



Das Verkehrswesen

MOBILITÄT Von der Eisenbahn bis zur Autobahn

Von Annette Schlapkohl

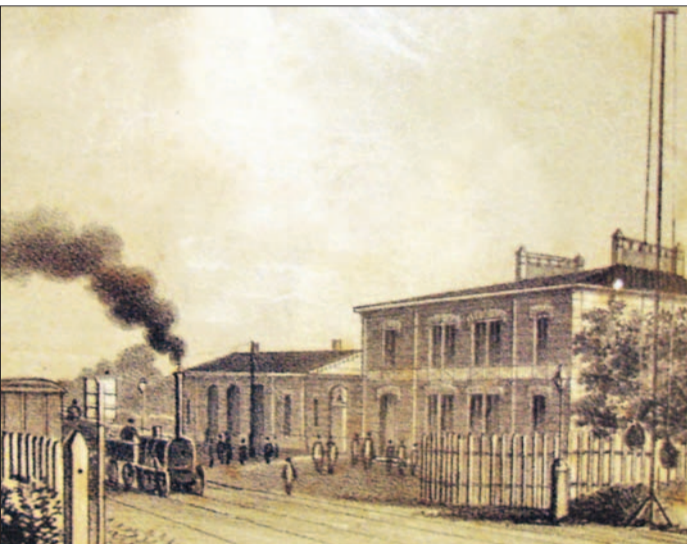
Tornesch/Esingen. Der Bau der Eisenbahnlinie 1844 veränderte das Leben und die Entwicklung des Bauerndorfes Esingen nachhaltig. Die Zunahme

Eisenbahn- und Bahnhofsbau
Die entscheidende technische Innovation, die die Entwicklung der Stadt Tornesch bis heute beeinflusst, war der noch zu dänischer Zeit erfolgte Eisenbahnbau in Tornesch

Höchstgeschwindigkeit betrug 45 km/h und in der Dunkelheit 30 km/h. Das unterkellerte zweistöckige Tornescher Bahnhofgebäude mit Ziegeldach wurde im Jahr 1845 gebaut. In der Gebäudesteuerungsveranlagung von 1867 sind 15 Stuben, darunter 12 heizbare erwähnt, zudem drei Küchen und sechs Keller. Im Gebäude wohnten der Bahnhofsvorsteher und Bahnhofspersonal. Nachdem die Bahnstrecke vom Staat Preußen übernommen worden war, wurde in den 1880er Jahren ein zweites Gleis gebaut. Bis weit nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Güterverkehr hauptsächlich über die Bahn abgewickelt.

Schiffsverkehr

Eine verbesserte wasserseitige Verkehrsanbindung Esingens wurde durch die Begründung der Pinnau 1884/85 erzielt. Die alte Esinger Dorfschiffsstelle am heutigen Weg "In de Hude" wurde durch die Begründung vom Strom abgeschnitten und durch einen kleinen Stichhafen am heutigen Ende der Hafestraße ersetzt. Insgesamt ließ sich die Gemeinde die Anlage der neu-



Erste Zeichnung des Tornescher Bahnhofs und der eingleisigen Strecke um 1850.

Zeichnung: F. Brütt.

des Pkw und Lkw-Verkehrs in den Jahrzehnten nach 1960 ließ aus der einstmaligen ruhigen Dorfstraße durch Ahrenlohe einen Autobahnzubringer werden.

1844. Den Bau der zunächst eingleisigen Strecke und der Bahnhofgebäude finanzierte eine private Eisenbahngesellschaft. Für die „König Christian VIII. Nordostseebahn“



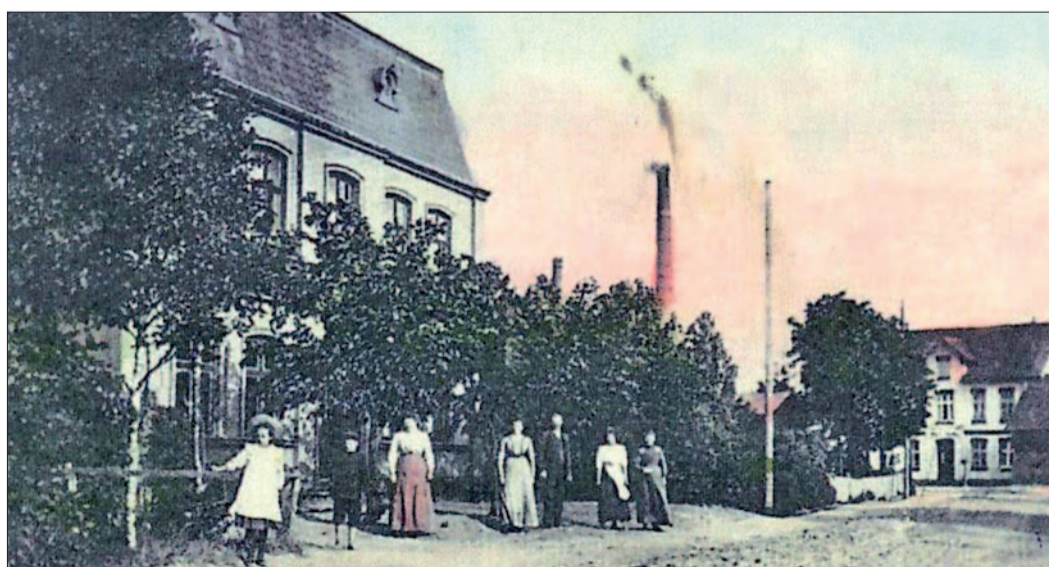
Jungs in einem Boot fahren in den 1950er Jahren in den kleinen Esinger Stichhafen hinein.

Foto: Irene Kruse.

Die meisten Wege in der Bauernvogtei Esingen wurden jahrhundertlang zu Fuß unternommen. Auch die im Radius von 10 bis 15 km entfernt liegenden Orte wurden zu Fuß aufgesucht. Einheimische Ammen, die in Altona ihren Dienst taten, begaben sich gleichfalls zu Fuß dorthin. Wenn der Esinger Bauernvogt nach Pinneberg musste, nahm er nach Möglichkeit Pferd und Wagen, denn er stammte aus der Schicht der Hufner, die darüber verfügte. Die Wege waren jedoch schlecht passierbar. Es gab noch 1823 in der weitläufigen Herrschaft Pinneberg nur sehr wenige mit Steinen gepflasterte Straßen, darunter war auf Esingen bezogen nur die Oha tangierende Poststraße. Seit etwa 1870 benutzten dann auch schon die ersten Fahrradfahrer die Esinger Wege. Der Chronist Wegener beschrieb den Wandel des Tempos mit den Worten: „Jetzt mußte per Rad ge- eilt werden“. Man kann sich ausmalen, wie schwierig es teilweise war auf den Sandwegen voranzukommen.

wurden Aktien ausgegeben. Der Bahndamm wurde in der ersten Zeit auch oft als Fußweg benutzt, denn täglich führen nur zwei Personenzüge in jede Richtung und ein Güterzug mit Personenbeförderung ohne festen Fahrplan. Die

en Schiffsstelle durch den Esinger Zimmermeister Hagen 1.775 Mark kosten. Bei Flut wurde direkt auf die Pferdefuhrwerke entladen, ansonsten auf den Löschi- und Ladeplatz. Die Ladung bestand aus Torf, Holz, Kohle, Viehdung,



Die Friedrichstraße, hier als „Lindenallee“ bezeichnet, war um 1900, als die Aufnahme gemacht wurde, noch ein Sandweg, der auch als „Moorweg“ bezeichnet wurde. Ein öffentlicher gemeindeeigener Straßenbau wurde 1912 in der Friedrichstraße bis Höhe Norderstraße durchgeführt mit Schotterdecke und Bordstein. Die Friedrichstraße entwickelte sich nach dem Ausbau weiter zu einer Einkaufs- und Dienstleistungsstraße.

Postkarte von Wolfgang Matzen.



Der Tornescher Bahnhof nach der Restaurierung 1934. Die „rasende Emma“ nach Uetersen fuhr bis 1965, dann wurde eine Buslinie eingerichtet.

Foto: Archiv Kulturgemeinschaft.

Leimdünger und Ziegelsteinen. Durchschnittlich ein Schiff pro Woche wurde 1906 am Esinger Hafen gelöscht. Nach dem Zweiten Weltkrieg belebte man den Verkehr am Esinger Hafen nicht wieder. Im Zuge der Erhöhung der Pinnaudeiche 1964 verschwand das kleine Esinger Hafendeck.

Von Ochsenweg zur Autobahn

Seit Einführung des preußischen Wegegesetzes 1879 war dem Kreis Pinneberg die Pflicht zum Ausbau und zur Unterhaltung der Nebenlandstraßen übertragen worden, dazu gehörte auch die Verbindung von Oha nach Tornesch, die heutige Ahrenloher Straße. Der Weg wurde seit Jahrhunderten überregional genutzt und ist schon in der Frese-Karte von 1588 als Strecke eingezeichnet, auf der Ochsen getriftet wurden. Er war Teil eines alten Ochsenweges, der von Jütland bis Wedel führte. 1895 war die Verbindung Oha-Tornesch immer noch unausgebauter Moorweg, auf dem sich wiederholt Wagen festfahren, wie der Lehrer der Ahrenloher Schule in der Schulchronik festhielt. Nach dem Ausbau 1896 siedelten sich zunehmend Bewohner an. Über 50 Jahre lang gab es nur wenig Verkehr, so dass in den 1940er Jahren noch Kin-

der auf der Ahrenloher Straße spielten. Doch das Verkehrsaufkommen erhöhte sich dann zunehmend. Wegen Behinderung der LKW wurden im Januar 1973 die 460 Alleebäume im Auftrag des Straßenbauamtes Itzehoe abgeholzt. Durch den Autobahnbau 1975 wurde die Straße zum Autobahnzubringer. 1976 wurde einseitig ein durchgehender Fuß- und Radweg gebaut, zu-

K 20. Der Tunnel wurde 1985 realisiert. Die über die Wittstocker Straße und Jürgen-Siemsen-Straße geführte K 20, die mit Lärmschutzwänden versehen war, konnte 1997 in beide Richtungen frei gegeben werden. Im Zusammenhang mit dem Tunnelbau waren ursprünglich zwei Umgehungsstraßen geplant. Im Norden sollte durch den Pfahlweg eine Umgehung geschaffen werden



Ahrenloher Straße 1940 mit Mädchen auf einem Dreirad. Der Blick geht in Richtung der heutigen Autobahn.

Foto: Irmgard Thies, geb. Früchtenicht.



Jahrhundertlang waren die Menschen hauptsächlich zu Fuß unterwegs, hier die alte Frau Ostermann aus Esingen um 1910.

Foto: Lisa Knoop.

vor gingen die Fußgänger am Straßenrand. Mit dem Tunnelbau am Bahnhof 1985 stieg das Verkehrsaufkommen weiter. 1990 erreichten die Anlieger beim Ausbau der Straße, dass die Fahrbahn nur geringfügig verbreitert wurde. Heute ist die Landesstraße Richtung Oha die meistbefahrene Straße der Gemeinde.

Tunnelbau im Ortszentrum

1966 einigten sich Uetersen, Heidgraben, Moorrege und Tornesch auf eine gemeinsame Planung in Bezug auf Wohnungsbau und Verkehr, 1970 wurde der Flächennutzungsplan (F-Plan) dann unterzeichnet. Er sah vor, dass mit dem Bau einer neuen Kreisstraße (K 20) die Verkehrsströme zwischen Tornesch und Uetersen über die neu ausgebaute Jürgen-Siemsen-Straße zu leiten seien. Die Unterführung der Bahnlinie im Tornescher Zentrum war eingeplanter Abschnitt der

und im Süden durch den Wischmöhlenweg und Großen Moorweg. Die Bahngleise sollten jeweils durch eine Brücke überquert werden. Wegen der Einsprüche der sich formierenden „Interessengemeinschaft Pfahlweg“ wurde im Herbst 1971 der Beschluss über die Linienführung der nördlichen Umgehung aufgehoben. Das Tornescher Moorgebiet sollte nicht zerschnitten werden. In Esingen formierte sich 1980 eine „Interessengemeinschaft Südtangente“, die gegen den Bau der Südumgehung des Zentrums protestierte. Die Interessenten wandten sich gegen eine Durchschneidung des alten Dorfes Esingen durch eine Straße mit LKW-Verkehr und großer überörtlicher Bedeutung. Das Ortszentrum von Tornesch wurde seit dem Autobahnbau 1975 und dem Tunnelbau 1985 verstärkt vom Durchgangsverkehr belastet.

Fortsetzung folgt