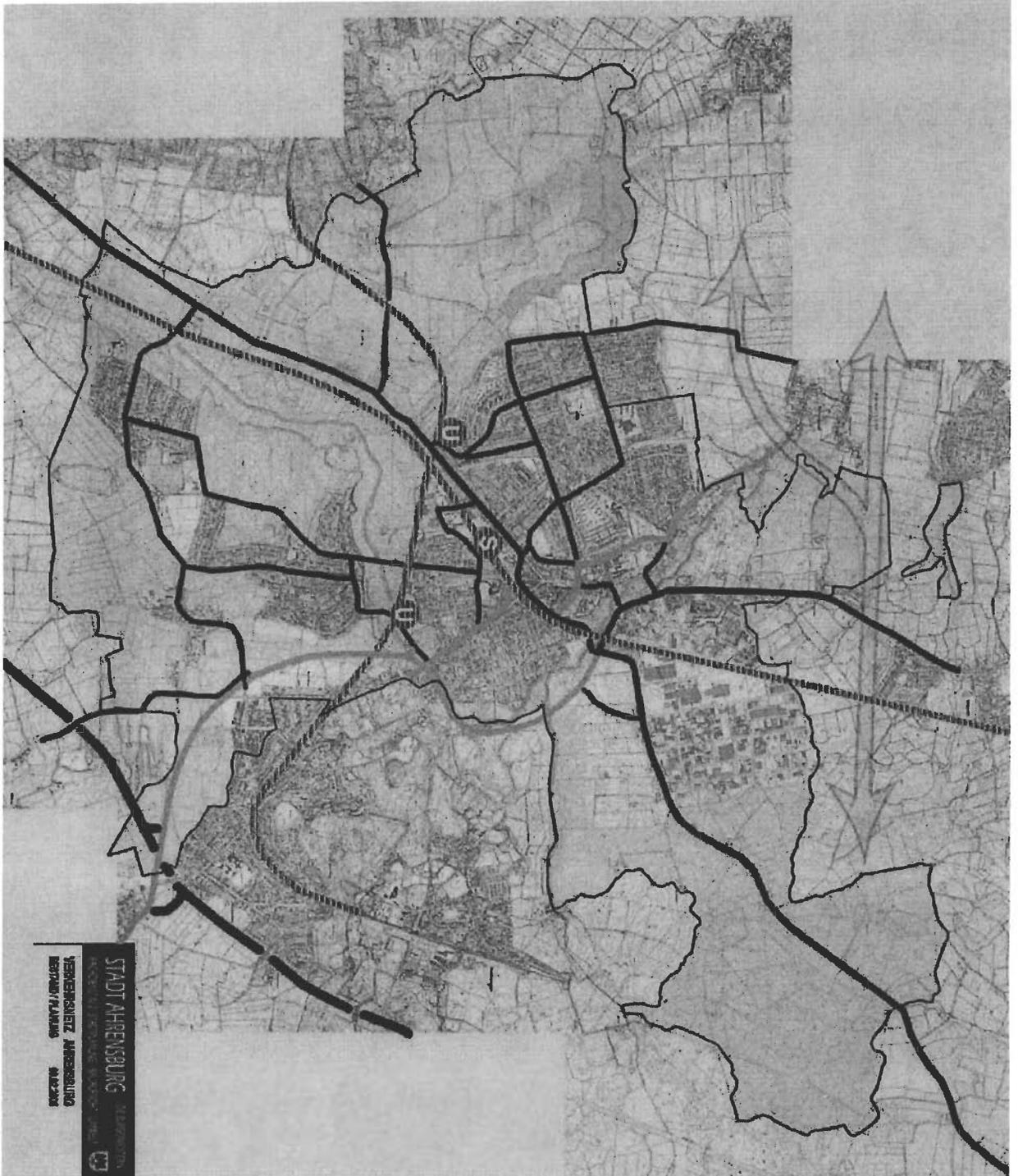
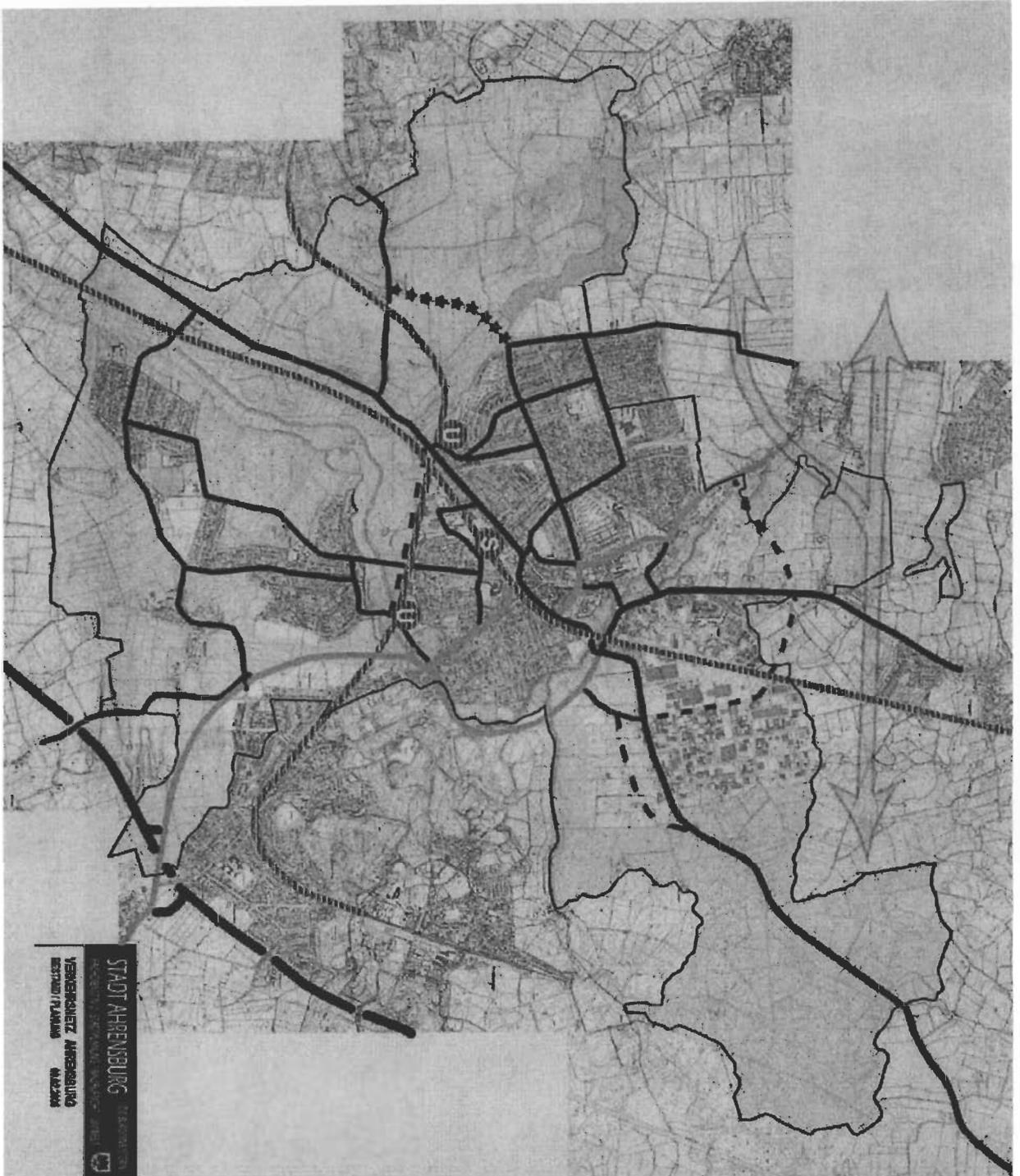


JST



STADT AHRENSBURG
VEREINIGTE GEMEINSCHAFTEN
AHRENSBURG
1:25.000

Planung



19

Anlage zu
TOP 61

STADT AHRENSBURG - Sitzungsvorlage -			Vorlagen-Nummer 2002/091
öffentlich	X	nicht öffentlich	Anlagen X
Datum 01.10.2002	Aktenzeichen IV.2.1		Federführend: Herr Weise

Betreff

Generalverkehrsplan für die Stadt Ahrensburg
- Vorstellung des Entwurfs durch das Büro Dorsch-Consult
- Erörterung des weiteren Vorgehens

Beratungsfolge:			
Gremium		Sitzungsdatum	TOP
Bau- und Planungsausschuss		16.10.2002	
Finanzielle Auswirkungen :		JA	NEIN
Mittel stehen zur Verfügung :		JA	NEIN
Haushaltsstelle :			
Gesamtausgaben :	€		
Folgekosten :	€		
Bemerkung:			

Beschlussvorschlag

1. Die Ergebnisse des Entwurfs zum Generalverkehrsplan für die Stadt Ahrensburg werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Vorschläge des Gutachters zum weiteren Ausbau des Verkehrsnetzes sind in städtebaulicher, stadtentwicklungsmäßiger und ökologischer Hinsicht zu überprüfen. Hierbei sollen auch auf Verwaltungsebene vorbereitende Gespräche mit den Trägern öffentlicher Belange und den berührten benachbarten Gemeinden geführt werden.
3. Soweit für einzelne Verbindungen alternative Lösungsmöglichkeiten vorgeschlagen, bzw. untersucht wurden, ist die jeweils – unter Entwicklung aller relevanten Gesichtspunkte – verträglichste Lösung auszuwählen und zu konkretisieren.
4. Bei positivem Ergebnis der Überprüfungen sind die Planungen – gegebenenfalls in modifizierter Form – in den Entwurf des neuen Flächennutzungsplanes zu übernehmen.

Sachverhalt und Begründung

Das Büro Dorsch-Consult, Hamburg, wurde im Jahr 1999 beauftragt, die 5. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes (GVP) für die Stadt Ahrensburg zu erarbeiten.

Die letzte (4.) Fortschreibung des GVP wurde im August 1990 vorgelegt. Sie berücksichtigte einen Planungshorizont bis zum Jahr 2000.

Nachdem die in der 4. Fortschreibung empfohlenen Maßnahmen (insbesondere Fertigstellung der Bahntrasse, Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge, Sperrung des Rondeels für den Durchgangsverkehr) realisiert sind, sollen in der 5. Fortschreibung die Wirksamkeit der durchgeführten Maßnahmen überprüft, eine Verkehrsprognose bis zum Jahr 2015 erstellt und Vorschläge für eine Weiterentwicklung des bestehenden Verkehrsnetzes unter Berücksichtigung der im Planungszeitraum zu erwartenden Entwicklungsvorhaben der Stadt konzipiert werden. Dabei besteht eine enge Wechselwirkung zwischen Verkehrsplanung und Stadtentwicklung.

Der erste Teil des Entwurfs zum Generalverkehrsplan wurde am 7.11.2001 im Bau- und Planungsausschuss vorgestellt (siehe hierzu Vorlagen-Nr. 2001/120 und das entsprechende Protokoll des Bau- und Planungsausschusses). Hierbei wurde insbesondere die verkehrliche Problematik im Bereich der Innenstadt und im geplanten Gewerbegebiet Beimoor – Süd erläutert und diskutiert.

Herr Paape vom Büro Dorsch-Consult hat in der nicht öffentlichen Sitzung des Bau- und Planungsausschusses am 29.6.2002 ein Referat zum Thema „Generalverkehrsplan und Stadtentwicklung“ gehalten und dabei die Ergebnisse der Untersuchungen zum Generalverkehrsplan in ihrer Gesamtheit vorgestellt (siehe Protokoll 12/2002 des Bau- und Planungsausschusses).

Die Kurzfassung der 5. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes für die Stadt Ahrensburg ist als **Anlage** beigefügt.

Herr Paape wird in der öffentlichen Sitzung des Bau- und Planungsausschusses am 16.10.2002 die 5. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes ausführlich anhand von Folien vortragen und bei Nachfragen zu einzelnen Punkten ergänzende Erläuterungen geben.

Von Seiten der Verwaltung soll in diesem Zusammenhang noch Folgendes angemerkt werden:

1. Die gegenwärtige Verkehrsabwicklung in Ahrensburg und die prognostizierte weitere Entwicklung machen deutlich, daß hier Handlungsbedarf besteht.
2. Wie bereits auf der Sitzung am 29.6.2002 hervorgehoben wurde, kann das künftige Verkehrskonzept nur gemeinsam mit der geplanten Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der landschaftlichen Gegebenheiten entwickelt werden.
3. Da im Hinblick auf die zu erwartende demographische Entwicklung die nächsten Jahre für den Wohnungsbau besonders interessant und wichtig sind, liegt eine baldige Klärung der künftigen Verkehrs- und Siedlungskonzepte auch im langfristigen Interesse der Stadt.

4. Die in der Fortschreibung zum GVP näher untersuchten Planungsfälle setzen sich aus Bausteinen zusammen, die sich ergänzen und schrittweise zu einem optimierten Verkehrsnetz führen. Sie haben sich nach langen fachlichen Diskussionen als im Grundsatz sinnvoll heraus kristallisiert. Wenn sich in der weiteren Diskussion realistische Lösungsmöglichkeiten ergeben, die davon deutlich abweichen, müssten diese näher geprüft werden.
5. Bei den untersuchten Planungsfällen bestehen Unterschiede in der Dringlichkeit der Klärung.

Wie auch aus den Ausführungen des Büros Dorsch-Consult hervorgeht, bedarf die Planung der ins Auge gefassten nördlichen Entlastungsstraße, die Ostring, Lübecker Straße und Bünningstedter Straße miteinander verbinden soll, einer baldigen Klärung. Ihre Realisierung ist mittelfristig notwendig. Sie umfasst die Planungsfälle 1 bis 3.

Hingegen stellt sich die Frage nach Realisierung des verlängerten Rosenweges (Planungsfall 4) erst später. Hier geht es mehr darum, ob die künftige Belastung der Bünningstedter Straße den Anwohnern noch zumutbar ist oder ob eine gleichmäßige Verteilung des Verkehrs auf die beiden Straßenzüge Bünningstedter Straße – Reeshoop und Rosenweg – Stormarnstraße nicht eine insgesamt verträglichere Lösung darstellt. Die sich hier ergebenden Verkehrsverlagerungen werden in der Sitzung im Einzelnen erläutert.

Die im Planungsfall 5 untersuchte Trasse zwischen Hamburger Straße und Ostring im Bereich der Walddörferbahn ist langfristig zu sehen. Im Übrigen ist als Alternative zu prüfen, ob das hier zur Rede stehende Verkehrsaufkommen nicht auch durch Ausbau vorhandener Straßenzüge verträglich aufgenommen werden kann. Dies sollte von der weiteren tatsächlichen Verkehrsentwicklung abhängig gemacht werden. Entsprechend der Empfehlung des Gutachters reicht es zunächst aus, entlang der Walddörferbahn eine Trasse freizuhalten.

6. Das von der Verwaltung vorgeschlagene weitere Vorgehen ist in den Beschlussvorschlägen formuliert.

Vorrangig ist gegenwärtig die Klärung des **Rahmens** des Verkehrskonzeptes, der seinen Ausdruck in der Darstellung der Trassen bzw. Planungskorridore im neuen Flächennutzungsplan findet. Dies eröffnet gleichzeitig die Möglichkeit, zwischenzeitlich überholte Verkehrsstrassen aus dem Flächennutzungsplan herauszunehmen.

7. Mit der Darstellung im Flächennutzungsplan wird ein Rahmen für die künftige Stadtentwicklung gebildet, jedoch noch kein Planungsrecht geschaffen. Das bedeutet, dass über den Bau der einzelnen Maßnahmen und deren konkrete Ausbildung erst zu gegebener Zeit unter Berücksichtigung der dann jeweils geltenden Rahmenbedingungen zu entscheiden ist. Das ist auch sinnvoll, um angesichts des raschen Wandels auf vielen Gebieten den jeweils aktuellen Stand berücksichtigen zu können.

3 Generalverkehrsplan für die Stadt Ahrensburg - Vorstellung des Entwurfs durch das Büro Dorsch-Consult - Erörterung des weiteren Vorgehens

Herr Dipl.-Ing. Paape von Dorsch Consult stellt die 5. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes der Stadt Ahrensburg vor.

1. Planungsfall 1

Nach Aussage der Verkehrsanalyse 2001 ist die Leistungsfähigkeit bei **dem Knotenpunkt AOK** (Hamburger Straße/Woldenhorn) bereits zum jetzigen Zeitpunkt stark eingeschränkt und wird in 2 bis 3 Jahren nicht mehr ausreichend sein. Dementsprechend werden gemäß Planungsfall 1 nachfolgende kurzfristig realisierbare Sofortmaßnahmen (Einrichtung der Hamburger Straße als Einbahnstraße, Öffnung der Stormarnstraße und Herstellung der Verbindungsstraße zwischen Manfred-Samusch-Straße und Hamburger Straße Nord) empfohlen. Die Wirksamkeit der Sofortmaßnahme ist jedoch auf eine Dauer von 4 bis höchstens 5 Jahre begrenzt.

Aufgrund der starken Einschränkung der Leistungsfähigkeit **des Knotenpunktes Beimoor/Ostring** wird die Einrichtung der Verbindungsstraße zwischen Ostring und Beimoorweg empfohlen. Diese ist Teil der Erschließung des geplanten Gewerbegebietes Beimoor-Süd und sollte baldmöglichst umgesetzt werden.

2. Planungsfall 2

Die Verkehrsprognose bis ins Jahr 2015 beinhaltet eine fast 20%ige Erhöhung der derzeit rd. 110.000 Verkehrsbewegungen. Von dieser Zunahme sind 10 bis 11 % mobilitätsbedingt und 8 bis 9 % strukturbedingt auf der Grundlage der Erschließung des Gewerbe- und Freizeitgebietes Beimoor Süd sowie der Bebauung des nördlichen Stadtquartiers Erlenhof. Sofern theoretisch aufgrund der zukünftigen Entwicklung keine weiteren straßenbaulichen Maßnahmen durchgeführt werden würden, würden sämtliche Knotenpunkte in der Stadt Ahrensburg im Jahr 2015 überlastet sein.

Der Planfall 2 sieht deshalb zusätzlich die Herstellung einer Verbindung zwischen Ostring und Lübecker Straße Nord im Zuge des Kornkamp vor. Die in den Planungsfällen 2.1 und 2.3 konzipierten Varianten ergeben sich aus einer im Bereich Erlenhof geplanten Weiterführung der Entlastungsstraße zur L 225 Bünningstedter Straße. Hierdurch wird das Hauptverkehrsstraßennetz und die hieran anliegenden Knoten zwar entlastet, jedoch nicht in dem entscheidenden Umfang. Weiterhin ist mit hohen bis sehr hohen Belastungen bei den Knotenpunkten Bei der Doppeleiche, Weinberg und Beimoorweg/Ostring zu rechnen. Unzumut-

bare Verhältnisse sind vor dem Schloss auf der Lübecker Straße und insbesondere im Mühlenredder zu erwarten. Der Ostring im Abschnitt an der Eilshorst bis verlängerter Kornkamp ist bei der prognostizierten Belastung dreispurig auszubauen.

3. *Planungsfall 3*

Der Planungsfall 3 ergänzt den Planungsfall 2 durch eine Verbindung zwischen der Lübecker Straße und der Bünningstedter Straße. Als Ergebnis gesonderter Untersuchungen wurde eine das Entwicklungsgebiet umfahrende und von außen erschließende Verbindungsstraße konzipiert. Als Verbindung mit der B 75 und L 225 wurden Knotenpunkte in Höhe Kremerberg (B 75) und Klärwerk (L 225) als sinnvoll und machbar beurteilt. Die Anbindung direkt neben dem Klärwerk stellt faktisch die einzig mögliche Querung der Aueniederung dar (3. Aueübergang). Sofern diese Erschließungsstraße, die sich teilweise auf Bünningstedter Gebiet befindet, nicht realisierbar ist, sieht Planungsfall 3.3 die Erschließung des Erlenhofes und die Weiterführung der Nordostverbindung über Erschließungsstraßen im Entwicklungsgebiet vor. Durch die äußere Verbindung zwischen Lübecker Straße und Bünningstedter Straße können insbesondere die Straßen Woldenhorn, Am Alten Markt, Bei der Doppeleiche und Reeshoop vom Durchgangsverkehr einschließlich Lkw vom Gewerbegebiet Nord entlastet werden. Die vorgesehene Verbindungsstraße ist als Hauptstraße mit einer max. Geschwindigkeit von 70 km/h geplant. Parallel sollten verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der B 75 mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h eingeführt werden.

4. *Planungsfall 4*

Ob und in welchem Maß der Planungsfall 3 zu noch zufriedenstellenden Gegebenheiten führen wird, oder ob ggf. weitere Maßnahmen der Planungsfälle 4 oder 5 erforderlich werden, muss weiteren Untersuchungen zu gegebener Zeit vorbehalten bleiben. Sie sind erst erforderlich, wenn eine stärkere als angenommene Verkehrsentwicklung nicht ausgeschlossen werden kann. Der Planungsfall 4 zeigt die Weiterführung der Erlenhof-Verbindung über die Bünningstedter Straße hinaus zum Rosenweg auf. Diese Lösung würde zu einer gleichmäßigen Verteilung des Verkehrs aus Richtung Norden und Westen auf die Bünningstedter Straße einerseits und dem Straßenzug Rosenweg – Stormarnstraße andererseits führen.

5. *Planungsfall 5*

Unter Berücksichtigung langfristiger Planungsszenarien wurde letztlich im Planungsfall 5 eine Verbindung zwischen der B 75 und dem Ostring untersucht entlang der Walddörferbahn. Sie wurde wegen der vorhandenen Gegebenheiten (Anschluss B 75, U-Bahn und Ökologie) als reine Pkw-Trasse konzipiert.

Anschließend erörtert Herr Paape auf Nachfrage nachfolgende Punkte:

Der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der geplanten Trasse zwischen Lübecker Straße und Bünningstedter Straße, der Ziel und Quelle außerhalb des Stadtgebietes Ahrensburg hat, ist geringfügig (deutlich unter 10 %). Ca. 50 % des Verkehrs würde vom Erlenhof selbst erzeugt werden, ca. 40 % sei Verkehr vom Gewerbegebiet.

Eine gleichmäßige Verteilung des Verkehrs auf Haupt- und Nebenstraßen wird nicht befürwortet. Dies würde den Charakter vorhandener Wohnstraßen wesentlich verändern und sei in der Regel weder sinnvoll noch durchsetzbar.

Herr Paape führt aus, dass seiner Auffassung nach die mit dem Konzept Busvision 20 angestrebten Verbesserungen des städtischen Nahverkehrs keine signifikant veränderten Verhaltensweisen in der Verkehrsmittelbenutzung bewirken würden. Als Alternative zum Kfz-Verkehr seien sie nur bedingt geeignet, als Ersatz für straßenbauliche Maßnahmen seien sie ungeeignet. Sie sind jedoch als Bestandteil des integrierten Verkehrssystems unabdingbar und dringend zu empfehlen, da nur so die Mobilität der Ahrensburger Bevölkerung merklich gefördert und zugleich der bisherigen relativen Abnahme des ÖPNV am Gesamtverkehr dauerhaft begegnet werden kann. Letzteres kann zudem durch eine sinnvolle Stellplatzpolitik beeinflusst werden, deren Wirksamkeit wiederum durch attraktiv gestaltete Konzepte des Umweltverbundes gefördert werden können. Grundlegende Voraussetzung für eine künftig ausreichende Stellplatzzahl ist zunächst die künftig höhere Akzeptanz von Stellplätzen in Parkhäusern und Tiefgaragen der Innenstadt, da derartige Stellplätze in künftig höherem Umfang genutzt werden müssen. Empfohlen wird zudem, eine bei der Entwicklung des Parkleitsystems der Stadt bereits berücksichtigte Staffelung der Parkgebühren mit im Kernbereich höheren Kosten, wie auch die Vorrhaltung einer auch künftig ausreichenden Anzahl von kostenlos nutzbaren Dauerstellplätzen.

Herr Paape erläutert auf Anfrage, dass die Verkehrsprognose für das Jahr 2015 auf Grundlage der Shell-Prognose erarbeitet wurde. Er bezeichnet sie als "konservativ". Das bedeutet, dass in einigen Jahren die Prognose anhand der tatsächlichen Entwicklung überprüft und ggf. angepasst werden müsse.

Ein Kreisverkehr ist sinnvoll bei der Belastung von Fahrzeugen bis max. 20.000 Kfz am Tag und wieder ab 35.000 Kfz am Tag. Bei extremen hohen Belastungen wird aufgrund des Reisverschlussystems und der Selbstregulierung des Verkehrs der Kreisverkehr wieder sinnvoll. In diesem Zusammenhang wird die Verwaltung beauftragt, die Anwendung eines Kreisverkehrs im Bereich Kornkamp, Beimoorweg, neue Verbindungsstraße zum Ostring (Planung "Beimoor-Süd") im Einzelnen zu überprüfen und die Ergebnisse dem Bau- und Planungsausschuss vorzulegen.

Eine Verlängerung der Trasse im Bereich Erlenhof führt nach Auffassung des Herrn Paape nicht zu einer verstärkten Benutzung durch den Verkehr aus Richtung Lübeck nach Bünningstedt.

Der wesentlich nur stadtgebundene Verkehr aus Hamburg und über die Hamburger Straße in die Stadt Ahrensburg nimmt nicht wesentlich zu. Dieser Verkehr hat sich seit ca. 15 Jahren nicht deutlich erhöht. Es hat eine Verlagerung zur Autobahn stattgefunden.

Somit hat der Bau- und Planungsausschuss die Ergebnisse des Entwurfs zum Generalverkehrsplan für die Stadt Ahrensburg gemäß Punkt 1 des Beschlussvorschlages zur Kenntnis genommen. Anschließend stimmt der Bau- und Planungsausschuss wie folgt über den Beschlussvorschlag ab:

Ziffer 2 des Beschlussvorschlages wird wie folgt ergänzt:

"Die Vorschläge des Gutachters zum weiteren Ausbau des Verkehrsnetzes, (**Planungsfälle 1 bis 3**) sind in städtebaulicher, stadtentwicklungsmäßiger, ökologischer und **finanzieller** Hinsicht zu überprüfen. Hierbei sollen auch auf Verwaltungsebene vorbereitende Gespräche mit den Trägern öffentlicher Belange und den berührten benachbarten Gemeinden geführt werden."

Abstimmungsergebnis: Alle dafür

Über Punkt 3 des Beschlussvorschlages wird nicht abgestimmt. Die Untersuchung von alternativen Trassenführungen wird gegenwärtig nicht als erforderlich angesehen. Bezüglich des Planungsfalles 3 (Verbindungsstraße Lübecker Straße – Bünningstedter Straße im Bereich Erlenhof) ist entsprechend dem Vorschlag des Gutachtens zunächst von einer Trasse auszugehen, die das geplante Wohngebiet umgeht und von außen erschließt (Planungsfall 3.1).

Unabhängig hiervon soll die Einführung eines Kreisels bzw. Lichtsignalanlage an der Kreuzung Kornkamp/Verbindungsstraße Beimoorweg-Ostring/Beimoorweg untersucht werden.

Punkt 4 des Beschlussvorschlages, der wie folgt lautet "Bei positivem Ergebnis der Überprüfung sind die Planungen ggf. in modifizierter Form in den Entwurf des neuen Flächennutzungsplanes zu übernehmen", wird zugestimmt.

Abstimmungsergebnis: Alle dafür