

<b>STADT AHRENSBURG</b> <b>- STV-Beschlussvorlage -</b>		<b>Vorlagen-Nummer</b> <b>2011/015</b>
<b>öffentlich</b>		
Datum 16.02.2011	Aktenzeichen IV.3.2	Federführend: Herr Janik

**Betreff**

**Entlastungsstraße Nordost (Nordtangente)**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Berichterstatter</b>
<b>Gremium</b>		
Bau- und Planungsausschuss	16.02.2011	
Bau- und Planungsausschuss	02.03.2011	
Stadtverordnetenversammlung	11.04.2011	Herr Hansen

Finanzielle Auswirkungen	: X	JA		NEIN
Mittel stehen zur Verfügung	: X	JA		NEIN
Produktsachkonto	:			
Gesamtausgaben	:	ca. 6 Mio. € (für Planungs- und Baukosten)		
Folgekosten	:			

**Bemerkung:**

In den Gesamtausgaben sind die Herstellungskosten der Trasse, des Brückenbauwerks, des Baus eines Kreisels an der Zufahrt Famila, Ewige Weide, Bahnstation Ahrensburg-Gartenholz und die Ertüchtigung des Kornkamps (Verbreiterung) enthalten.

**Beschlussvorschlag:**

1. Bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen zum Bau der Entlastungsstraße Nord-Ost (Neuer Postweg) ist eine Verbindung zwischen der B 75 und dem Kornkamp südlich der Ziegelei zugrunde zu legen.
2. Bei der weiteren Untersuchung zur Festlegung der genauen Linienführung ist ein Untersuchungskorridor, begrenzt durch die Varianten 5, 6, 7, 9 und 10 zu berücksichtigen (vgl. **Anlage 4**).
3. Der Untersuchungskorridor nach Nr. 2 dieses Beschlussvorschlages ist Basis für Verhandlungen mit der Nachbargemeinde Delingsdorf zwecks Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Gebietsänderungsvertrages.
4. Bei der weiteren Planung sind über die Einhaltung der einschlägigen Immissionsschutzgrenzwerte hinaus weitere landschaftsgestalterische Maßnahmen zum Schutz der angrenzenden Wohngebiete des Gartenholzes und der Gemeinde Delingsdorf sowie als Ersatz für Eingriffe in den Landschaftsraum zu berücksichtigen.

5. Bei der Gestaltung und Abmessung der Ingenieurbauwerke ist der jeweilige Sach- und Verfahrensstand zum Ausbau der Bahn bzw. des Projektes S 4 (Entwurfsplanung) mit zu betrachten und in die Planung einzubeziehen.

### **Sachverhalt:**

Seit den 70er-Jahren hat die Stadt Ahrensburg aufgrund der dynamischen Entwicklung als Mittelzentrum im Verdichtungsraum die permanente Aufgabe, die verkehrliche Infrastruktur den veränderten Bedürfnissen anzupassen. Insgesamt wurde bis zum Jahr 2002 der Generalverkehrsplan als Grundlage für die verkehrliche Entwicklung 5-mal mit Vorschlägen zur Netzergänzung fortgeschrieben und realisiert. An dieser Stelle seien folgende wichtige Netzergänzungen genannt:

- Bau des Ostringes
- Eisenbahnkreuzungsmaßnahme
- Bahntrasse
- Kornkamp-Süd
- Innenstadtring
- Erneuerung Hamburger Straße
- Ausbau des Braunen Hirsch
- Neubau Brücke im Verlauf der Brückenstraße zur Erschließung des Gewerbegebietes West

Die gewachsene Zentralität der Stadt als Arbeits- und Wohnort drückt sich nach der Verkehrsanalyse darin aus, dass der Ziel-/Quellverkehr einschließlich Binnenverkehr einen Anteil von ca. 90 % am Kfz-Gesamtverkehrsaufkommen einnimmt. Die Übersicht zu den Verkehrsbeziehungen ist der Planfalluntersuchung zu entnehmen (vgl. **Anlage 2**, ab Seite 8).

Im Ergebnis (Zielerreichung) haben sich alle Verkehrslösungen daran zu messen, ob es gelingt, durch geeignete Netzergänzungen bzw. Veränderungen derzeit hohe prognostizierte störende Belastungsstrecken und Knotenpunkte nach Möglichkeit zu minimieren und für die Zukunft leistungsfähig zu machen.

Die städtischen Gremien haben als Ziel vorgegeben, zur Verbesserung des gesamten Verkehrsnetzes der Stadt 11 Netzergänzungen im Rahmen des Masterplanes Verkehr untersuchen, berechnen und bewerten zu lassen. Die Ergebnisse belegen, dass die verkehrlichen Probleme im Norden der Stadt nicht im ursächlichen Zusammenhang mit den Problemen südlich der Bahnlinie stehen und damit folgerichtig auch getrennt davon beschrieben werden können. Die Untersuchungsergebnisse zu den Planfällen bestätigen im Grundsatz die Analysen und Bewertungen, die bereits im Jahr 2006 zur nördlichen Entlastungsstraße erstellt wurden.

Die Frage also, ob eine nördliche Entlastungsstraße notwendig ist und wie sie verlaufen soll, kann isoliert von der Frage gelöst werden, ob z. B. eine siedlungsnaher südliche Entlastungsstraße ebenfalls sinnvoll und notwendig wird, um auch hier substantielle Entlastungseffekte – nicht zuletzt zur Sicherung der Wohnqualität der angrenzenden Wohnquartiere (Hagen, Manhagener Allee) – zu erzielen.

Getragen durch Beschlüsse der städtischen Gremien wurden 13 Trassenvarianten für eine nördliche Entlastungsstraße auf ihre verkehrliche Wirksamkeit für den Norden der Stadt, auch unter Einbeziehung der Nachbargemeinden Ammersbek und Delingsdorf, untersucht und nach unterschiedlichen Kriterien bewertet. Dem liegt der Gedanke zugrunde, dass im Rahmen der nachfolgenden Planfeststellung nach dem Straßen- und Wegegesetz die Notwendigkeit für eine, die Verkehrsfunktion übergreifende integrierte Lösung ohnehin aufgezeigt werden muss.

Die als **Anlage 1** beigefügte Planhistorie, die Linienführung der einzelnen Verkehrsvarianten (**Anlage 3**) und die vergleichenden Bewertungen zeigen aufschlussreich den Planungsprozess und welchen Linienführungen grundsätzlich der Vorrang einzuräumen ist.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass den **Kornkamp-Varianten** aufgrund

- des hohen Entlastungseffektes,
- des geringen Eingriffs in den Naturhaushalts,
- der städtebaulichen Perspektive und
- der Einhaltung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte für die benachbarten Wohngebiete des Gartenholzes und Delingsdorf sowie
- der substantiellen Entlastung der Bewohner an der Lübecker Straße, des zukünftigen Erlenhofgebietes und des Rosenhofes einschließlich des Schlossumgebungsbereiches

vor allen Varianten Vorrang zu geben ist.

Deshalb sollten in die detaillierten Betrachtungen zur endgültigen Festlegung der Linienführung des „Neuen Postweges“ im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen und der Nachbargemeinde Delingsdorf ein Untersuchungskorridor, begrenzt durch die Varianten 5, 6, 7, 9 und 10, mit Anschluss an die B 75 südlich der Ziegelei zugrunde gelegt werden.

Zur Abklärung der Förderfähigkeit für eine nördliche Entlastungsstraße im Verlauf des Kornkamps hat das zuständige Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr bereits 2003 mitgeteilt, dass der Bau einer Verbindungsstraße zwischen L 224 zur B 75 grundsätzlich nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderfähig ist.

Nicht zuletzt aufgrund dieser Zusage wurde der erste Abschnitt zwischen Beimoorweg und Ostring als Kornkamp-Süd realisiert und mit 70 % der förderungsfähigen Kosten bezuschusst.

Die Förderung nach GVFG ist spätestens ab 2013 in der jetzigen Form nicht mehr möglich, sowohl was die Rechtsgrundlage und den insgesamt dem Land Schleswig-Holstein zur Verfügung stehenden Förderbetrag als auch die hierüber unterstützten Projekte betrifft (vgl. auch **Anlage 5**).

Bei ca. 6 Mio. € Gesamtbaukosten für einen Straßenverlauf innerhalb des vorgeschlagenen Korridores als „Brückenlösung“ würde der städtische Anteil unter Berücksichtigung nicht förderfähiger Kosten ca. 2.000.000 € betragen. Bei alternativen Straßenverläufen außerhalb des Korridores – längere Streckenlänge und Trog – könnten die Planungs- und Baukosten bis ca. 10 Mio. € ansteigen, wobei die Grunderwerbskosten noch nicht berücksichtigt worden sind.

Die Verwaltung schlägt den städtischen Gremien deshalb vor, ohne zeitliche Verzögerung die maßgeblichen Entscheidungen für die Planfeststellung zu fassen, um noch rechtzeitig einen Antrag auf Förderung der nördlichen Entlastungsstraße stellen zu können.

---

Michael Sarach  
Bürgermeister

**Anlagen:**

- Anlage 1: Planhistorie  
Anlage 2: Folienvortrag mit  
— der Einführung  
— der Trassenuntersuchung und  
— den räumlichen Eindrücken  
Anlage 3: Plan mit Trassenvarianten  
Anlage 4: Plan mit Trassensuchraum  
Anlage 5: BPA-Auszug zur Änderung der Förderung