürfte an jedem Abschnitt etwa zwei Jahre betragen.</p> <p><i>Frage/Hinweis 7: Wird es auf der Strecke einen durchgehenden Standstreifen (Seitenstreifen) geben?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Ja, wir planen mit einem dreispurigen Regelquerschnitt mit Seitenstreifen.</p> <p><i>Ergänzung: Besteht die Möglichkeit, den Bereich des Standstreifens für die Strom- und Internetversorgung zu nutzen und unterirdisch Kabel zu verlegen?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Dies ist leider technisch nicht möglich. Die Erfordernisse für die Errichtung von Stromnetztrassen sind immens und mit den Erfordernissen einer Autobahn nicht kompatibel.</p> |

| Tagesordnungspunkt | Fragen / Anmerkungen / Hinweise |
|--------------------|---|
| | <p><i>Frage/Hinweis 8: Ist es möglich, die Dreispurigkeit bis Elmshorn beizubehalten?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Diese Frage stellt sich für uns nicht, da wir nur für den vorgesehenen Autobahnabschnitt beauftragt worden sind und im Bundesverkehrswegeplan keine 6-streifige Erweiterung bis Elmshorn vorgesehen ist.</p> <p><i>Frage/Hinweis 9: Gibt es die Möglichkeit, im Kontext von bevorstehenden Brückenertüchtigungen auch über Entlastungsrouten für den nachgelagerten Verkehr nachzudenken?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Der Endzustand der Kreuzungen wird auf Grundlage des Bedarfs angelegt. Sofern notwendig, werden entsprechende Maßnahmen angegangen.</p> <p><i>Frage/Hinweis 10: Kürzlich hat ein Unfall zwischen Prisdorf und Tornesch für totales Chaos im nachgelagerten Verkehr gesorgt. Es braucht dringend Umleitungskonzepte, die in solchen Fällen greifen, vielleicht sogar eine Not-Auf- und -Abfahrt?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Grundlage für uns sind die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen. In diesen ist eine provisorische Abfahrt – auch vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit – in der Regel nicht vorgesehen. Das Thema Umleitungsstrecken ist aber dennoch ein ganz wichtiges und fließt in Umleitungs- und Betriebskonzepten mit ein. Das Thema wird beim Ausbau mitgewürdigt und in jedem Fall vorher abgestimmt.</p> <p><i>Frage/Hinweis 11: Die Umlandgemeinden haben ein hohes Interesse daran, dass die Rastplätze ausreichend bemessen sind. Wir haben einen sehr starken Verdrängungswettbewerb in den Gemeinden, da dort überall Lkw stehen, deren Fahrer dort übernachten. Für diese sind das oftmals unhaltbare Zustände, da sie vor Ort keine Plätze finden.</i></p> |

| Tagesordnungspunkt | Fragen / Anmerkungen / Hinweise |
|--------------------|---|
| | <p>Antwort, Dr. Zierke: Der Entfall des Rastplatzes Forst Rantzau wird nicht ersatzlos geschehen. Die Bedarfe wurden ermittelt, und es gibt in der Tat sehr große Bedarfe. Kleine Rastplätze sind allerdings keine Lösung. Es wird daher Neubauten an neuen Standorten geben müssen, um genau diese Probleme zu lösen.</p> <p><i>Frage/Hinweis 12: Direkt an der Autobahn sollte es noch mehr Park + Ride-Parkplätze geben. Diese könnten die Straßen der Gemeinden entlasten.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: P+R-Parkplätze sind an Anschlussstellen denkbar.</p> <p><i>Frage/Hinweis 13: Aufgrund der Verbreiterung der Strecke wandert das Ende der Bauverbotszone ins Gewerbegebiet hinein. Sollten Unternehmen Erweiterungsbauten geplant haben, könnten diese ggf. nicht mehr umgesetzt werden.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Zunächst einmal ist es richtig, dass es diese Bauverbotszone gibt und sie sich auch verändern kann. Und es kann auch durchaus sein, dass es mal Gründe gegen einen Bauantrag gibt. Aber: Wir bekommen kontinuierlich Bauanträge rein und mir ist noch keiner bekannt, den wir aufgrund des möglichen Ausbaus abgelehnt hätten.</p> <p><i>Frage/Hinweis 14: Wie viel Raum nimmt das gesamte Projekt in Anspruch? Mit welcher Breite muss gerechnet werden? Vor allem im Hinblick auf Wälle und Böschungen, die nicht ebenerdig verlaufen.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Das können wir gar nicht so pauschal beantworten. Die benötigte Fläche und auch die Querschnittsbreite variiert auf den 15 Kilometern. Darüber hinaus gibt es unterschiedliche Möglichkeiten, Raum zu sparen. Wir würden zum Beispiel Stützwände bauen, um das Gefälle abzufangen, wir können aber auch mit dem Bau von Lärmschutzwänden statt Lärmschutzwällen Platz sparen.</p> <p><i>Ergänzung: Wie sieht es mit Standstreifen aus, die Rettungswege ermöglichen? Werden diese mitgedacht?</i></p> |

| Tagesordnungspunkt | Fragen / Anmerkungen / Hinweise |
|--------------------|--|
| | <p>Antwort, Dr. Zierke: Flucht- und Rettungswege werden selbstverständlich miteinbezogen und im neuen Querschnitt gewährleistet.</p> <p><i>Frage/Hinweis 15: Seit etwa 15 Jahren versucht die Gemeinde Kummerfeld, die Geschwindigkeit auf 80 km/h für Lkw und 100 km/h für Pkw zu reduzieren – passiert ist bis heute noch nichts. Gibt es eine Möglichkeit, dass eine entsprechende Anpassung im Zuge der A-23-Erweiterung erfolgt?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Für die zulässige Höchstgeschwindigkeit sind nicht wir zuständig, sondern einzig und allein die Verkehrsbehörde. Wichtig zu verstehen ist aber, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die Berechnung des Lärmschutzes entscheidend ist. Wir rechnen im Moment mit einer Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Bei Lkw setzen wir sogar einen Wert von 90 km/h an, obwohl sie nur 80 km/h fahren dürfen – rechnen im Zweifel also sogar vorteilhaft für den Lärmschutz. Sollte die Strecke nun beispielsweise auf 100 km/h begrenzt werden, würden wir unsere Berechnungen anpassen, was wiederum Auswirkungen auf die Höhe der Lärmschutzwände haben könnte. Einen verbesserten Schutz bezogen auf die Grenzwerte würde es somit nicht geben.</p> <p><i>Ergänzung: Verstehe ich es also richtig, dass es nach Fertigstellung der Autobahn erst einmal keine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: In welchem Ausmaße Geschwindigkeitsbegrenzungen, Stau-Warn-Systeme oder ähnliche Instrumente Anwendung finden, wird sich erst zu einem späteren Zeitpunkt zeigen.</p> |

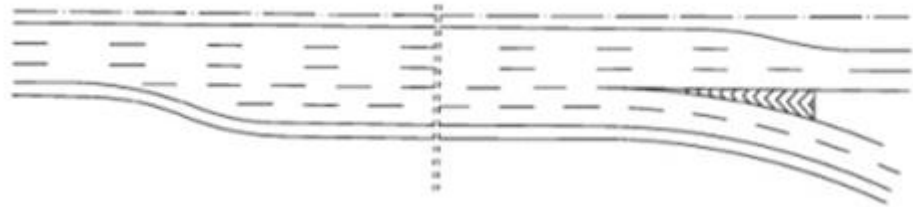
| Tagesordnungspunkt | Fragen / Anmerkungen / Hinweise |
|--------------------|--|
| | <p><i>Frage/Hinweis 16: Eine Dopplung von Baustellen sollte vermieden, die Sanierung von Hauptverkehrswegen mit dem Autobahn-Ausbau abgestimmt werden. Gleiches gilt auch für den Ausbau der A 7.</i></p> <p>Antwort, Herr Pripnow: Das sehen wir genau so. Die Fertigstellung der A 7 im Bereich Altonaer Tunnel ist Stand jetzt Voraussetzung für den Baustart der A 23. Wenn die Ausfahrten Stellingen und das Autobahndreieck HH-Nordwest im Endzustand fertig sind, werden wir dies allerdings sicher noch einmal neu bewerten. Was wir jetzt schon sagen können: Vor 2026 können wir ganz sicher nicht bauen, da bis zu diesem Zeitpunkt kein Baurecht vorliegen wird.</p> <p><u>Frage und Hinweise zu konkreten Stellen an der A 23:</u></p> <p><i>Frage/Hinweis 17: Haben Sie das neue Gewerbegebiet Oha II auf dem Schirm, das in Tornesch errichtet werden soll?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Wir sind mit den Gemeinden im engen Austausch und haben geplante Gebietserschließungen selbstverständlich auch auf dem Zettel.</p> <p><i>Frage/Hinweis 18: Die K 21 in Kummerfeld ist zu schmal für den Radverkehr.</i></p> <p><i>Ergänzung: Es braucht allgemein mehr Querungsmöglichkeiten für Radfahrer, da diese auf die Brücken angewiesen sind, wenn sie zu „den Gleisen“ gelangen wollen. Dies ist auch für radelnde Pendler zwischen dem Gewerbegebiet Oha und den Bahnstationen wichtig.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Wir nehmen diese Hinweise mit auf und werden sie bei der Planung des Bauwerks berücksichtigen.</p> |

| Tagesordnungspunkt | Fragen / Anmerkungen / Hinweise |
|---------------------------|--|
| | <p><i>Frage/Hinweis 19: Wir haben ganz akute Probleme im Gewerbegebiet Oha. Hier sitzt sowohl das GLS-Verteilzentrum als auch das Paketverteilzentrum der Deutschen Post. Dies führte bspw. bei den letzten Baumaßnahmen im Gebiet der Anschlussstelle Elmshorn zu erheblichem Stau, sodass Anwohner die Gebiete teilweise um bis zu 20 Kilometer umfahren mussten, um zu ihrem Ziel zu gelangen. Auch wenn die DEGES nicht direkt für die Verkehrsplanung im angrenzenden Gebiet verantwortlich ist, dürften künftige Situationen direkt auf die A-23-Baumaßnahmen der DEGES zurückzuführen sein. Bitte nehmen Sie diesbezüglich rechtzeitig Kontakt mit den Gemeinden auf und besprechen Sie mögliche Umleitungen.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Wir nehmen Ihren Hinweis mit auf, vielen Dank.</p> <p><i>Frage/Hinweis 20: Der Waldweg ist eine wichtige Verbindung für Fahrradfahrer nach Kummerfeld und weiter Richtung Pinneberg. Der Weg ist in einem sehr schlechten Zustand, wird aber hoch frequentiert. Darüber hinaus ist eine Velo-Route in Planung, die von Uetersen über den Tornescher Bahnhof bis ins Gewerbegebiet Oha führt.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Nehmen wir mit auf und werden wir in der Planung mit berücksichtigen.</p> <p><i>Frage/Hinweis 21: In unmittelbarer Nähe zur Anschlussstelle ist zwischen dem Gewerbegebiet Oha und dem geplanten Gewerbegebiet Oha 2 ein Kreisel im Gespräch.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Den Hinweis nehmen wird mit auf, und grundsätzlich stehen wir mit den anderen Baulastträgern in Gesprächen. Die Verknüpfung der einzelnen Straßenbaulastträger ist extrem wichtig für alle Planungsphasen.</p> |

| Tagesordnungspunkt | Fragen / Anmerkungen / Hinweise |
|--------------------|--|
| | <p><i>Frage/Hinweis 22: Können Sie die Autobahnausfahrt Tornesch zweispurig anlegen? Dann können diejenigen, die in den Ort wollen, gleich rechtzeitig abbiegen und die Lkw rechtsabbiegend an allen vorbeikommen.</i></p> <p>Antwort Dr. Zierke: Die Koordinierung der abfahrenden Verkehre wird auf jeden Fall mitgedacht, wir nehmen diesen Hinweis gerne mit auf. Alle Fahrtrichtungen gilt es leistungsfähig abwickeln zu können.</p> <p><i>Frage/Hinweis 23: Eine Fahrradverbindung zwischen Elmshorn und Pinneberg wäre wünschenswert. Es bietet sich an, einen Radweg entlang der Autobahnstrecke zu planen, um an dieser Stelle auch die Gewerbegebiete anzubinden.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Parallele Führungen sind denkbar und eine weitere Einbindung von Planungen Dritter möglich.</p> <p><i>Frage/Hinweis 24: Der Hauptverkehr muss nach Abfahrt an der Anschlussstelle Tornesch immer die L 110 queren. Sinnvoller wäre es, die Abfahrt so zu gestalten, dass der Hauptverkehrsfluss gleich von Beginn an in die richtige Richtung fließt – ohne Kreuzung der L 110.</i></p> <p>Es gibt verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten der Anschlussstelle. Grundsätzlich sind alle Fahrtrichtungen wie bereits ausgeführt leistungsfähig abzuwickeln. Auch die beschriebene Lösung wird untersucht werden.</p> <p><i>Frage/Hinweis 25: Die Brücke Ophof wird meiner Ansicht nach nicht ausreichend frequentiert. Möglicherweise könnte die Anliegeranbindung auf Seiten der Autobahn stattfinden und das Bauwerk damit gespart werden.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Diesen Hinweis nehmen wir gerne mit und prüfen ihn.</p> |

| Tagesordnungspunkt | Fragen / Anmerkungen / Hinweise |
|--------------------|--|
| | <p><i>Ergänzung: Die Gemeinden sollten unbedingt erklären, welche Wege sie innerhalb des Geheges für den Radverkehr herrichten wollen. Aufruf an die Bürgermeister*innen: Setzen Sie sich zusammen und unterhalten Sie sich über die Fahrradverkehre.</i></p> <p><i>Frage/Hinweis 26: Konkreter Vorschlag für Anschlussstellen-Gestaltung in Pinneberg-Nord (siehe Foto).</i></p> <div data-bbox="983 611 1480 991" data-label="Image"> </div> <p><i>Frage/Hinweis 27: An der Auf-/Abfahrt Pinneberg-Nord gibt es sowohl an der Flensburger Straße als auch an der Haderslebener Straße kleinere Gewerbegebiete. Hier sollten die Zuwegungen geprüft werden, da diese bisher sehr unglücklich angebunden sind.</i></p> <p><i>Antwort, Herr Szerencsi: Wir sehen an dieser Stelle ebenfalls viel Verbesserungspotenzial – auf beiden Seiten.</i></p> <p><i>Antwort, Dr. Zierke: Engstirnig gedacht, würden wir sagen, wir lassen die Rampen so wie sie jetzt sind. Dann dürfte man diese Gebiete nicht mehr anschließen, da direkte Anschlüsse an Auf- und Abfahrten nicht zulässig</i></p> |

| Tagesordnungspunkt | Fragen / Anmerkungen / Hinweise |
|---------------------------|---|
| | <p>sind. Wir wollen diese Gebiete aber natürlich nicht abschneiden. Eine mögliche Lösung wäre daher, untergeordnete Knotenpunkte zu schaffen, die nicht Auf- und Abfahrrampe sind.</p> <p><i>Fragen/Hinweis 28: Sowohl an der AS Pinneberg-Nord als auch an der AS Tornesch gibt es das Problem, dass nachfolgende Ampeln den Abfluss des Verkehrs behindern. Möglicherweise wäre gerade in Gewerbegebieten eine Bedarfskontaktzonen-Schaltung sinnvoll.</i></p> <p><i>Die Optimierung und Einbindung nachgeordneter Knotenpunkte ist oftmals sinnvoll, obliegt jedoch zumeist anderen Baulasträgern. Die DEGES wird sich hier aber, sofern sich keine Anpassungsbedarfe aus der A23-Planung ergeben, koordinierend mit einbringen.</i></p> <p><i>Frage/Hinweis 29: Das Wacken-Festival legt regelmäßig den Autohof Tornesch lahm. Es sollte darauf geachtet werden, dass der Autohof insbesondere Ende Juli/Anfang August nicht von Baumaßnahmen beeinträchtigt ist.</i></p> <p>Antwort, Herr Pripnow: Während der Bauzeit sollte auf so ein Ereignis natürlich Rücksicht genommen werden, der Autohof sollte also auf jeden Fall anfahrbar sein. Allerdings ist die Sommerzeit auch immer Bauzeit, in der wir zeitweise auch vier Fahrstreifen haben werden, die alle auf einer Fahrbahn-Seite gesammelt werden.</p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Ergänzend dazu gibt es im Sommer einen Hinweis vom Bund, die Hauptferienzeiten zu berücksichtigen. Und darauf achten wir auch – genauso wie auf andere Großereignisse.</p> |

| Tagesordnungspunkt | Fragen / Anmerkungen / Hinweise |
|---|---|
| | <p data-bbox="613 341 2020 472"><i>Frage/Hinweis 30: Es gibt einen konkreten Vorschlag für die Ausführung der Ausfahrt an der AS Tornesch in Richtung Norden (siehe Bild). Der Vorschlag ist hier zweistreifig dargestellt – was einer anderen Anregung aus dem Workshop entsprechen würde.</i></p>  <p>The diagram shows a plan view of a road intersection. A main road runs horizontally across the top. A vertical dashed line indicates a proposed exit ramp branching off to the right. The ramp is shown with two lanes, indicated by dashed lines. The ramp curves downwards and then back up to meet another road that runs horizontally across the bottom. The ramp's path is highlighted with a hatched pattern.</p> |
| <p data-bbox="143 751 586 834">TOP 5 Ausblick auf weiteres Vorgehen</p> | <p data-bbox="613 751 2020 882">Herr Dr. Zierke und Herr Schwertner bedanken sich abschließend für das Engagement der Teilnehmenden und kündigen an, dass alle Teilnehmenden mit den Protokollen und den Informationen zum weiteren Vorgehen versorgt werden.</p> |

Dokumentation:

Nachfolgend ein Bild der Karte des Planungsraums. Sämtliche Hinweise wurden nummeriert und im Protokoll berücksichtigt.

