

AZ: 61-47-10

Drucksache Nr.: 0550/2008/DS

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Bau-, Planungs- und Umwelt- ausschuss	23.09.2010	Ö	Endg. entsch. Stelle

Berichterstatter:

OBM

Verhandlungsgegenstand:

Bahnübergang Altonaer Straße

**- Verkehrsablauf auf der Altonaer Straße
im Abschnitt zwischen Stadtring und
Grüner Weg**

A n t r a g :

1. Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss stimmt der Vorzugsvariante zur Verbesserung des Verkehrsablaufes auf der Altonaer Straße zu.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Vorzugsvariante hinsichtlich Umsetzbarkeit und Kosten zu prüfen und das Ergebnis dem Ausschuss vorzulegen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, in Planungen und Gespräche für die mittelfristige Realisierung eines niveaufreien Bahnübergangs einzutreten.

Finanzielle Auswirkungen:

Zunächst nur Verwaltungskosten

Begründung:

1. Anlass

Mit Beschluss vom 17.03.2009 hat der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss die Verkehrsuntersuchung „Bewertung des Verkehrsablaufes am Bahnübergang Altonaer Straße in Neumünster“ des Büros SBI Verkehr aus Hamburg (Drucksache 0275/2008/DS) zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, die Empfehlungen der vorgelegten Verkehrsuntersuchung hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit zu prüfen.

Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung wird das Fazit gezogen, dass die „kurzzeitigen Überlastungen und Verkehrsbehinderungen in den Verkehrsspitzenzeiten aus verkehrstechnischer Sicht durchaus unproblematisch und akzeptabel“ sind.

Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass es sich bei der Altonaer Straße um eine der wichtigsten Zufahrtsstraßen im Stadtgebiet handelt und diese somit eine wesentliche Bedeutung für die Erreichbarkeit der Innenstadt von Neumünster aus südlicher Richtung hat. Darüber hinaus kommt der Altonaer Straße mit der Ansiedlung des DOC eine weitere wichtige Verkehrs- und Verbindungsfunktion zu. Von daher ist ein hohes Maß an Verkehrsqualität anzustreben, welches jedoch insbesondere aufgrund der durch den Bahnbetrieb entstehenden Schrankenschließzeiten derzeit nicht gegeben ist.

Vor diesem Hintergrund sind u. a. die Empfehlungen der o. g. Verkehrsuntersuchung zu prüfen, um geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität vorzuschlagen.

2. Bewertung der aktuellen Verkehrssituation

Wie bereits oben beschrieben, relativiert die Verkehrsuntersuchung die erfassten und prognostizierten Verkehrsbehinderungen dahingehend, dass diese nur kurzzeitig auftreten. Die Leistungsfähigkeit der Altonaer Straße ist damit vom Grundsatz her gegeben.

Eigene aktuelle Verkehrsbeobachtungen durch den Fachdienst Stadtplanung zu unterschiedlichen Tageszeiten bestätigen diese Einschätzung. Außerhalb der nachmittäglichen Spitzenstunden führen die Schrankenschließzeiten nur zu geringen Rückstaus, die sich nach Schrankenöffnung sehr zügig wieder abbauen.

Längere Rückstaus entstehen in der Regel nur in den späten Nachmittagsstunden, in denen die höchsten Verkehrsstärken im Tagesverlauf auftreten. Hier sind regelmäßig Stauerscheinungen für wenige Minuten zu beobachten, die sich aber zu keinen länger anhaltenden Verkehrsbehinderungen auswirken.

Einen nicht unerheblichen Einfluss auf die tatsächlichen Rückstaus haben die Länge der Schrankenöffnungen zwischen den Durchfahrten eines Zugpaares, die fahrplanmäßig nur vier Minuten auseinanderliegen. Die Schrankenöffnungen bei dem Zugpaar in Fahrtrichtung Hauptbahnhof mit den Abfahrtszeiten zu den Minuten :20/:24 sind normalerweise nur 1,5 bis 2 Minuten lang. Dies kann in Einzelfällen dazu führen, dass bei kürzerem Zugabstand sich die Schranken zwischen den Ankünften der beiden Züge gar nicht öffnen. In diesen Fällen verlängert sich die Schrankenschließzeit über das normale Maß hinaus, so dass es in Abhängig-

keit des tageszeitlichen Verkehrsaufkommens zu längeren Rückstaus kommen kann.

Im Vergleich dazu sind bei dem Zugpaar aus Richtung Hauptbahnhof mit den Abfahrtszeiten :36/:40 die Öffnungszeiten zwischen den jeweiligen Ankünften mit einer Dauer von ca. 3 Minuten etwas länger, da die erforderliche Schrankenschließzeit entsprechend kürzer ist.

Die durch das Zugpaar :36/:40 entstehenden Verkehrsbehinderungen sind damit wesentlich geringer als bei dem Zugpaar :20/:24, da hier die Schrankenschließzeiten nur ca. 75 Sekunden dauern und die Öffnungszeit zwischen den beiden Schrankenschließzeiten etwa eine Minute länger ist. Der Rückstau der ersten Schrankenschließzeit baut sich daher in der Regel vor der zweiten Schrankenschließzeit vollständig ab. Dies ist bei dem Zugpaar :20/:24 häufig nicht der Fall, so dass längere Rückstaus die Folge sind. Verkehrlich von Relevanz ist daher vordergründig die Situation bei dem Zugpaar :20/:24.

Die Altonaer Straße verfügt im Abschnitt zwischen Bahnübergang und Grüner Weg mit McDonalds, der Jet-Tankstelle, Aldi und Auto-Teile Unger über stark kundenfrequentierte Nutzungen. Dies führt zu häufigen Abbiegeverkehren, die vor allem beim Linksabbiegen zu Behinderungen beim stadtauswärtigen Verkehr führen können.

Im Jahr 2006 wurde daher durch Veränderung der Mittelmarkierung die stadtauswärtige Spur auf 4,25 m verbreitert. Die stadteinwärtige Spur musste im Gegenzug auf 2,75m Breite reduziert werden. Durch die Verbreiterung der stadtauswärtigen Spur kann der Geradeausverkehr an wartenden Linksabbiegern vorbeifahren, so dass Behinderungen meist nur noch in Verbindung mit Lkw's auftreten. Nach Einschätzung der Verwaltung hat sich die Maßnahme bewährt und zu einem flüssigeren Verkehrsablauf beigetragen.

In Ergänzung der Bewertung der Verkehrssituation durch die Verwaltung erfolgte von der Polizei eine aktuelle Einschätzung. Daraus geht hervor, dass bedingt durch die Schließzeiten der Schranken es immer wieder zu Verkehrsstauungen kommt, die teilweise bis über den Kreuzungsbereich Holsatenring / Altonaer Straße hinaus zu beobachten sind. Die bereits oben beschriebene Änderung der Mittelmarkierung habe aber zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation geführt. Die Abbiegeverkehre dürften daher keine nennenswerte Ursache für die Verkehrsstauungen sein. Auch hat die Anzahl der Unfälle nach der Ummarkierung deutlich abgenommen. Der Bereich ist im Gegensatz zu den Jahren 2005 und 2006 nicht mehr als Unfallhäufungsstelle zu bezeichnen.

Ergänzend zu der aktuellen Bewertung der Verkehrssituation ist anzumerken, dass in der Vergangenheit in Kooperation zwischen Verwaltung und den zuständigen Eisenbahnunternehmen verschiedenste Bemühungen erfolgten, um die durch den Bahnübergang entstehenden Verkehrsbehinderungen zu reduzieren. Im Ergebnis konnten die Schrankenschließzeiten durch Anpassungen der Schrankenschließtechnik bereits verkürzt werden. Für die Züge in Fahrtrichtung Hauptbahnhof waren damals Schließzeiten von bis zu 180 Sekunden erforderlich. Jetzt liegen diese bei 115 bis 140 Sekunden. In Richtung Kaltenkirchen bzw. Segeberg waren die Schließzeiten 100 bis 120 Sekunden lang, aktuell nur noch 75 bis 90 Sekunden. Die Stauercheinungen, die noch vor einigen Jahren festzustellen waren, haben sich seither reduziert.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Verkehrsfluss in der Altonaer Straße durch den Bahnübergang auf Grund zweier Doppelschließzeiten je Stunde behindert wird. Es handelt sich dabei in der Regel um kurzzeitige Stauungen, die nach Schrankenöffnung wieder zügig abgebaut werden, so dass sich der Verkehrsfluss innerhalb von maximal 2 bis 3 Minuten wie-

der normalisiert hat. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten erfolgt der Stauabbau in kürzerer Zeit. Insgesamt ist daher von einer überwiegend akzeptablen Verkehrssituation auszugehen, die allerdings während der Schrankenschließzeiten gewisse Einschränkungen erfährt.

Unter Berücksichtigung der Bedeutung der Altonaer Straße im städtischen Straßennetz als wichtige Einfallstraße in das Oberzentrum Neumünster ist vor allem im Hinblick auf Besucher und Kunden aus dem Umland ein hoher Anspruch an die Erreichbarkeit und Verkehrsqualität zu setzen. Dieser kann allerdings durch die derzeitigen Schrankenschließzeiten nicht genügend erfüllt werden. Aufgrund dessen sind zusätzliche Maßnahmen angeraten, um den Verkehrsfluss weiter zu verbessern und damit die zügige Erreichbarkeit der Stadt Neumünster aus dem südlichen bzw. südwestlichen Umland zu verbessern.

Handlungsbedarf ist insbesondere auch aus der Errichtung des Designer-Outlet-Centers (DOC) im Industriegebiet Süd gegeben. Die Altonaer Straße ist die Hauptverbindungsstraße zwischen dem DOC und der Innenstadt. Es liegt im Interesse der Stadt und des innerstädtischen Einzelhandels, dass möglichst viele auswärtige Kunden nach einem Besuch des DOC noch die Innenstadt aufsuchen. Dazu ist aus Kundensicht eine möglichst bequeme Anfahrt erforderlich.

3. Beschreibung und Bewertung der zur Prüfung empfohlenen Maßnahmen

Nachfolgend werden die in der Verkehrsuntersuchung genannten Maßnahmenvorschläge auf ihre verkehrlichen Auswirkungen, technische Umsetzbarkeit und hinsichtlich des Kostenaufwandes untersucht.

• Verteilung der einzelnen Schließzeiten auf einen größeren Zeitraum

Eine Verteilung der einzelnen Schließzeiten auf einen größeren Zeitraum bedeutet, dass zwischen den Zügen innerhalb eines Zugpaares ein größerer zeitlicher Abstand liegen müsste. Dieses Anliegen wurde von Seiten der Verwaltung in den vergangenen Jahren wiederholt schriftlich und mündlich bei der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS) und den Bahnunternehmen vorgebracht, zuletzt bei der Fahrplankonferenz im Dezember 2009. Eine intensive Prüfung der Fahrpläne durch die LVS gemeinsam mit der AKN Eisenbahn AG (AKN) und Nordbahn Eisenbahngesellschaft (NBE) hat aber ergeben, dass sich die Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Bahnhof Neumünster Süd nicht ändern lassen. Die Gründe dafür sind zum einen die eingleisigen Strecken der AKN und NBE, die nur an bestimmten, wenigen Stellen Zugbegegnungen möglich machen. Des Weiteren besteht eine direkte Abhängigkeit vom Taktknoten Neumünster Hauptbahnhof, so dass Fahrplanänderungen zu Anschlussverlusten führen würden. Voraussetzung für ein zeitliches Auseinanderziehen der Schrankenschließzeiten wäre eine Verkürzung der Fahrzeit um einige Minuten. Eine derartige Beschleunigung der Bahnstrecke ist aber nach Auskunft der LVS in absehbarer Zeit nicht möglich.

Verkehrlich würde eine Vergrößerung der zeitlichen Abstände zwischen den Schrankenschließzeiten dahingehend entlastend wirken, dass der durch die erste Schrankenschließung bedingte Rückstau vor Beginn der zweiten Schrankenschließung komplett abgebaut wäre. Dadurch verkürzt sich der Rückstau der zweiten Schrankenschließzeit und löst sich nach Schrankenöffnung auch entsprechend schneller auf.

Eine tatsächliche Verkürzung der Schrankenschließzeit an sich würde damit aber nicht erreicht werden.

• Neubau des Bahnsteiges für die Züge in Fahrtrichtung Neumünster auf der westlichen Seite der Altonaer Straße

Mit einem Neubau eines Mittelbahnsteiges unmittelbar westlich der Altonaer Straße könnte der Halt für Züge in Richtung Hauptbahnhof nach der Querung der Altonaer Straße erfolgen. Damit könnte die Schrankenschließzeit auf die gleiche Dauer wie bei den vom Hauptbahnhof kommenden Zügen reduziert werden, nämlich von 115 bis 140 Sekunden auf 75 bis 90 Sekunden.

Die Angaben zu den geschätzten Herstellungskosten schwanken zwischen ca. 350.000 EUR (AKN) und 500.000 bis 600.000 EUR (LVS) zuzüglich der Signalsicherung für die Fußgänger. Von der LVS wurde bereits angedeutet, dass eine Förderwürdigkeit der Maßnahme nicht gegeben sein wird, da für die Fahrgäste keinerlei Vorteile zu erwarten wären. Zudem würde inzwischen generell von Betrieb und Herstellung zweier getrennter Bahnsteige Abstand genommen. Es wurde ein konkretes Beispiel eines Haltepunktes im Bereich eines Bahnüberganges in Schleswig-Holstein genannt, wo einer der zwei vorhandenen Bahnsteige in seiner Nutzung kurzfristig aufgegeben wird.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahme würden sich ausschließlich auf die Schließzeiten des Zugpaares :20/:24 positiv auswirken und damit zu einer Verkürzung der Wartezeit, der Rückstaus und einem entsprechend schnelleren Abbau führen.

In Anbetracht der hohen Herstellungskosten und der Aussicht, dass die Maßnahme voraussichtlich nicht förderwürdig wäre, erscheint das Kosten-Nutzen-Verhältnis nach Einschätzung der Verwaltung nicht ausreichend gegeben.

• Verkehrsabhängig gesteuerte Verteilung der Freigabezeiten an den benachbarten Knoten

Diese Maßnahme soll bewirken, dass die bei geschlossenen Schranken entstehenden Rückstaus sich nicht bis in die benachbarten Knoten fortsetzen. Stattdessen soll der Kfz-Zufluss während der Schrankenschließzeiten unterbrochen werden, in dem an den Knoten Holsatenring/Altonaer Straße und Grüner Weg/Altonaer Straße die Hauptzuflüsse in Richtung Bahnübergang für die Dauer der Schrankenschließung auf ein rotes Signal fahren. Die Rückstaus werden damit teilweise auf die Bereiche vor den Knoten verlagert. Zur technischen Umsetzung ist eine Kabelverbindung zwischen dem Signal des Bahnüberganges und dem Knoten am Holsatenring erforderlich. Die Kosten für Kabellegung und Anpassung des Lichtsignalprogrammes einschließlich Regelung der am Ring geschalteten Grünen Welle belaufen sich auf ca. 100.000 EUR. Hinzu kommen noch die Genehmigungskosten für eine Verknüpfung mit dem Signal des Bahnüberganges, die sich nach vorsichtigen Schätzungen im fünfstelligen Bereich bewegen werden.

Die verkehrliche Wirkung beschränkt sich auf eine räumliche Verlagerung der Rückstaus während der Schrankenschließzeiten und eine geringere Gefahr des Überstauens der Knotenbereiche. Eine tatsächliche Entlastung bzw. Erhöhung der Leistungsfähigkeit wird aber nicht erreicht.

• Straßenumbau zur Einrichtung eines als Multifunktionsstreifens flexibel nutzbaren Mittelstreifens

Veranlassung für diesen Maßnahmenvorschlag sind die häufigen Linksabbiegevorgänge in der Altonaer Straße, vor allem südlich des Bahnüberganges. Die höchsten Frequenzen sind dabei an den Zufahrten zu McDonalds, Aldi, zur Jet-Tankstelle und zu Auto-Teile-Unger festzustellen. Mit einer Markierungsmaßnahme im Jahr 2006 wurde die stadtauswärtige Fahrspur

auf 4,25 m verbreitert, wie bei der Bewertung der aktuellen Verkehrssituation unter Punkt 2 bereits beschrieben. Dadurch wurde es dem Geradeausverkehr ermöglicht, an den wartenden Linksabbiegern vorbeizufahren. Durch diese Maßnahme haben sich die durch links abbiegende Fahrzeuge entstehenden Behinderungen reduziert, was zu einem besseren Verkehrsfluss geführt hat. Dies wird durch die Polizei bestätigt, die von einer „deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation“ spricht.

Mit der Herstellung einer zwischen den beiden Richtungsspuren zusätzlichen Mittelspur würde für die Linksabbiegerverkehre eine eigene Fahrspur geschaffen werden. Der geradeaus fahrende Verkehr würde dadurch kaum noch durch wartende Linksabbieger behindert werden. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der notwendigen Flächeninanspruchnahme für die Herstellung des Multifunktionsstreifens ein erheblicher Teil des seitlichen Grünstreifens in Anspruch genommen werden müsste. Dieser ist mit Bäumen bestanden, die Teil der historischen Allee Kiel – Altona sind.

Die Polizei sieht die Herstellung eines Multifunktionsstreifens sehr kritisch. Sie sieht die Gefahr von frontalen Kfz-Begegnungen, die durch die Nutzung aus beiden Fahrtrichtungen entstehen könnte.

Die verkehrliche Entlastungswirkung ist unter den aktuellen Verkehrsbedingungen eher als gering zu werten. Eine Mittelspur würde zwar das ungehinderte Vorbeifahren des Geradeausverkehrs an wartenden Linksabbiegern ermöglichen und damit mögliche Behinderungen reduzieren. Tatsächlich sind nach Einschätzung der Polizei und Verwaltung die Häufigkeit der Behinderungen als selten und deren Auswirkungen als gering zu bezeichnen. Eine entlastende Wirkung auf die durch die Schrankenschließzeiten entstehenden Rückstaus besteht nicht. Durch die zusätzliche Verkehrsfläche würde der Abbau der Rückstaus nach Schrankenöffnung nur leicht begünstigt werden.

4. Beschreibung weiterer möglicher Maßnahmen

Im Rahmen der Prüfung der Maßnahmenvorschläge der Verkehrsuntersuchung haben sich aus den Gesprächen innerhalb der Verwaltung sowie mit LVS und AKN zusätzliche Maßnahmen ergeben, die nachfolgend beschrieben werden und in die Abwägung möglicher zu ergreifender Maßnahmen mit einfließen.

• Verkehrsabhängige Steuerung der benachbarten LSA-Knoten

Durch den Einbau von Stauschleifen in den Bereichen zwischen Bahnübergang und benachbarten Knoten lässt sich die LSA-Regelung verkehrsabhängig steuern. Damit könnten die LSA-Regelungen nach Schrankenöffnung die ankommenden Fahrzeugpuls erkennen und die Grünzeiten entsprechend anpassen. Damit würde ein zügigerer Abfluss erreicht und der normale Verkehrsfluss schneller wieder hergestellt werden.

Die Kosten für den Einbau der Stauschleifen und Anpassung des LSA-Programmes einschließlich der Berücksichtigung der Grünen Welle am Ring belaufen sich auf ca. 100.000 EUR.

Diese Maßnahme bewirkt einen schnelleren Abbau des Rückstaus. Dies geht allerdings zu Lasten der Knotenzufahrten vom Holsatenring, deren Grünzeit verkürzt würde. Die unmittelbare Behinderung durch den Bahnübergang bleibt auf Grund der gleichbleibenden Schranken-

schließzeiten unverändert.

• Verkürzung der Schrankenschließzeit durch Aufstellung des Überwachungssignals im sog. verkürzten Bremsweg

Mit dieser die Bahnsicherungstechnik betreffenden Maßnahme ließe sich die Schrankenschließzeit für die Fahrtrichtung Hauptbahnhof um ca. 20 Sekunden reduzieren. Die Kosten dafür belaufen sich nach Schätzung der AKN auf ca. 15.000 EUR. Die Maßnahme würde zu einer Reduzierung der Schließzeit in Fahrtrichtung Hauptbahnhof um ca. 15% führen. Die verkehrliche Wirkung ist damit eher gering, aber doch spürbar. So würde sich bei dem betreffenden Zugpaar die Schließzeit um insgesamt 40 Sekunden reduzieren sowie die Schrankenöffnung zwischen den beiden Schließzeiten um ca. 20 Sekunden verlängern. Die Kosten in Höhe von ca. 15.000 EUR sind verhältnismäßig gering.

• Verkürzung der Schrankenschließzeit durch Änderung der Sicherungstechnik

Bei dieser ebenfalls die Bahnsicherungstechnik betreffenden Maßnahme lässt sich eine deutliche Reduzierung der Schrankenschließzeiten für beide Fahrtrichtungen erreichen. Nach Angaben der AKN würden die einzelnen Schließzeiten unabhängig von der Fahrtrichtung nur noch ca. 60 Sekunden betragen. Das würde bedeuten, dass die stündliche Gesamtschließzeit von rund 7 Minuten auf ca. 4 Minuten reduziert werden könnte.

Dafür müsste die bestehende Sicherung auf eine rechnergesteuerte Bahnübergangssicherungstechnik mit optimierter Einschaltung umgerüstet werden. Eine Kostenschätzung der AKN beläuft sich auf etwa 100.000 EUR.

Damit handelt es sich unter Betrachtung aller hier bislang erwogenen Vorschläge um die Maßnahme mit der größten verkehrlichen Entlastungswirkung, da die Schließzeiten für beide Fahrtrichtungen deutlich reduziert werden könnten.

Niveaufreie Lösung (Brücke oder Tunnel)

Die o. g. Maßnahmen können die durch die Schrankenschließzeiten entstehenden Verkehrsbehinderungen nur mehr oder weniger reduzieren, aber nicht gänzlich vermeiden. Dies wäre nur mit einer niveaufreien Lösung möglich, die mit Hilfe eines Tunnels oder einer Brücke realisiert werden könnte.

Diesbezüglich wurden in der Vergangenheit bereits erste Untersuchungen durchgeführt, die die verkehrstechnische Umsetzbarkeit prüfen sollten. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die notwendigen Rampenlängen sehr lang sind. Bei einer Tunnellösung wären sie aber noch in die verfügbaren Straßenlängen vor dem nächstliegenden Knoten Holsatenring / Altonaer Straße einordenbar. Auch die zu gewährleistende Erschließung der anschließenden Grundstücke wäre machbar.

Im Rahmen eines Sondierungsgespräch mit Vertretern der an dieser Kreuzungsmaßnahme beteiligten Stellen (AKN, DB Netz AG, Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr) im Jahr 2006 wurden folgende Punkte festgehalten:

- Bereits heute wäre vom Grundsatz eine Beseitigung des Bahnüberganges Altonaer Straße zu befürworten.
- Die Beseitigung des Bahnüberganges wäre eine Kreuzungsmaßnahme nach § 3 Eisenbahn-

kreuzungsgesetz (EkrG). Sofern ein beteiligter Baulastträger eine Kreuzungsmaßnahme für erforderlich hält, können sich die anderen Beteiligten der Maßnahme nicht grundsätzlich verschließen.

- Die Beseitigung des Bahnüberganges ist ein langfristiges Projekt.
- Bei dem Projekt handelt es sich um eine Investition (15 - 20 Mio. Euro) in die Zukunft, wobei in der Planungsphase auch großräumige Betrachtungen (z. B. die benachbarten Bahnübergänge sowie die künftige Kapazität der Altonaer Straße zwischen Südumgehung und Ring) angestellt werden müssen.
- Im Hinblick auf die Verwendung öffentlicher Mittel wird der Nachweis der Notwendigkeit und der Dringlichkeit insbesondere vom Eisenbahnbundesamt geprüft.
- Die Stadt Neumünster ist in diesem Fall Veranlasser der Kreuzungsmaßnahme und muss in Vorleistung treten.

5. Empfehlung der Verwaltung

Nachfolgend sind alle potenziellen Maßnahmen in einer Übersicht zusammengestellt und einer Gesamtwertung unterzogen.

Maßnahmenübersicht

	Maßnahme	Verkürzung der Schrankenschließzeiten	Entlastungswirkung	Umsetzbarkeit	Kostenschätzung in Euro	Gesamtwertung
1	Verteilung der einzelnen Schließzeiten auf einen größeren Zeitraum	- nein	+	- langfristig	keine Angabe	o
2	Neubau des Bahnsteiges für die Züge in Fahrtrichtung Neumünster auf der westlichen Seite der Altonaer Straße	+ ca. 1,5 Minuten pro Stunde	+	o	- ca. 500.000	o
3	Verkehrsabhängig gesteuerte Verteilung der Freigabezeiten an den benachbarten Knoten	- nein	-	+	o ca. 100.000	-
4	Straßenumbau zur Einrichtung eines als Multifunktionsstreifens flexibel nutzbaren Mittelstreifens	- nein	o	o	keine Angabe	o
5	Verkehrsabhängige Steuerung der benachbarten LSA-Knoten	- nein	+	+	o ca. 100.000	o
6	Verkürzung der Schrankenschließzeit durch Aufstellung des Überwachungssignals im sogenannten verkürzten Bremsweg	+ ca. 40 Sek. pro Stunde	+	+	+ ca. 15.000	+
7	Verkürzung der Schrankenschließzeit durch Änderung der technischen Sicherung von BÜP 93-ÜS in RBÜT-ÜS _{OE}	++ ca. 3 Minuten pro Stunde	++	+	o ca. 100.000	++
8	Niveaufreie Lösung (Brücke oder Tunnel)	+++ entfallen komplett	+++	- langfristig	-- ca. 15 bis 20 Mio.	o

Unter Berücksichtigung der Prämissen

- kurzfristige Umsetzbarkeit (innerhalb von 1 bis 2 Jahren),
- größtmögliche verkehrliche Entlastung und
- vertretbare Kosten

reduziert sich die Auswahl auf die Maßnahmen 6 und 7, die beide eine Änderung der Bahnsicherungstechnik bedeuten.

Maßnahme 7 hätte dabei den weit größeren verkehrlichen Entlastungseffekt und wird daher als Vorzugsvariante vorgeschlagen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Umsetzbarkeit der Maßnahme 7 gemeinsam mit der AKN zu prüfen und eine konkrete Kostenkalkulation erstellen zu lassen.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, mittel- bis langfristig die niveaufreie Lösung (Führung der Altonaer Straße als Tunnel unter der Eisenbahnstrecke) anzustreben. Die erforderlichen Planungs- und Finanzierungsvorläufe erfordern eine Verankerung in den entsprechenden Landes- und Bundesprogrammen. Hierzu wird die Verwaltung kurzfristig in konkrete Planungen und Gespräche eintreten.

Dr. Olaf Tauras
Oberbürgermeister