

STADT AHRENSBURG - Beschlussvorlage -		Vorlagen-Nummer 2010/106
öffentlich		
Datum 18.01.2011	Aktenzeichen IV.2.2	Federführend: Frau Mellinger

Betreff

Masterplan Verkehr - Ergebnisse der untersuchten Planfälle

Beratungsfolge Gremium Bau- und Planungsausschuss	Datum 16.02.2011	Berichterstatter
---	----------------------------	-------------------------

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss nimmt die Ergebnisse der Planfalluntersuchung zur Kenntnis.
2. Auf Grundlage der Ergebnisse soll das Konzept für den Masterplan Verkehr erstellt werden.

Sachverhalt:

Nachdem die im Jahr 2009 durchgeführten Verkehrszählungen durch ein "Update" an Verkehrszählungen 2010 aktualisiert wurden und das Verkehrsmodell aufgebaut und geeicht wurde, entschied der Bau- und Planungsausschuss am 02.06.2010 über die zu untersuchenden Planfälle (**Anlage 1**). Außer dem Planfall 1 „Kuhlenmoortrasse“ sollten alle vorgeschlagenen Planfälle untersucht und bewertet werden.

Ergebnisse der Trendszenarios/"Referenzszenario" 2025

Das „Referenzszenario“ dient als Vergleichsbasis für die Entwicklungsszenarien/Planfälle im Verkehrsmodell. Es bildet den Prognosezustand im Jahr 2025 ab, der sich ohne aktive Eingriffe in das Verkehrssystem und das Verkehrsverhalten einstellt.

Die Eingangsparameter sind im Wesentlichen die Strukturdatenentwicklung, Stadtentwicklung und extern beeinflusste Veränderungen im Verkehrsverhalten sowie die kurzfristig anstehenden bzw. konkret absehbaren Maßnahmen im Straßenverkehrssystem.

Die Berechnungen des „Referenzszenarios“ zeigen, dass auf den Haupteinfallsstraßen (Hamburger Straße, Ostring und Lübecker Straße) mit Verkehrszuwächsen von bis zu 3.000 bis 3.500 Kfz/24 h zu rechnen ist. Somit steigt die Gesamtverkehrsbelastung in weiten Teilen dieser Straßen über den Wert von 20.000 Kfz/24 h. Die größte Zunahme erfährt der Woldenhorn mit einem Plus von 4.500 Kfz/24 h.

Einige Straßenzüge steigen damit an den Rand ihrer Leistungsfähigkeit. Besonders der „Beimoor-Knoten“ weist dann Werte auf, die der Situation vor dem Bau des Kornkamp-Süd gleichen – mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen.

Modellrechnungen zu den Planfällen

In den einzelnen Planfällen sind die verkehrlichen und strukturellen Grundlagen des „Referenzszenarios“, die abgestimmtem und vom Bau- und Planungsausschuss beschlossenen Trassenvarianten mit den Leistungsparametern sowie die Umverteilung von Zielverkehren auf den Binnenverkehr durch Neuansiedlung von Bevölkerung berücksichtigt.

Noch nicht berücksichtigt sind die Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl sowie mögliche induzierte Regionalverkehre.

Planfall 2 „Südumfahrung“

Eine „Südumfahrung“, die südlich der Ortsteile Am Hagen und Ahrensfelde verläuft, würde eine Kfz-Menge von 3.000 bis 4.500 Kfz/24 h aufnehmen. Die gleichzeitige Schließung des Bahnübergangs „Brauner Hirsch“ bewirkt eine Reduzierung des Verkehrs auf demselben um 1.000 bis 7.500 Kfz/24 h. Eine verhältnismäßig geringe Entlastung erfährt die Hamburger Straße von ca. 1.000 bis 2.000 Kfz/24 h, auf dem südlichen Abschnitt um bis zu 3.000 Kfz/24 h.

Zieht man verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Hamburger Straße mit in die Berechnungen ein, steigt die Kfz-Belegung auf der „Südumfahrung“ auf 4.000 bis 5.000 Kfz/24 h.

Der Vergleich der beiden Anschlusspunkte an den Ostring zeigt deutlich, dass die Ost-West-Verkehre hauptsächlich in Richtung Autobahn ausgerichtet sind.

Planfall 3 „Nordtangente über Kornkamp“

Die Verbindungsstraße zwischen der Lübecker Straße/B 75 und dem Kornkamp würde zu einer Kfz-Menge von 8.000 Kfz/24 h bei einer gleichzeitigen Entlastung der Lübecker Straße (- 6.000 Kfz/24 h) und des Beimoorweges West (- 4.500 Kfz/24 h) führen. Mit einem etwas geringerem Maß an Entlastung ist auch der Ostring (- 2.500 Kfz/24 h) und die Bünningstedter Straße (- 1.500 Kfz/24 h) zu erwähnen. Die Entlastung der Straßen im Bereich Beimoor-Süd und die Nutzung der Nordtangente durch Durchgangsverkehre führt zu einer stärkeren Belastung des Kornkamp-Süd. Außerdem würde die „Nordtangente“ Verkehre in geringerem Umfang aus Ammersbek über den Kremerbergweg anziehen.

An den Größenordnungen der Verlagerungen wird deutlich, dass ein Großteil der heutigen Verkehre auf der Lübecker Straße Zielverkehre in Richtung Gewerbegebiet sowie in Richtung Ostring darstellen.

Planfall 3 a „Nordtangente über Kurt-Fischer-Straße“

Eine Verbindungsstraße zwischen der Lübecker Straße/B 75 und der Kurt-Fischer-Straße führt zu einer Kfz-Menge von 5.000 Kfz/24 h auf diesem Teilstück. Gleichzeitig findet eine Verlagerung von ca. 1.500 bis 2.000 Kfz/24 h von der Bünningstedter Straße/Reeshoop auf den Kremerbergweg im Norden statt.

Die schwächere Belegung der „Nordtangente“ im Vergleich zum Planfall 3 resultiert vor allem daraus, dass die Verkehre Richtung Ostring (hauptsächlich Durchgangsverkehre) und Richtung Stadtzentrum durch den „Umweg“ über die Kurt-Fischer Straße diese Route meiden bzw. auf der Lübecker Straße verbleiben.

Planfall 4 „Nordtangente mit Netzschluss zur L225“

Aus dem Anschluss der „Nordtangente“ vom Kornkamp an die B 75 und weiterführend bis zur Bünningstedter Straße resultiert eine Verkehrsbelegung von 8.000 bzw. 7.000 Kfz/24 h („Nordtangente“ bzw. nördliche Auequerung). Diese verkehrliche Verbindung erzeugt eine hohe Entlastung von 9.000 Kfz/24 h auf der Lübecker Straße/B 75 südlich des Anschlusspunktes der „Nordtangente“. Die Zielverkehre in Richtung Gewerbegebiet und in die westlichen Wohnquartiere fließen somit nicht mehr über die Innenstadt bzw. den Beimoor-Knoten.

Planfall 4 a „Nordtangente mit Netzschluss zur L 225 und Sperrung Alter Markt“

Die Sperrung des Alten Marktes für den Kfz-Verkehr bewirkt im Vergleich zum Planfall 4 einen deutlichen Anstieg der Verkehrsbelegung der „Nordtangente“ und des Netzschlusses an die L 225. Zusätzlich kommt es zu einer Verkehrszunahme von 7.000 Kfz/24 h auf der Bünningstedter Straße und 5.500 Kfz/24 h auf dem Reeshoop. Die Verlagerung der Verkehre bewirkt zwar eine enorme Verkehrsreduzierung auf der Lübecker Straße (- 14.000 Kfz/24 h), am Alten Markt (- 11.500 Kfz/24 h) sowie um den Beimoor-Knoten herum (- 5.000 bis - 7.000 Kfz/24 h), gleichzeitig aber eine Verkehrsverlagerung in sensible angebaute Straßenzüge.

Planfall 5 „Nordtangente mit Netzschluss Rosenweg“

Die Verbindung zwischen Kornkamp über die B 75/Lübecker Straße an den Rosenweg führt zu einer Verlagerung der Verkehre von der Lübecker Straße auf die Nordtangente (9.000 Kfz/24 h), den Netzschluss Rosenweg (10.000 Kfz/24 h), den Rosenweg selbst (+ 7.500 Kfz/24 h) und den Reeshoop (+ 5.500 Kfz/24 h). Die Entlastung für die Lübecker Straße läge dann bei 12.000 Kfz/24 h.

Planfall 6 „Nordumfahrung über Kremerbergweg“

Die „Nordumfahrung“ verbindet Ammersbek in direkter Linie mit der Lübecker Straße/B 75 und weiter mit dem Gewerbegebiet. Westlich der B 75 ist die Verkehrsbelegung mit 2.500/3.000 Kfz/24 h relativ gering. Auf dem Abschnitt östlich der B 75 kommen dann die Verkehre aus/nach Bargteheide hinzu – die Belegung steigt hier auf 4.500 bis 5.500 Kfz/24 h, sinkt aber wieder rapide auf dem östlichen Abschnitt, der das Gewerbegebiet Nord östlich umfährt und westlich an den Beimoorweg anschließt. Erkennbar wird hier, dass die Zielverkehre eindeutig auf das Gewerbegebiet orientiert sind.

Planfall 7 „Große Nordtangente“

Von Westen her gesehen würde diese Verbindungstrasse die L 225 entlasten (um 8.000 bis 9.000 Kfz/24 h). Die Belegung sinkt östlich der Lübecker Straße deutlich ab (4.000 Kfz/24 h) und reduziert sich noch einmal hinter dem Abzweig Richtung Bargteheide (2.000 Kfz/24 h).

Planfall 8 „Entlastungsstraße B 75 bis Bargteheide“

Im diesem Planfall würde sich eine Verlagerung der Verkehre von 5.000 bis 5.500 Kfz/24 h von der Lübecker Straße auf die parallel verlaufende Entlastungsstraße ergeben. Dabei

handelt es sich um die Zielverkehre in das Gewerbegebiet und Verkehre in Richtung Ost-ring/BAB A 1.

Planfall 9 „Nordtangente mit integriertem Netzanschluss zur L 225“

In diesem Planfall würde es zu einer Verkehrsbelegung von 8.500 Kfz/24 h auf dem Abschnitt der Nordtangente kommen. Die direkte Anbindung von der Lübecker Straße über das zukünftige Erlenhofgelände an die L 225 (so genannter „integrierter Netzschluss“) würde ein Verkehrsaufkommen von 14.000 Kfz/24 h und eine Zunahme von 9.500 Kfz/24 h auf dem Reeshoop erzeugen. Die daraus resultierende Entlastung findet auf der Lübecker Straße (- 19.000 Kfz/24 h), am Alten Markt (- 7.500 Kfz/24 h), dem Ost-ring (- 12.000 Kfz/24 h) und dem Woldenhorn (- 5.000 Kfz/24 h) statt.

Planfall 10 „Öffnung Wulfsdorfer Weg“

Eine Öffnung des heute gesperrten Wulfsdorfer Weges bis zum Bornkampsweg führt nur zu einer geringen Verkehrsbelegung von etwa 1.000 Kfz/24 h.

Planfall 11 „Öffnung Brücke Vierbergen“

Im Fall einer Öffnung der Brücke Verbergen käme es hier zu einer geringen Verkehrsverlagerung von 1.500 Kfz/24 h.

Bewertung

Die vergleichende Bewertung baut auf die Bausteine einer lebenswerten und ressourcenschonenden Stadt auf: Den Lebensraumqualitäten, den Umweltqualitäten, den Verkehrsqualitäten und den Qualitäten als Wirtschaftsraum. Als fünftes Bewertungskriterium steht hinter allem die Handlungsfähigkeit, d. h. die Finanzierung und Umsetzungschancen (siehe dazu Anlage 2, ab Folie 32).

Weiteres Verfahren

Nachdem dem Bau- und Planungsausschuss am 12.01.2011 und der Öffentlichkeit im Rahmen des 4. Forums „Masterplan Verkehr“ die Ergebnisse der Planfalluntersuchung und -bewertung vorgestellt wurden, soll nun auf Basis dieser Ergebnisse ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept unter Einziehung der Konzeptbausteine „ÖPNV“ und „Radverkehr“ erarbeitet werden.

Michael Sarach
Bürgermeister

Anlagen:

- Anlage 1: Untersuchte Planfälle
- Anlage 2: Präsentation – Ergebnisse der untersuchten Planfälle