

**Anfragen zu dem Themenkomplex Firma Siemens / Stadt Ahrensburg
v. Jörn Schade / CDU**

- 1. Wurde die Auftragsvergabe für die Errichtung von LZA in der Stadt Ahrensburg in den letzten Jahren ausgeschrieben? Wurden in diesem Zusammenhang mehrere Angebote eingeholt? Wenn ja, wie waren die Preisdifferenzen?**

Zu 1) Ja, in den letzten Jahren wurden bei der Errichtung von LZA alle Vergabearten praktiziert

- öffentliche,
- beschränkte,
- freihändige Vergaben.

Bei der öffentlichen Ausschreibung liegt es nicht im Benehmen der Stadt Ahrensburg, wie viele Wettbewerbsteilnehmer sich an der Ausschreibung beteiligen.

Bei beschränkten Ausschreibungen wurden mindestens 3 Angebote eingeholt, die freihändige Vergabe orientierte sich überwiegend am Bestand und der erforderlichen Technik. Der wirtschaftlichsten Angebote waren nach Prüfung Maßstab für die Vergabe.

- 2. Wie viele Angebote wurden bei der Auftragsvergabe für das Optimierungskonzept des Ahrensburger Busverkehrs eingeholt? Wie waren die Preisdifferenzen hier?**

Zu 2.) Auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der StVO am 18.8.1997 wurde die Einrichtung einer Busbeschleunigung im Grundsatz beschlossen und vom Bau- und Planungsausschuss unter der Vorlagen Nr. 1998/126 am 1.7.1998 an die Firma Siemens erteilt. Der Grund für eine Vergabe an die Fa. Siemens liegt darin, dass die Busbeschleunigung in die vorhandene Hardware und Software der Technik der Fa. Siemens zu integrieren war. Das Busbeschleunigungssystem wurde im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gefördert.

- 3. Sind die Kontaktschleifen in dem Bereich der Knotenpunkte Beimoorweg / Kornkamp im Ostring/Kornkamp ordnungsgemäß verlegt worden? Wenn nein, wann wurde der Fehler festgestellt und ist er bereits behoben worden?**

Zu 3.) Dem Straßenbaulastträger ist nicht bekannt, dass die Bemessungsschleifen an beiden Knotenpunkten nicht ordnungsgemäß verlegt worden sind. Störungen sind nicht bekannt, sollten sie auftreten, werden sie ordnungsgemäß behoben.

4. Sind die Wartungsverträge für die LZA in Ahrensburg ausgeschrieben worden? Wie sahen die Ausschreibungsbedingungen konkret aus? Wie viele unterschiedliche Angebote wurden in diesem Zusammenhang eingeholt?

Zu 4.) Die Stadt Ahrensburg hat mit der Fa. Siemens einen Wartungs- und Schutzvertrag am 22.11.1983 für alle installierten Lichtzeichenanlagen abgeschlossen. In diesem Vertrag hat die Stadt Ahrensburg sich verpflichtet, alle Wartungs- und sonstigen elektrotechnischen Arbeiten durch die Fa. Siemens ausführen zu lassen (Pkt. 1.4). Der Wartungs- und Schutzvertrag ist kündbar. Die Haftung würde in diesem Falle auf die Stadt Ahrensburg übergehen mit den daraus zu ziehenden Konsequenzen. Dem Straßenbaulastträger ist aus der Aktenlage eine Ausschreibung des Vertrages nicht ersichtlich. Dies dürfte auch unwahrscheinlich sein, da die damals und heute vorhandenen LZA ausschließlich über Siemens-Komponenten verfügen.

5. Wie sind die Verkehrszahlen bei der Belastungsermittlung für die Verkehrsknoten Beimoorweg / Kornkamp und Ostring/Kornkamp ermittelt worden? Wie hoch sind gegenwärtig die täglichen Belastungen (Kfz/24 Stunden)? War die Firma Siemens bei der Ermittlung dieser Zahlen beteiligt? Wie sehen diese Zahlen konkret aus?

Zu 5.) Der Planung liegen die Verkehrsanalysen aus dem Entwurf zum GVP 2002 des Büros Dorsch Consult, Hamburg, zugrunde. Aktualisiert durch Verkehrsuntersuchungen vom Juni 2004 des Büros M+O. Die Firma Siemens war an der Planung und Projektierung der Knotenpunkte nicht beteiligt.

Nach Fertigstellung des verlängerten Kornkamps mit Anschluss an den Ostring liegen die Knotenpunktsbelastungen laut Zählung vom Mai 2006 über die LSA und Verkehrsrechner

beim Knoten Beimoorweg/Kornkamp bei	31.460 Kfz/24 h,
beim Knoten Kornkamp/Ostring bei	27.370 Kfz/24 h.

6. **Welche Gründe führten im Detail dazu, dass die beiden oben genannten Knotenpunkte nicht durch moderne Kreisverkehre hergestellt worden sind, die Verkehrsbelastungen bis zu 40.000 Kfz pro Tag bewältigen können, sondern durch LZA geregelt wurden?**

Zu 6.) Die Planung für die Erweiterung des Gewerbegebietes Beimoor-Süd lag anfänglich bei der WAS. Die seinerzeit erstellte Strukturplanung auf Basis eines Gutachterverfahrens sah einen Kreisverkehr für beide Kreuzungen nicht vor, statt dessen sollte am Ortseingang im Beimoorweg ein großer Kreisverkehr mit Anbindung des Beimoorweges, der neuen Erschließungsstraße und eine Anbindung der Straße An der Strusbek erfolgen. Die Anbindung des Kornkamps-Süd an den Ostring wurde mit Beteiligung der Landesstraßenbauverwaltung als Straßenbaulastträger für die L 224 vorgenommen und akzeptiert.

7. **Sieht die Verwaltung aktuell eine Möglichkeit, den Verkehrsknoten Beimoorweg/Kornkamp in einen Kreisverkehr umzugestalten, zumal eine ausreichende Flächenverfügbarkeit gegeben ist? Die Fläche des nordöstlichen Knotenpunktsektors steht derzeit zum Verkauf an.**

Zu 7.) Kann der erforderliche Grunderwerb getätigt werden, ist grundsätzlich der Bau eines Kreisverkehrsplatzes möglich. Die Kornkampverlängerung und der Umbau der Kreuzung wurde aus GVFG-Mitteln mit finanziert. Die finanztechnischen Konsequenzen wären bei Änderung mit dem Zuschussgeber vorweg abzuklären. Die verbindliche Bauleitplanung für den Bereich nördlich des Beimoorweges wäre anzupassen.

8. **Gibt es bereits Antworten bzw. Ergebnisse auf die in den BPA-Sitzungen vom 20.06.07 (BPA 10/2007) und dem 10.10.2007 (BPA 14/2007) gestellten Anfragen in Sachen Beimoorweg/Alter Postweg/Weizenkoppel?**

Zu 8.) Das Landesamt für Straßenbau- und Straßenverkehr hat trotz mehrfacher Terminabstimmung noch keine Gelegenheit gehabt, die Thematik an Ort und Stelle zu begutachten. Ein nächster Ortstermin ist für den 16.05.2008 vereinbart.


(Thiele)