Bebauungsplan Nr. 82,
„Gewerbegebiet Beimoor-Süd/ westlicher Teil“, 2. Entwurf,
Ahrensburg

Verkehrstechnische Stellungnahme
1. E R G Ä N Z U N G

für die

Stadt Ahrensburg

Fachdienst Stadtplanung/ Bauaufsicht/ Umwelt

Manfred-Samusch-Str. 5
22926 Ahrensburg

Projektnummer: **28-337**

Stand: **5. November 2008**

MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

www.moingenieure.de
mo@moingenieure.de
Tel.: 040-713 004-0

1. Veranlassung

Für den Bebauungsplan Nr. 82 der Stadt Ahrensburg, Gewerbegebiet Beimoor Süd wurde im Juni 2004 eine verkehrstechnische Stellungnahme erarbeitet [1], die als Grundlage für die Dimensionierung der angrenzenden Knotenpunkte die aus den im Bereich Beimoor Süd geplanten Gewerbeansiedlungen bei maximaler Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Flächen zu erwartenden Neuverkehre ermittelte.

Aufgrund der in der 3. Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 82 geplanten zusätzlichen Ansiedlungen ist eine Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen der Bebauungsplanung erforderlich.

Die wesentlichsten Abweichungen vom in [1] verkehrlich beurteilten Planungsstand stellt die Detaillierung der ausgewiesenen Sport- und Freizeitflächen und deren über Kornkamp Süd/ Am Hopfenbach vorgesehene Erschließung dar.

Die verkehrstechnischen Betrachtungen werden analog zu [1] für die Hauptverkehrszeit des allgemeinen Werktages durchgeführt. Basis bilden die in [1] ermittelten, auf Gültigkeit überprüften Prognoseverkehrsbelastungen, die um die Auswirkungen der Flächenkonkretisierungen des Sport- und Freizeitbereiches angepasst wurden.

Der einbezogene Stand des 2. Entwurfs des Bebauungsplanes Nr. 82 ist in **Abbildung 1** dargestellt.

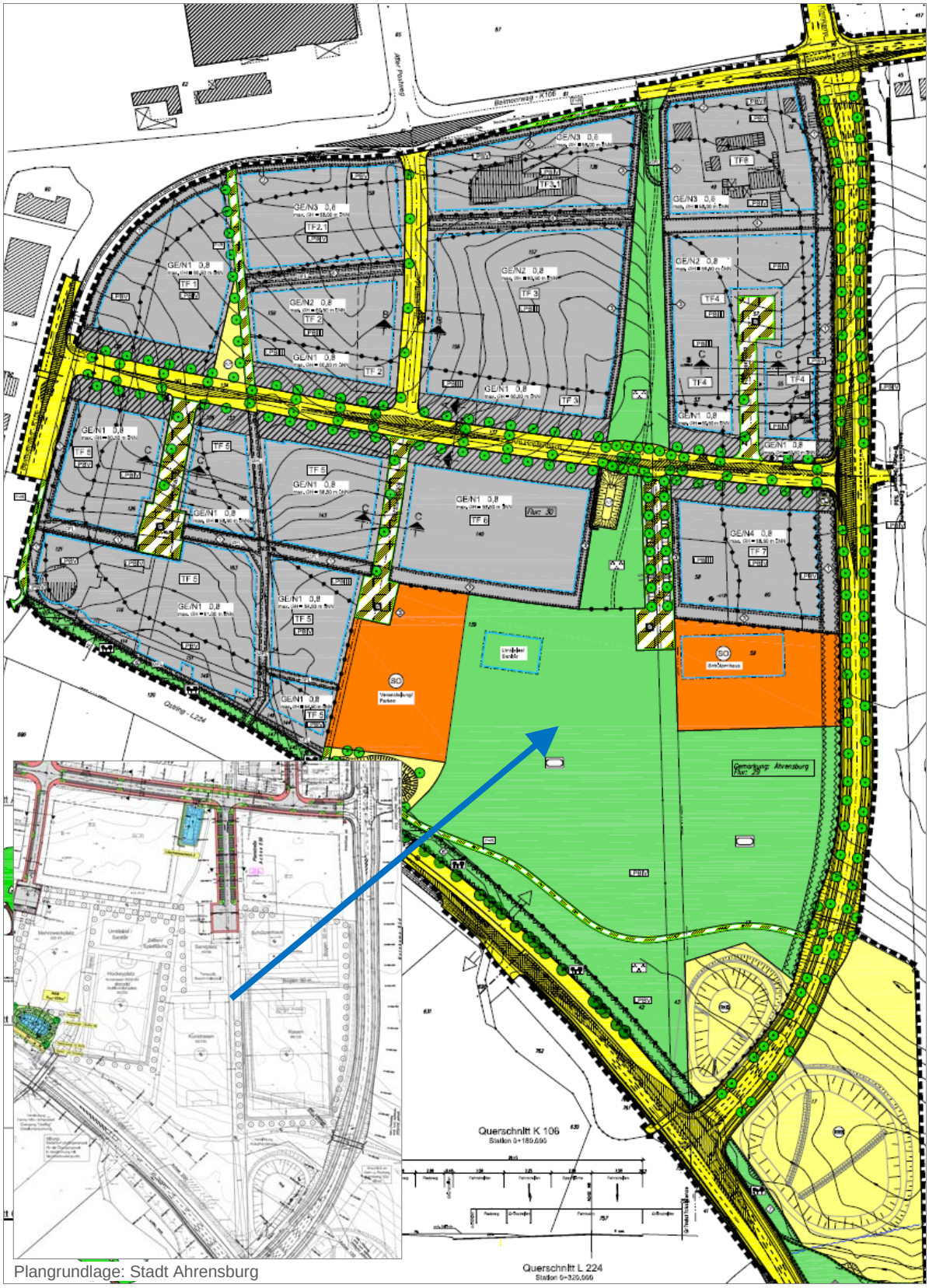

Abb. 1: B-Plan Nr. 82, 2. Entwurf (ohne Maßstab, Stand 25.08.2008)

2. Prognoseverkehrsbelastungen

In [1] wurden in Abstimmung mit der Stadt Ahrensburg Prognoseverkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2015 ermittelt, die bei Vollauslastung aller im B-Plan-Gebiet Nr. 82 vorgesehenen Gewerbeflächen mit derzeit angestrebten Nutzungen entstehen können.

In der Verkehrstechnische Untersuchung zur Linienfindung Neuer Postweg [2] wurden im Februar 2007 für den Untersuchungsbereich Verkehrsdaten für den Prognosehorizont 2020 erarbeitet, die neben aktuelleren Ansätzen zur allgemeinen Verkehrsentwicklungen auch die aus den Entwicklungsflächen resultierenden Neuverkehre berücksichtigen.

Aufgrund derzeit absehbarer Einflüsse auf das allgemeine Verkehrsaufkommen (Ölpreisentwicklung, Arbeitszeitmodelle, Wirtschaftsentwicklung etc.) ist für die nächsten Jahre nicht von einem Zuwachs des täglichen Verkehrsaufkommens auszugehen.

Für die weiteren Betrachtungen werden daher die bisher vorliegenden Prognoseverkehrsbelastungen aus [1] verwendet, die um die Auswirkungen der aktuellen B-Plan-Konkretisierung anzupassen sind.

In der B-Plan Ergänzung sind folgende neue Flächen/ Nutzungen vorgesehen:

- Neubau des Schützenhauses,
- Neues Hockeyfeld,
- Fußballfelder u.a. für Punktspiele mit bis ca. 2.000 Zuschauer sowie
- Jahrmärkte, Konzerte oder ähnliche Veranstaltungen auf dem Mehrzweckplatz mit bis zu 5.000 Besuchern.

Für die tägliche Nutzung der neuen Flächen sind zwei Parkplätze mit insgesamt rd. 130 Stellplätzen geplant.

Als Grundlage für die Prognose der aus den geplanten Flächen zu erwartenden, werktäglichen Verkehrsbelastungen können nur diese herangezogen werden, da die seltenen Ereignisse von Großveranstaltungen nicht Bemessungsbasis sein können.

An normalen Werktagen ist unter Einbeziehung aller den Stellplätzen zugeordneter Nutzungen im Mittel von einem etwa 2-fachen Stellplatzumschlag auszugehen. Hieraus resultieren etwa 500 Kfz-Fahrten pro Tag. In den Hauptverkehrszeiten sind im Mittel rd. 50 Kfz/ Tag zu erwarten, die sich bereits an der Anbindung an die Straße Am Hopfenbach auf die jeweiligen Fahrtrichtungen verteilen.

3. Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen

Leistungsfähigkeitsberechnungen sind auf Grundlage der ermittelten Prognoseverkehrsbelastungen der Hauptverkehrszeit durchzuführen.

An den in [1] geprüften Knotenpunkten stellen die aus den im 2. Entwurf ergänzten Nutzungen zu erwartenden Neuverkehre lediglich eine deutlich unterhalb täglicher Schwankungen des allgemeinen Verkehrsaufkommen liegende Mehrbelastung dar, die keine Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der einzelnen Knotenpunkte haben.

Die Berechnungsergebnisse aus [1] behalten in vollem Umfang ihre Gültigkeit. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die allgemeine Verkehrsentwicklung in [1] noch mit einem, heute als stark auf der s.g. sicheren Seite liegenden Steigerungsfaktor belegt wurde und zeitgleich eine maximale Flächenausnutzung des gesamten Gewerbegebietes zugrundegelegt wurde.

Der Knotenpunkt L 224/ K 106 ist bereits heute signalisiert. An den Knotenpunkte K 106/ Osttangente, L 244/ Oststangente und K 106/ Plangebiet ist aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastungen ebenfalls eine Signalisierung vorzusehen.

An den zwischenzeitlich auf Basis der Vorgaben aus [1] realisierten, signalisierten Knotenpunkten K 106/ Osttangente, L 224/ Osttangente und K 106/ Plangebiet verbleiben auch in der Hauptverkehrszeit 2020/ 25 mit Realisierung des Gesamtgebietes deutliche Freigabezeitreserven, so dass eine optimale Verkehrsabwicklung und Koordinierung mit den benachbarten Signalanlagen gegeben ist.

Für den Knotenpunkt L 224/ K 106 ergibt sich in der Hauptverkehrszeit 2020/ 25 unter Berücksichtigung des gesamten Plangebietes eine rechnerische Überlastung um 20%. Da die Berechnungsgrundlage auf Basis der Addition der Prognosen für das Plangebiet und des Lastfalles 1 aus dem GVP einen eher unwahrscheinlichen Maximallastfall darstellt und bei angestrebter Umsetzung der Verlängerung der Ostumgehung in Richtung B 75 sich eine Entlastung dieses Knotenpunktes ergibt, sollte zum jetzigen Zeitpunkt von evt. Um-/ Ausbaumaßnahmen abgesehen werden.

Oststeinbek, 5. November 2008

ppa.