

Vorlage

Vorlagendaten

2011/015

Entlastungsstraße Nordost (Nordtangente)

Entlastungsstraße Nordost (Nordtangente)

Vorlagendokumente

Vorlage

Anlagen

Anlage 1: Planhistorie

Anlage 2: Folienvortrag

Anlage 3: Plan mit Trassenvarianten

Anlage 4: Plan mit Trassensuchraum

Anlage 5: BPA-Auszug

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

Betreff

Entlastungsstraße Nordost (Nordtangente)

Beratungsfolge Gremium	Datum	Berichterstatter
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 siedlungsnah südliche Entlastungsstraße ebenfalls sinnvoll und notwendig wird, um auch hier substanzielle 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 substanziellen 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: Foliovortrag 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

Planhistorie zum Bau einer Entlastungsstraße Nordost, Vorlagen-Nr. 2011/015

1999/2002

5. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes

Planungsfall 2

Verbindung zwischen Ostring und Lübecker Straße Nord im Zuge des Kornkamps

Planungsfall 3

Verlängerung (Planfall 2) durch eine Verbindung zwischen Lübecker Straße und Bünningstedter Straße mit Verbindungsknoten Kremerberg/B 75 und Klärwerk (L 225)

Planungsfall 3 a

Siedlungsintegrierte Verbindung zwischen Bünningstedter Straße und B 75

Planungsfall 4

Fortsetzung der Verbindung zwischen Rosenweg und L 225

Beschluss BPA 2002/091 vom 16.10.2002

Die Planungsfälle 2 bis 3 sollten in städtebaulicher, stadtentwicklungsmäßiger, ökologischer und finanzieller Hinsicht überprüft werden.

Aus ökologischer Sicht sind die Planfälle 3 und 3 a nicht realisierbar, da mit Datum vom 29.05.2002 (der !) der Minister für Umwelt, Natur und Forsten die Ammersbek beidseitig als Naturschutzgebiet festgesetzt hat. Beide Straßenverläufe müssten zwangsläufig durch das Gebiet geführt werden.

2005

Einwohnerversammlung am 25.11.2005

Diskussion verschiedener Varianten zur Entlastungsstraße Nordost

Beschluss:

Wiederaufnahme der Vorplanung unter Berücksichtigung der detaillierten Kosten für die Kurt-Fischer Straße, der Familia-Brücke und des Bahnhofes.

BPA am 07.12.2005, Vorlagen-Nr. 2005/103

Variantenuntersuchungen (Kornkamp – Kurt-Fischer-Straße)

Kein Beschluss mit Hinweis auf Einwohnerversammlung am 25.11.2005

2006

BPA am 18.01.2006, Vorlagen-Nr. 2005/103

- Vorstellung der Vorplanungsergebnisse
- Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wurde beauftragt, sämtliche Varianten zur Entlastungsstraße Nordost zu überprüfen, insbesondere unter Würdigung etwaiger Beeinträchtigungen der Wohnbebauung von Anliegern.

BPA am 01.11.2006, Vorlagen-Nr. 2006/017

Vorstellung der Trassenvarianten durch masuch + Olbrisch (M+O)

Beschluss:

Weitere Untersuchungen zur Entlastungsstraße Nordost sind durchzuführen, insbesondere

- Bedarf für einen weiteren Verlauf östlich der Lübecker Straße
- differenzierter Trassenverlauf zur Kornkampvariante
- Analyse der Zu- und Abfahrten am Kornkamp und Kurt-Fischer-Straße

2007

BPA am 19.02.2007, Vorlagen-Nr. 2007/021/1; TOP 6

Anregungen zur Durchführung einer Zukunftswerkstatt zum F-Plan/ Nördliche Entlastungsstraße

Förderfähigkeit nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Mit Antrag vom 24.09.2003 hat der Verkehrsminister des Landes Schleswig-Holstein mit Datum 03.01.2004, Aktenzeichen VII 407-557 51 674 141, die grundsätzliche Förderung der von der Stadt geplanten Entlastungsstraße Nordost im Verlauf des Kornkamps vom Ostring bis zu B 75 im Sinne des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf Basis der 5. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes als förderungsfähig in Aussicht gestellt 70 % der zuwendungsfähigen.

2009

BPA am 18.03.2009, Vorlagen-Nr. 2009/008

Abstimmung zur Methodik der Verkehrserhebung

BPA am 15.07.2009, Antrag AN/0037/2009

Antrag der FDP-Fraktion zur Ergänzung eines Planfalles

**Einwohnerversammlung am 15.12.2009,
1. Forum Masterplan Verkehr**

Vorstellung der Ergebnisse der Verkehrserhebung

2010

BPA am 20.01.2010

Sammlung von Ideen für die zu untersuchenden Planfälle

BPA am 03.02.2010

Sammlung von Ideen für die zu untersuchenden Planfälle

BPA am 02.06.2010, Vorlagen-Nr. 2010/063

Beschluss über die zu untersuchenden Planfälle

BPA am 27.10.2010, Vorlagen-Nr. 2010/119

Behandlung eines Antrages aus der Einwohnerversammlung zur Untersuchung eines 11. Planfalles

BPA am 17.11.2010

Vorstellung des Trendszenarios

2011

BPA am 12.01.2011

Vorstellung der Ergebnisse zur Berechnung und Bewertung der Planfälle

Masterplan Verkehr, 2. Forum, am 13.01.2011

Vorstellung der Ergebnisse zur Berechnung und Bewertung der Planfälle

Einführung | Trassenuntersuchung | Räumliche Eindrücke

Anlage 2
(Vorl. 2011/015)

I	Einführung
A	Planungshistorie
B	Zusammenfassung zu Trassengruppen
C	Ergebnis ISEK
D	Ergebnis der Planfalluntersuchungen
E	Abwägung der Trassenführung
II	Trassenuntersuchung
A	Untersuchungsmethodik
B	Fachuntersuchungen
C	Gesamtbewertung
III	Räumliche Eindrücke



Planungshistorie

1999 bis 2002

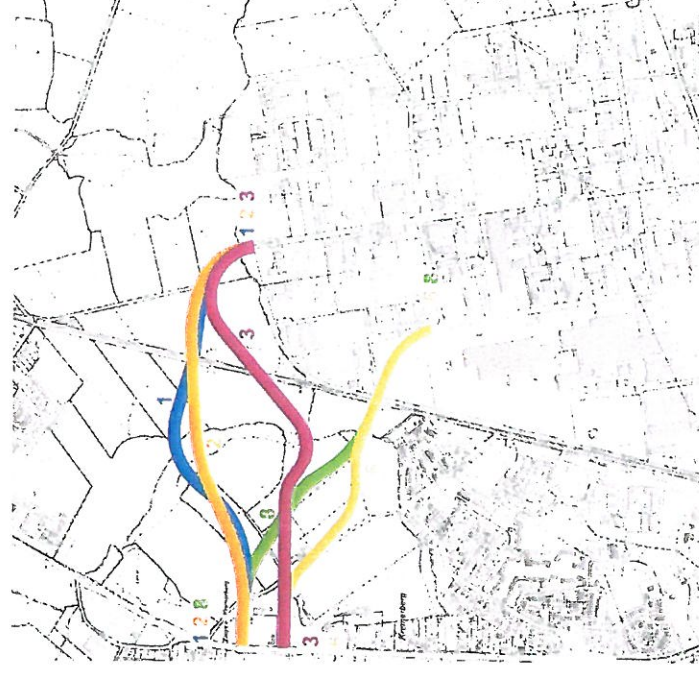
5. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes

Oktober 2002

Beschluss Planungsbeginn

Dezember 2005

Untersuchungen zu Varianten 1, 2, 3, 6 und 8 abgeschlossen



Einführung

Planungshistorie

1999 bis 2002

5. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes

Oktober 2002

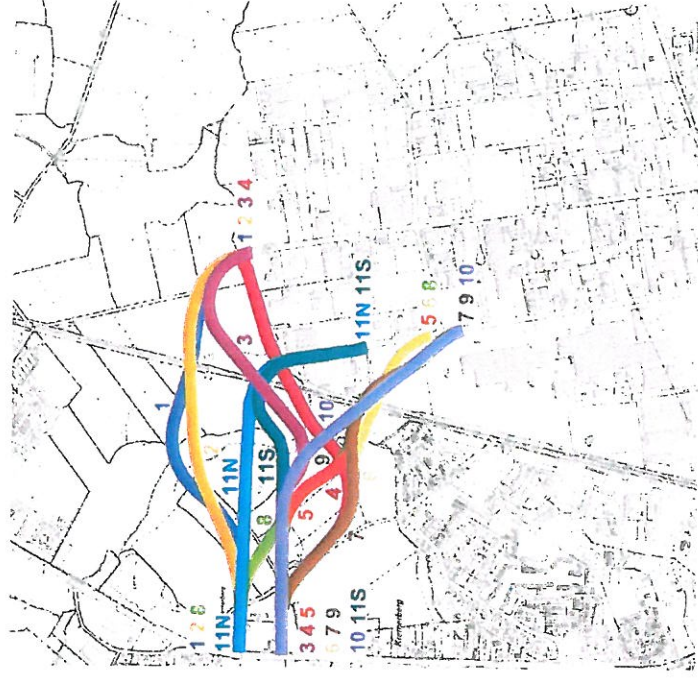
Beschluss Planungsbeginn

Dezember 2005

Untersuchungen zu Varianten 1, 2, 3, 6 und 8 abgeschlossen

November 2006

Untersuchungen zu weiteren Varianten 4, 5, 7 und 9 abgeschlossen
Varianten 10, 11 Nord und 11 Süd aufgenommen



Einführung

Planungshistorie

1999 bis 2002

5. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes

Oktober 2002

Beschluss Planungsbeginn

Dezember 2005

Untersuchungen zu Varianten 1, 2, 3, 6 und 8 abgeschlossen

November 2006

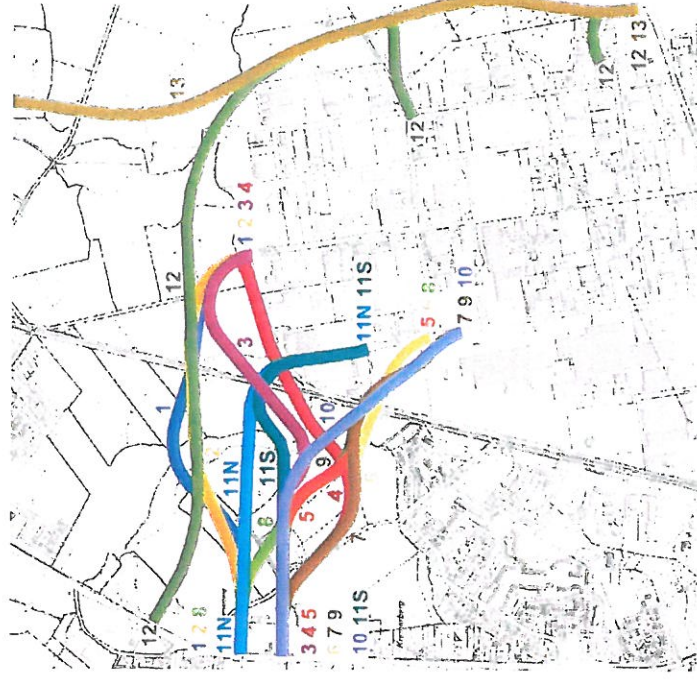
Untersuchungen zu weiteren Varianten 4, 5, 7 und 9 abgeschlossen
Varianten 10, 11 Nord und 11 Süd aufgenommen

Februar 2007

Zukunftswerkstatt angeregt, Trassenentscheidung zurückgestellt

Juli 2009

Varianten 12 und 13 aufgenommen



Einführung

Planungshistorie

1999 bis 2002

5. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes

Oktober 2002

Beschluss Planungsbeginn

Dezember 2005

Untersuchungen zu Varianten 1, 2, 3, 6 und 8 abgeschlossen

November 2006

Untersuchungen zu weiteren Varianten 4, 5, 7 und 9 abgeschlossen
Varianten 10, 11 Nord und 11 Süd aufgenommen

Februar 2007

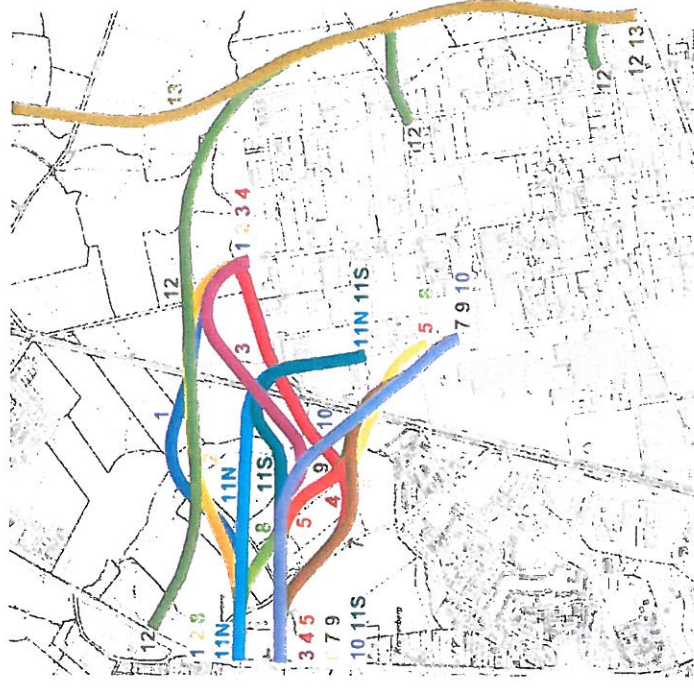
Zukunftswerkstatt angeregt, Trassenentscheidung zurückgestellt

Juli 2009

Varianten 12 und 13 aufgenommen

Februar 2011

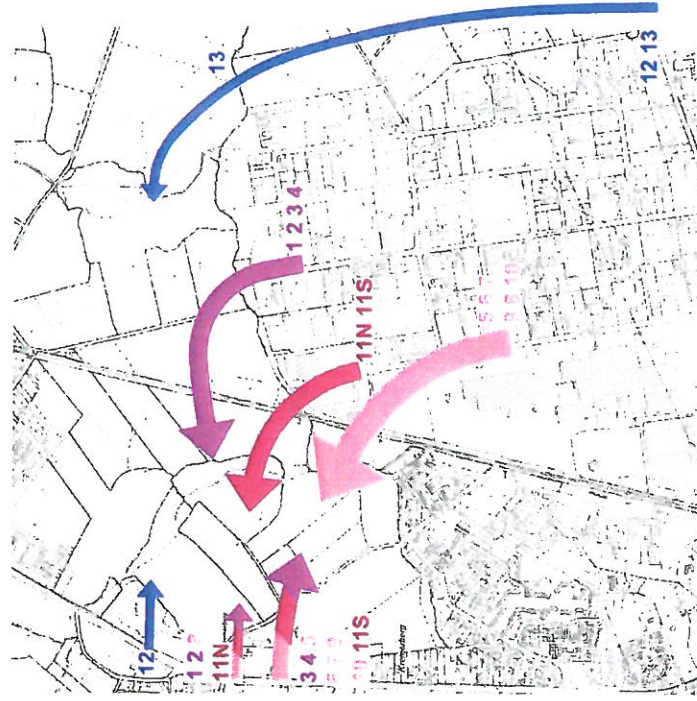
ISEK beschlossen, Ergebnisse der Planfalluntersuchungen vorgestellt,
Trassenuntersuchung abgeschlossen



Einführung

Zusammenfassung zu Trassengruppen

- Kornkamp
- Famila-Gelände
- Kurt-Fischer-Straße
- Umfahrung Gewerbegebiet



Einführung

Ergebnis ISEK

Entlastung sensibler Stadtbereiche vom Kfz-Verkehr

insbesondere :

Wohngebiete an Hauptverkehrsstraßen

Schloss, Marstall und Teile der Aue

verkehrliche Lösungen im Masterplan Verkehr konkretisieren

gewählte Lösung umsetzen



Ergebnis der Planfalluntersuchungen

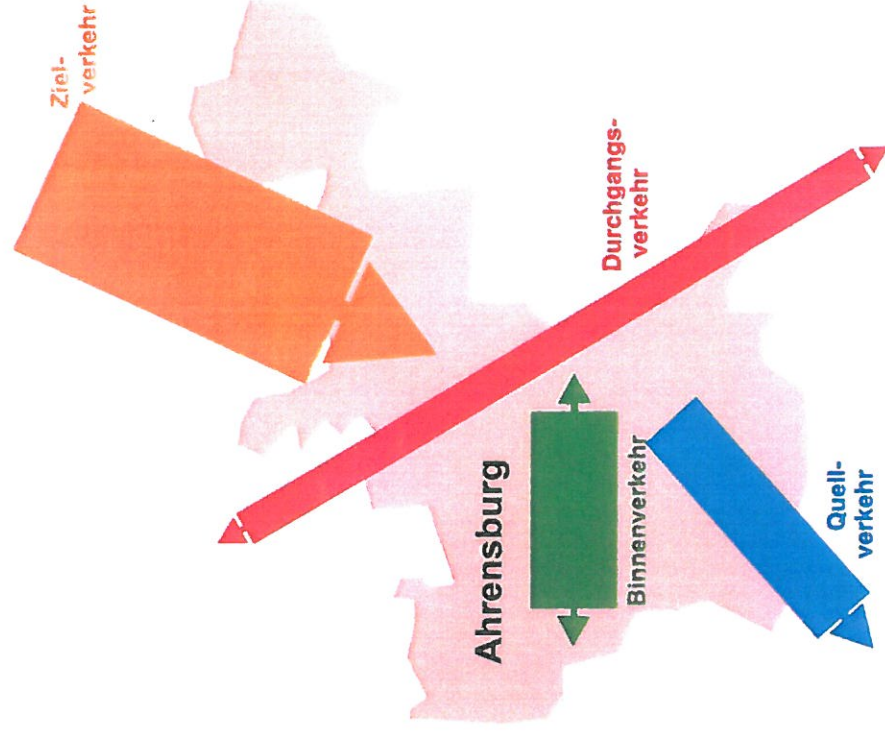
Verkehrsverteilung

Bilanz der räumlichen
Verkehrsverteilung im Kfz-Verkehr
(Status quo 2010):

Binnenverkehr	30.000	(25%)
Quellverkehr	22.000	(18%)
Zielverkehr	57.000	(47%)
Durchgangsverkehr	12.000	(10%)
Gesamtverkehr	120.000	(100%)

Datenbasis: Urbanus GbR 2011 auf Basis
Verkehrserhebungen 2009/2010 und Verkehrsmodell 2010

Der „Schlüssel“ zu einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssituation in Ahrensburg liegt in der Abwicklung des Zielverkehrs



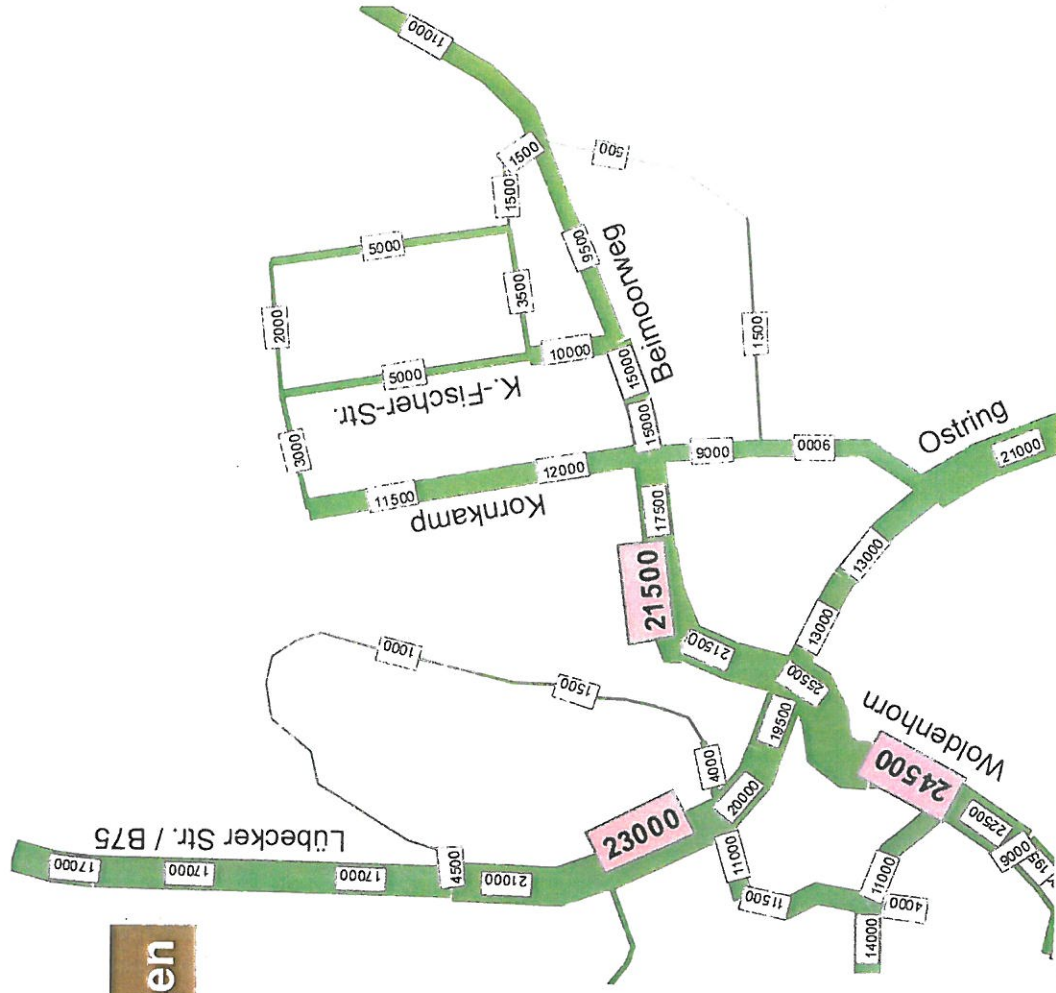
Ergebnis der Planfalluntersuchungen

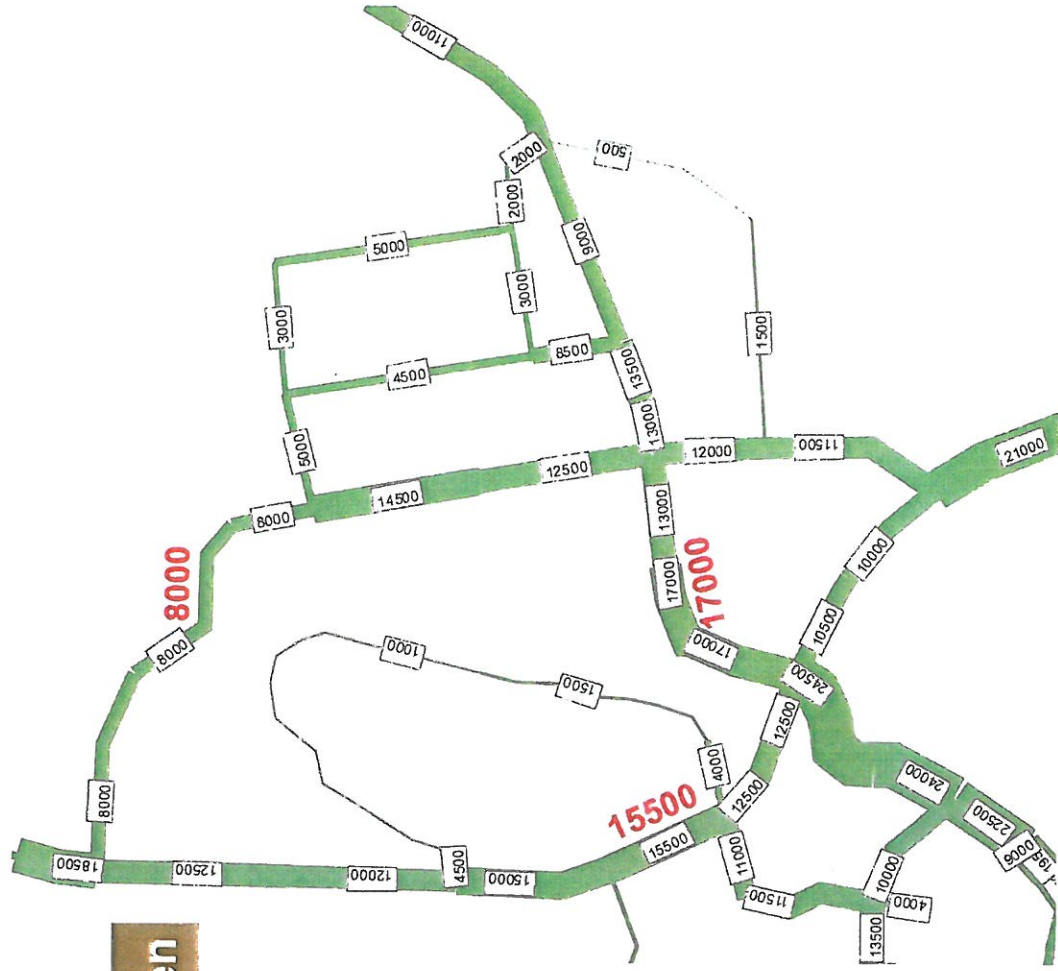
Situation im Bestand

Bereits im Bestand ist hoher Handlungsdruck gegeben.

Dieser wird sich bis 2025 weiter erhöhen und beeinflusst letztlich auch die weitere Siedlungsentwicklung im Norden Ahrensburgs.

Eine „Nordtangente“ hat von allen Netzschlüssen im Straßennetz der Region die höchste Priorität.





Ergebnis der Planfalluntersuchungen

Trassengruppe Kornkamp / Famila

Ein „kurzer“ Netzschluss zwischen B75 und Kornkamp hat von allen Varianten die höchste verkehrliche Wirksamkeit.

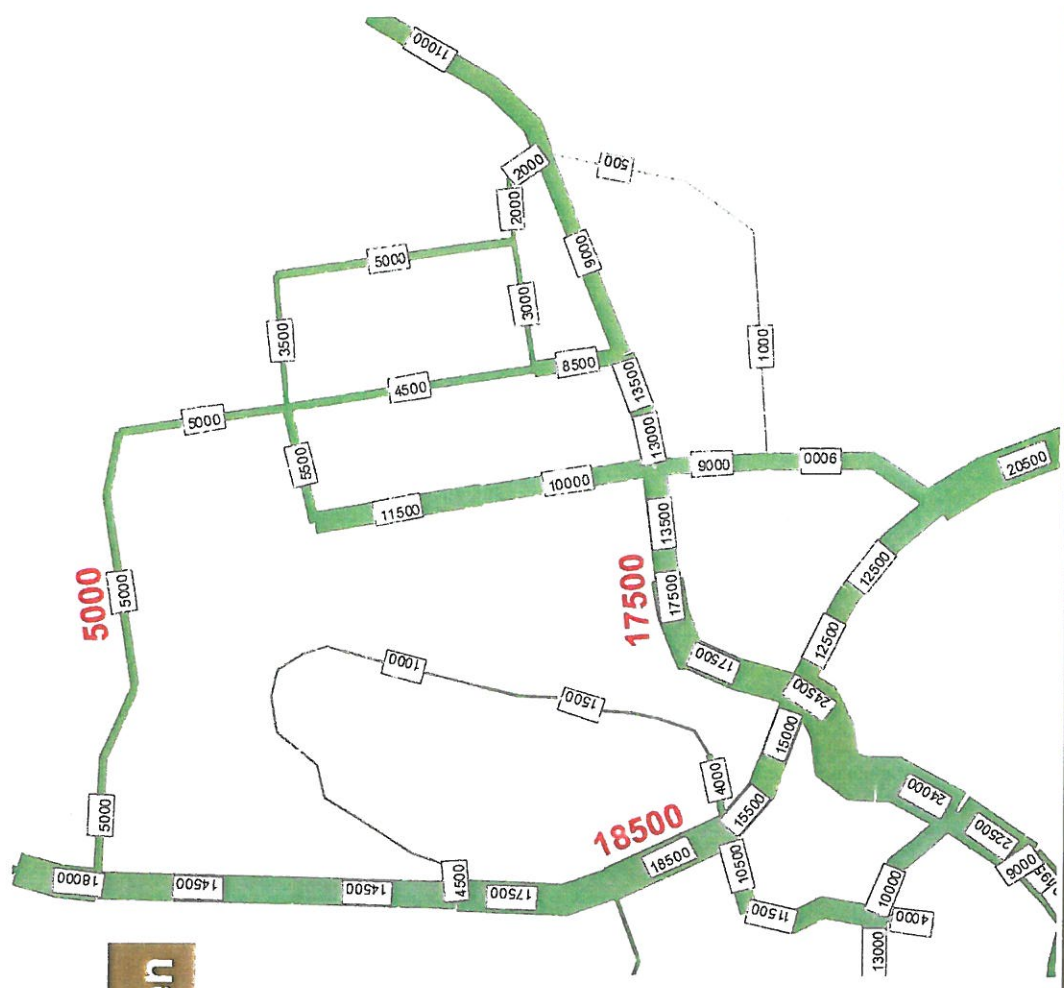
Die Kfz-Entlastung der Lübecker Str. und des Beimoorweges liegt hier bei bis etwa 30%!

Ergebnis der Planfalluntersuchungen

Trassengruppe Kurt-Fischer-Straße

Bei einer Anbindung über Kurt-Fischer-Straße sinkt die Wirtschaftlichkeit der neuen Trasse sowie der Entlastungseffekt für die Lübecker Straße und den Beimoorweg.

Mit dieser Trassenführung werden nahezu keine Durchgangsverkehre aus der Lübecker Straße verlagert.



Ergebnis der Planfalluntersuchungen

In der verkehrlichen Bewertung liegen die untersuchten Trassen nahe bei- einander, wobei die Varianten 3 und 7 am besten abschneiden.

Bewertungsraster:

- ++ Sehr positiv / sehr günstig
- + Positiv / günstig
- Neutral / kein signifikanter Effekt
- Negativ / ungünstig
- Sehr negativ
- +/- Vor- und Nachteile räumlich differenziert

Vergleich der Trassengruppen

	2	3	3A	4	4A	5	6	7	8	9	10	11
Südführung	+	++	+	++	++	+	+	++	+	+	○	○
Nordtangente über Kornkamp	++	++	+	++	++	+	+	++	+	+	○	○
Nordtangente über Kurt-Fischer-Straße	++	++	+	++	++	+	+	++	+	+	○	○
Nordtangente mit Netzschluss zur L225	++	++	++	++	++	+	+	++	+	+	○	○
Nordtangente Netzschluss L225 + Sperrung Alter Markt	++	++	++	++	++	+	+	++	+	+	○	○
Nordtangente mit Netzschluss Rosenweg	++	++	++	++	++	+	+	++	+	+	○	○
Nordumfahrung über Krembergweg	++	++	++	++	++	+	+	++	+	+	○	○
Große Nordtangente	++	++	++	++	++	+	+	++	+	+	○	○
Entlastungsstraße B75 bis Bargteheide	++	++	++	++	++	+	+	++	+	+	○	○
Nordtangente mit integriertem Netzschluss zur L225	++	++	++	++	++	+	+	++	+	+	○	○
Öffnung Wulfsdorfer Weg	++	++	++	++	++	+	+	++	+	+	○	○
Öffnung Brücke Vierbergen	++	++	++	++	++	+	+	++	+	+	○	○

Kfz-Entlastung sensibler Straßenzüge

Minimierung der Trennwirkung angebauter Hauptverkehrsstraßen

Bündelung des Schwerverkehrs auf Hauptverkehrsachsen

Verbesserung der Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten

Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger städtischer Verkehrsziele

Ergebnis der Planfalluntersuchungen

Vergleich der Trassengruppen

Bewertungsraster:

- ++ Sehr positiv / sehr günstig
- + Positiv / günstig
- Neutral / kein signifikanter Effekt
- Negativ / ungünstig
- Sehr negativ
- + Vor- und Nachteile räumlich differenziert

In der Grobbewertung mit Einbeziehung der Umweltqualität und des Umsetzungsaufwandes treten die Varianten 3 und 3A positiv hervor.

In der vorgezogenen Gesamtbewertung steht Variante 3 an erster Stelle.

	2	3	3A	4	4A	5	6	7	8	9	10	11
Südfahrt	○	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	○
Nordangente über Kornkamp	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	○
Nordangente über Kurt-Fischer-Straße	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	○
Nordangente mit Netzschluss zur L225	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	○
Nordangente Netzschluss L225 + Sperrung Alter Markt	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	○
Nordangente mit Netzschluss Rosenweg	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	○
Nordumfahrung über Krembergweg	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	○
Große Nordangente	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	○
Entlastungsstraße B75 bis Bargtheide	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	○
Nordangente mit integriertem Netzschluss zur L225	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	○
Öffnung Wulfsdorfer Weg	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	○
Öffnung Brücke Verbergen	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	○

Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung

Minimierung des Flächenverbrauchs durch Verkehrsinfrastruktur

Minimierung der Eingriffe in den Natur- und Landschaftsraum

Minimierung der Investitionskosten

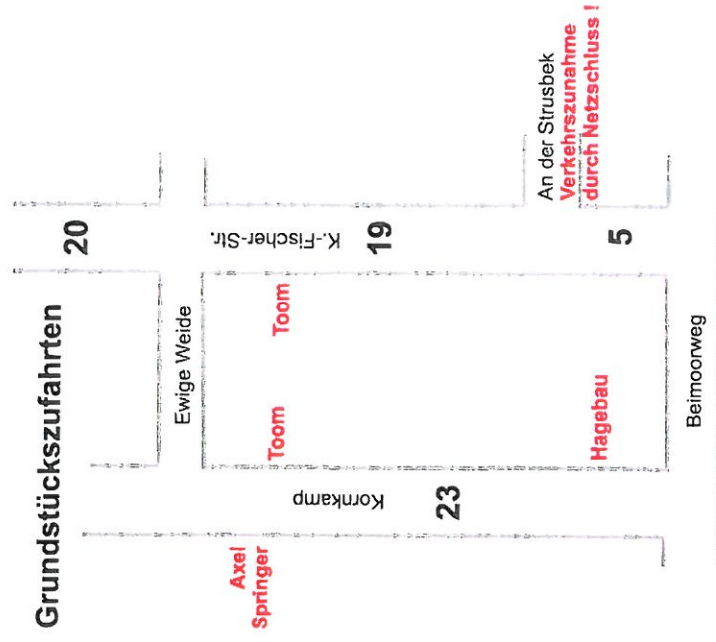
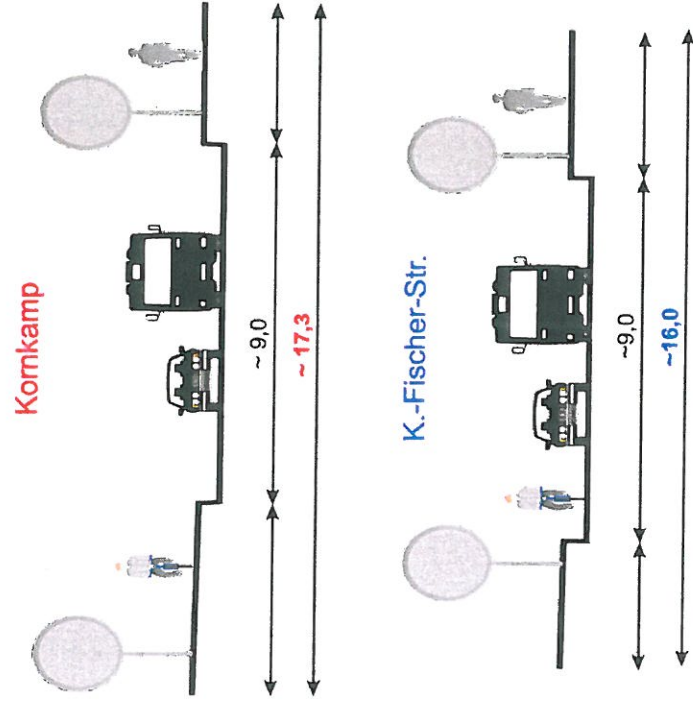
Minimierung der Erhaltungskosten

Verbesserung der rechtlichen und faktischen Machbarkeit

Abwägung der Trassenführung

Kornkamp vs. Kurt-Fischer-Str.

Straßenraum und Grundstückszufahrten



Abwägung der Trassenführung

Kornkamp vs. Kurt-Fischer-Str.

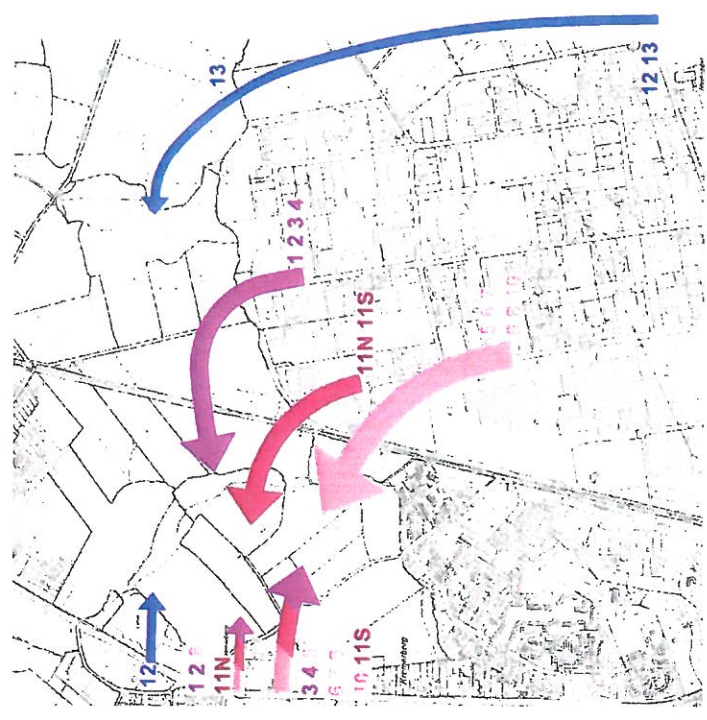
Vorteile des Kornkamps gegenüber der Kurt-Fischer-Straße

- Höhere Attraktivität für den Durchgangsverkehr B 75 – Ostring,
- höhere Attraktivität für den regionalen Zielverkehr zum Stadtzentrum
(einschließlich regionale Buslinienführung)
- geringere Anzahl von Grundstückszufahrten auf der Gesamttrasse
- höhere potentielle Kapazität im Straßenprofil
- bessere Integration ins bestehende Straßennetz.

Lösungen bzw. Komplementärmaßnahmen sind für das LKW-Parken sowie für die Verkehre zu Axel Springer und de Baumärkten zu entwickeln.

Zusammenfassung zu Trassengruppen

- Kornkamp
- Famila-Gelände
- Kurt-Fischer-Straße
- Umfahrung Gewerbegebiet



Untersuchungsmethodik

Fachplanerische Untersuchung und Bewertung der Trassengruppen

- Stadtplanung
- Landschaftsplanung
- Verkehr – Technik / Bauwerke
- Lärmschutz
- Kosten

Zusammenführung der fachplanerischen Bewertungen

Vorschlag zur Auswahl der bevorzugten Trassengruppe

Vorschlag zur Fassung des Untersuchungsraumes für die weitere Planung

Untersuchungsmethodik

Fachplanerische Untersuchung und Bewertung der Trassengruppen

- Stadtplanung
- Landschaftsplanung
- Verkehr – Technik / Bauwerke
- Lärmschutz
- Kosten

Zusammenführung der fachplanerischen Bewertungen

Bewertung nach „Ampelprinzip“ :

-  1. Wertstufe
-  2. Wertstufe
-  3. Wertstufe

Vorschlag zur Auswahl der bevorzugten Trassengruppe

Vorschlag zur Fassung des Untersuchungsraumes für die weitere Planung

Stadtplanung **Bewertungskriterien**

übergeordnete Planungen

Übereinstimmung mit den Vorgaben von LEP, RegPlan, REFINA?

Lage im Raum

Nutzung des Siedlungsgebietes? Zerschneidung des Naturraumes?

Bauleitplanung

Übereinstimmung mit den Vorgaben von ISEK, FNP, B-Plänen?

Nutzungsstruktur

Erschließungsfunktion? Zerschneidung von Flächen?

Funktion

Verbindung mit dem Ostring?

Trasse übernimmt Erschließungsfunktion?

Räumliche Wirkung / Prägung

Trasse bildet neuen Stadtrand?

Querungsbauwerk wirkt als Landmark?

Blickbeziehungen

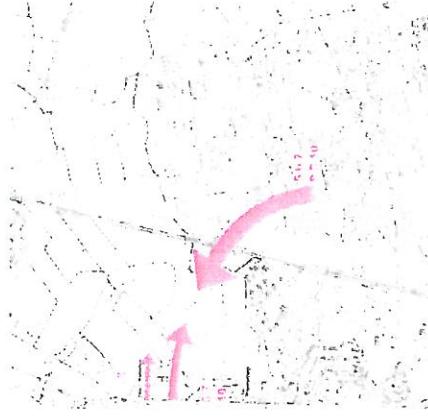
Störungswirkung des Querungsbauwerkes?

Stadtplanung

Trassengruppe Kornkamp

5 6 7 8 9 10

übergeordnete Planungen	Übereinstimmung mit Vorgaben
Lage im Raum	Nutzung Siedlungsgebiet, geringe Zerschneidung Naturraum
Bauleitplanung	teilw. Übereinstimmung mit Vorgaben
Nutzungsstruktur	Erschließungsfunktion, Zerschneidung von GE
Funktion	direkte Verbindung mit Ostring, Erschließungsfunktion
Räumliche Wirkung / Prägung	Trasse bildet neuen Stadtrand, Landmarkwirkung
Blickbeziehungen	Querungsbauwerk stört nicht
Gesamtbewertung	



Stadtplanung

Trassengruppe Familia-Gelände

11N 11S



●	übergeordnete Planungen	teilw. Übereinstimmung mit Vorgaben
●	Lage im Raum	Nutzung Siedlungsgebiet, Zerschneidung Naturraum
●	Bauleitplanung	teilw. Übereinstimmung mit Vorgaben
●	Nutzungsstruktur	Erschließungsfunktion, Zerschneidung von GE + Familia
●	Funktion	mäßige Verbindung Ostring, geringe Erschließungsfunktion
●	Räumliche Wirkung / Prägung	Trasse bildet keinen neuen Stadtrand, keine Landmarkwirkung
●	Blickbeziehungen	Querungsbauwerk stört nicht
●	Gesamtbewertung	

Stadtplanung

Trassengruppe Kurt-Fischer-Straße

1 2 3 4



- übergeordnete Planungen teilw. Übereinstimmung mit Vorgaben
- Lage im Raum Nutzung Siedlungsgebiet, Zerschneidung Naturraum
- Bauleitplanung weitgehende Übereinstimmung mit Vorgaben
- Nutzungsstruktur Erschließungsfunktion, Zerschneidung von GE
- Funktion mäßige Verbindung mit Ostring, keine Erschließungsfunktion
- Räumliche Wirkung / Prägung Trasse bildet keinen neuen Stadtrand, keine Landmarkwirkung
- Blickbeziehungen Querungsbauwerk stört nicht
- Gesamtbewertung

Stadtplanung

Trassengruppe Umfahrung Gewerbegebiet

12 13

- übergeordnete Planungen **geringe** Übereinstimmung mit Vorgaben
- Lage im Raum **keine** Nutzung Siedlungsgebiet, Zerschneidung Naturraum
- Bauleitplanung **geringe** Übereinstimmung mit Vorgaben
- Nutzungsstruktur **keine** Erschließungsfunktion, **keine** Zerschneidung
- Funktion **umwegige** Verbindung mit Ostring, **keine** Erschließungsfunktion
- Räumliche Wirkung / Prägung Trasse bildet **keinen** neuen Stadtrand, **keine** Landmarkwirkung
- Blickbeziehungen Querungsbauwerk stört **nicht**
- Gesamtbewertung



Stadtplanung

Auswahl Trassengruppe



Kornkamp

Famila-Gelände

Kurt-Fischer-Straße

Umfahrung GE-Gebiet



Stadtplanung

Auswahl Trassengruppe

Kornkamp

Famila-Gelände

Kurt-Fischer-Straße

Umfahrung GE-Gebiet

Landschaftsplanung

Ziel: Ermitteln der umweltfachlichen Vorzugsvariante

Stufe I: Vor-Variantenvergleich

- Abschätzen von Umweltauswirkungen für die Gesamtheit der betrachteten Varianten
- Auswahl der vertieft zu untersuchenden Varianten: je eine siedlungsnah und siedlungsfrem verlaufende Var.



Stufe II: Variantenvergleich

- Ermitteln der Umweltauswirkungen für die im Ergebnis der Stufe I ausgewählten sowie weiterer Varianten
- Ermitteln der umweltfachlichen Vorzugsvariante

2006/2007:

Var. 1, 2, 3, 4 (Kurt-Fischer) 5, 6, 7, 8 (Kornkamp)

2009/2010:

Var. 11 (Familia-Gelände), 12, 13 (Umfahrung GE)

Empfehlung Umwelt:

Variante 3 (Kurt-Fischer), V 5 (Kornkamp)

Zusätzliche Varianten aus dem politischen Raum:

Varianten 7, 9, 10 (Kornkamp)

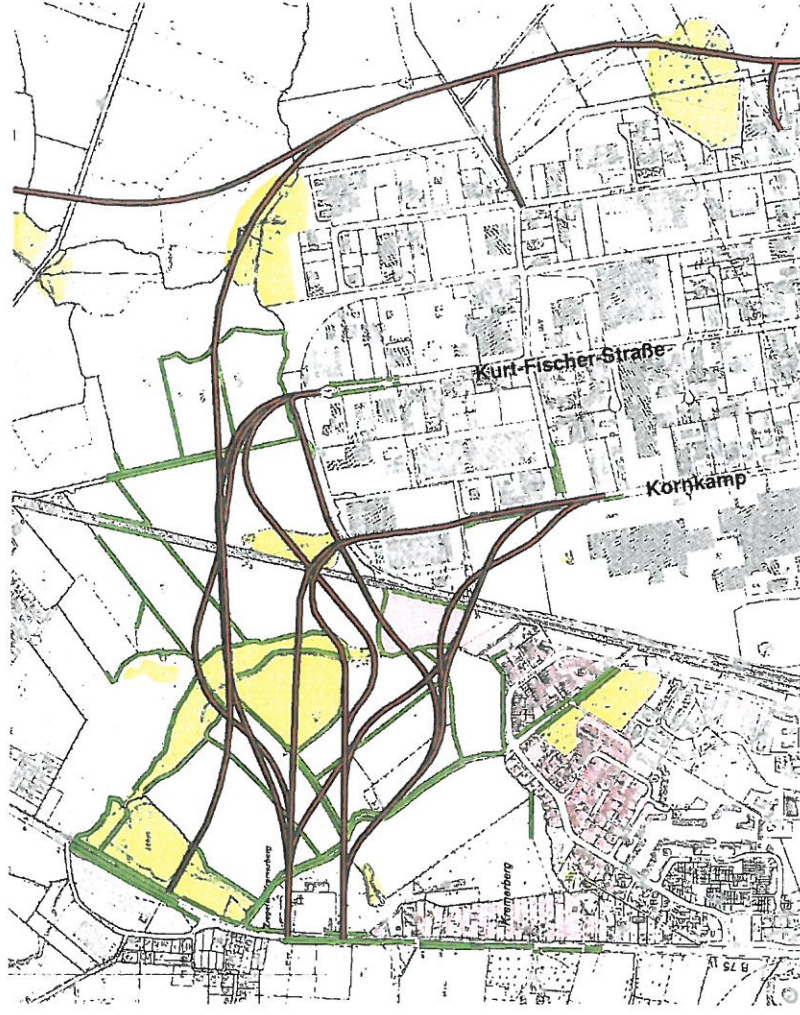
Landschaftsplanung

Stufe I: Vor-Variantenvergleich - Methodik

Abschätzen der nachteiligen Auswirkungen auf Bereiche mit besonderer Bedeutung

- ▶ Knicks
- ▶ Redder Alter Postweg
- ▶ Heisterbekniederung
- ▶ Mergelgrube
- ▶ Feuchtwiese a.d. Bahn
- ▶ Gehölzflächen
- ▶ Siedlungsbereiche
- ▶ Sportanlage / Grillplatz

- Bereiche mit besonderer Bedeutung
- Varianten des Vor-Variantenvergleichs



Landschaftsplanung

Untersuchte Varianten

Trassengruppe		Kurt-Fischer-Straße				Kornkamp						Familia, Umfahrung GE			2009 / 2010	
Schutzgut	Variante	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
Wohnungsnaher Freiraum (Sport-, Grillfläche)		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Erholen		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Pflanzen / Tiere		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Boden		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Grundwasser		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Landschaftsbild		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	

● Vergleichsweise geringe Beeinträchtigungen

● Vergleichsweise mittlere Beeinträchtigungen

● Vergleichsweise hohe Beeinträchtigungen

● Vergleichsweise sehr hohe Beeinträchtigungen

- Vergleichsweise geringe Beeinträchtigungen
- Vergleichsweise mittlere Beeinträchtigungen
- Vergleichsweise hohe Beeinträchtigungen
- Vergleichsweise sehr hohe Beeinträchtigungen

Landschaftsplanung Zu untersuchende Varianten der Stufe II

Trassengruppe		Kurt-Fischer-Straße					Kornkamp					Familia, Umfangung GE		
Schutzgut	Variante	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Wohnungsnaher Freiraum (Sport-, Grillfläche)														
Erholen														
Pflanzen / Tiere														
Boden														
Grundwasser														
Landschaftsbild														

Vergleichsweise geringe Beeinträchtigungen

Vergleichsweise mittlere Beeinträchtigungen

Vergleichsweise hohe Beeinträchtigungen

Vergleichsweise sehr hohe Beeinträchtigungen

Landschaftsplanung

Stufe II: Variantenvergleich - Methodik

Ermitteln der nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt in ihrer Gesamtheit einschließlich der überschlägigen Ermittlung des Kompensationserfordernisses

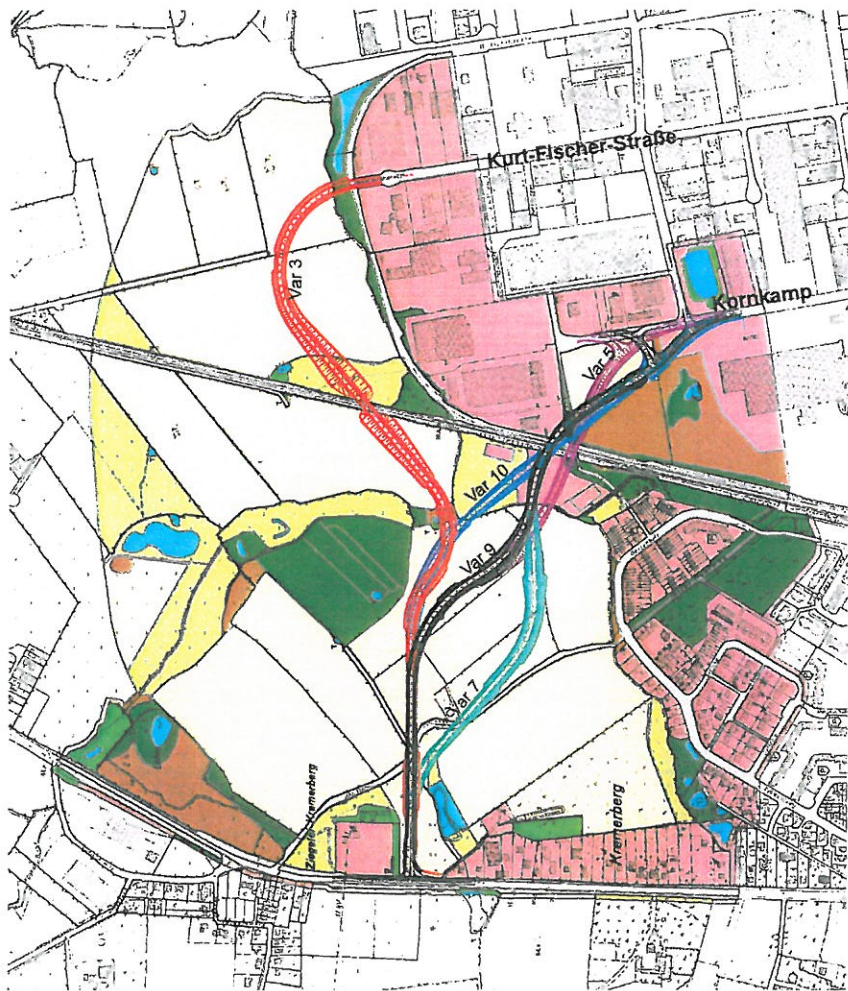
Var. 3 + Var. 5:

Empfehlung Umwelt aus Vor-Variantenvergleich

Var. 7: Vorzugsvariante Gemeinde Delingsdorf

Var. 9: Kombination aus V 5 und V 7

Var. 10: Var. a.d. Bau- u. Planungsausschuss v. Nov. 2006



Landschaftsplanung

Stufe II: Variantenvergleich - Ergebnis

Schutzgut	Kurt-Fischer Straße	Kornkamp*	Kornkamp*					
			3	5	7	9	10	
Wohnungsnaher Freiraum								
Erholen								
Pflanzen / Tiere								
Boden / Wasser								
Landschaftsbild								
Kompensationsbedarf								

- vergleichsweise geringe Beeinträchtigungen / relativ geringer Kompensationsbedarf < 3,5 ha
- vergleichsweise mittlere Beeinträchtigungen / mittlerer Kompensationsbedarf 3,5 - 4 ha
- vergleichsweise hohe Beeinträchtigungen / hoher Kompensationsbedarf 4 - 6 ha
- vergleichsweise sehr hohe Beeinträchtigungen / sehr hoher Kompensationsbedarf > 6 ha

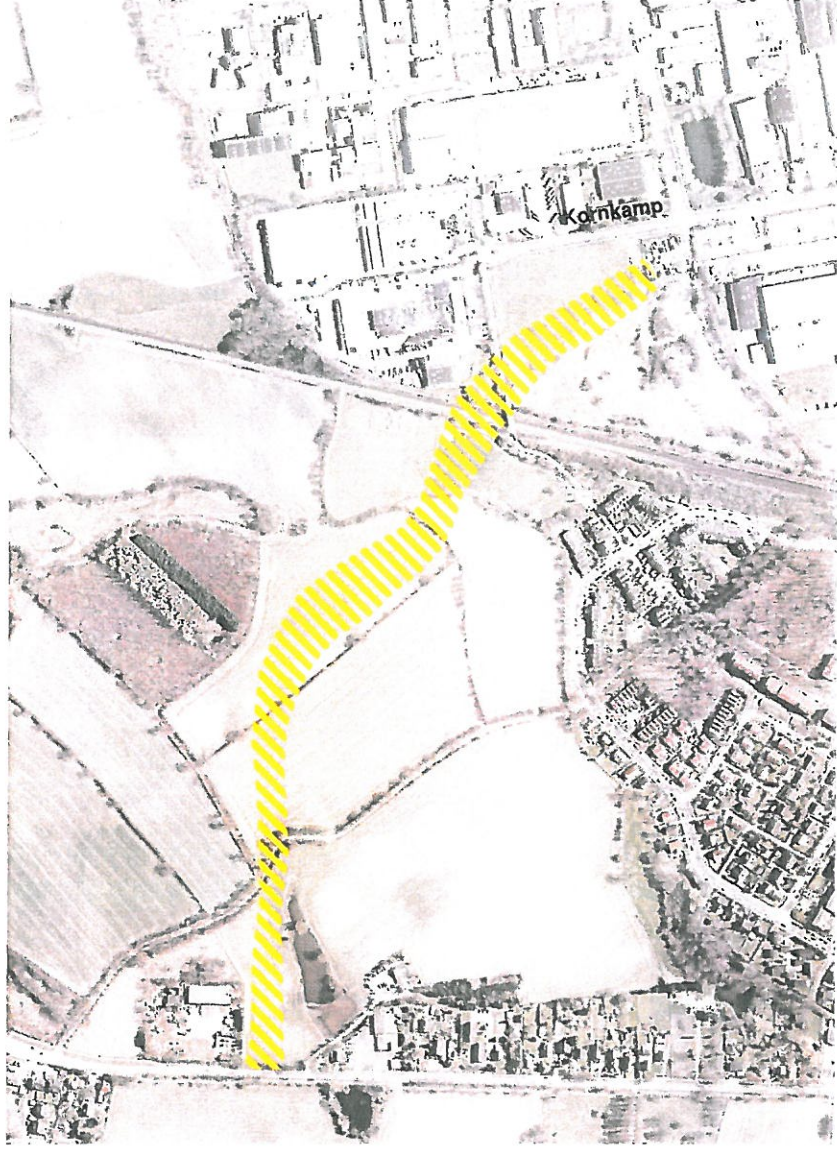
* Hinweis Brückenvarianten Kornkamp:

- höherer Flächenverbrauch (rd. 3.000 - 5.000 m²) und
- größere Schallausbreitung (lässt sich durch aktiven Schallschutz verhindern)

Landschaftsplanung **Vorzugskorridor Umwelt**

Korridor, in dem eine Variante aus Sicht der Umwelt vorzugsweise verlaufen sollte:

- maximaler Abstand zu den Siedlungsbereichen mit
- minimaler Beanspruchung der für den Naturhaushalt wertvollen Bereiche



Verkehr – Technik / Bauwerke

Grundlagen der Trassierung

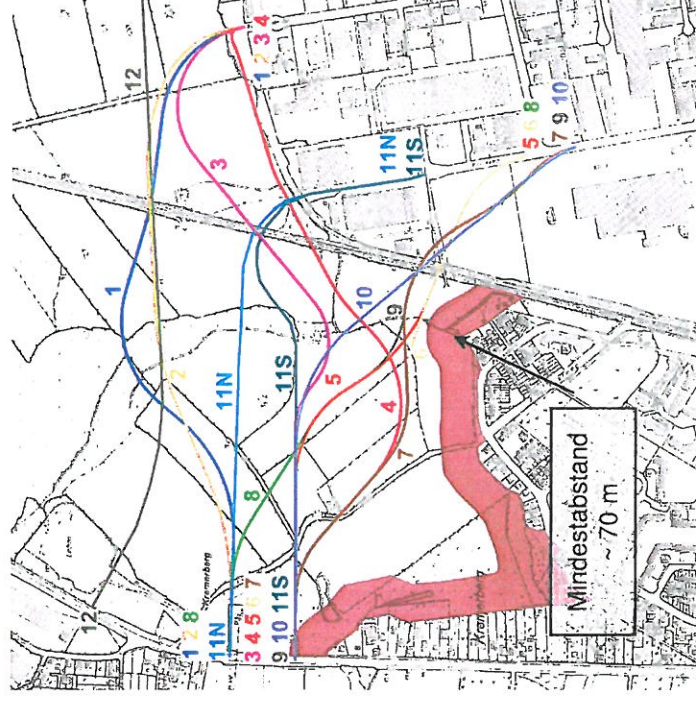
- Gewählte Straßenkategorie „Anbaufreie Straße im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion“ Typ BIII (Hauptverkehrsstraße)
- Gewählte Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 60 \text{ km/h}$
- Gewählter Querschnitt für den Typ BIII $\rightarrow \text{RQ } 10,5 \text{ mit } 2 \times 3,50 \text{m}$
 Fahrstreifen zuzüglich $0,25 \text{m}$ Randstreifen für den Begegnungsfall Lastzug/Lastzug zuzüglich einseitigem straßenbegleitendem Radweg abgesetzt durch einen Trennstreifen
- Mindestradius im Lageplan für $V_e = 60 \text{ km/h} \rightarrow \min R = 120 \text{m}$
- Mindestkuppe im Höhenplan für $V_e = 60 \text{ km/h} \rightarrow \min \text{HK} = 2400 \text{m}$
- Mindestwanne im Höhenplan für $V_e = 60 \text{ km/h} \rightarrow \min \text{HK} = 750 \text{m}$

Lärmschutz Trassengruppe Kornkamp

Auswirkung der Trasse über den Kornkamp auf die schützenwerten Nutzungen im Bereich Gartenholz

Mindestabstand zur Trasse

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag und in der Nacht in allgemeinen und reinen Wohngebieten werden in rund **70 m eingehalten**.



Lärmschutz

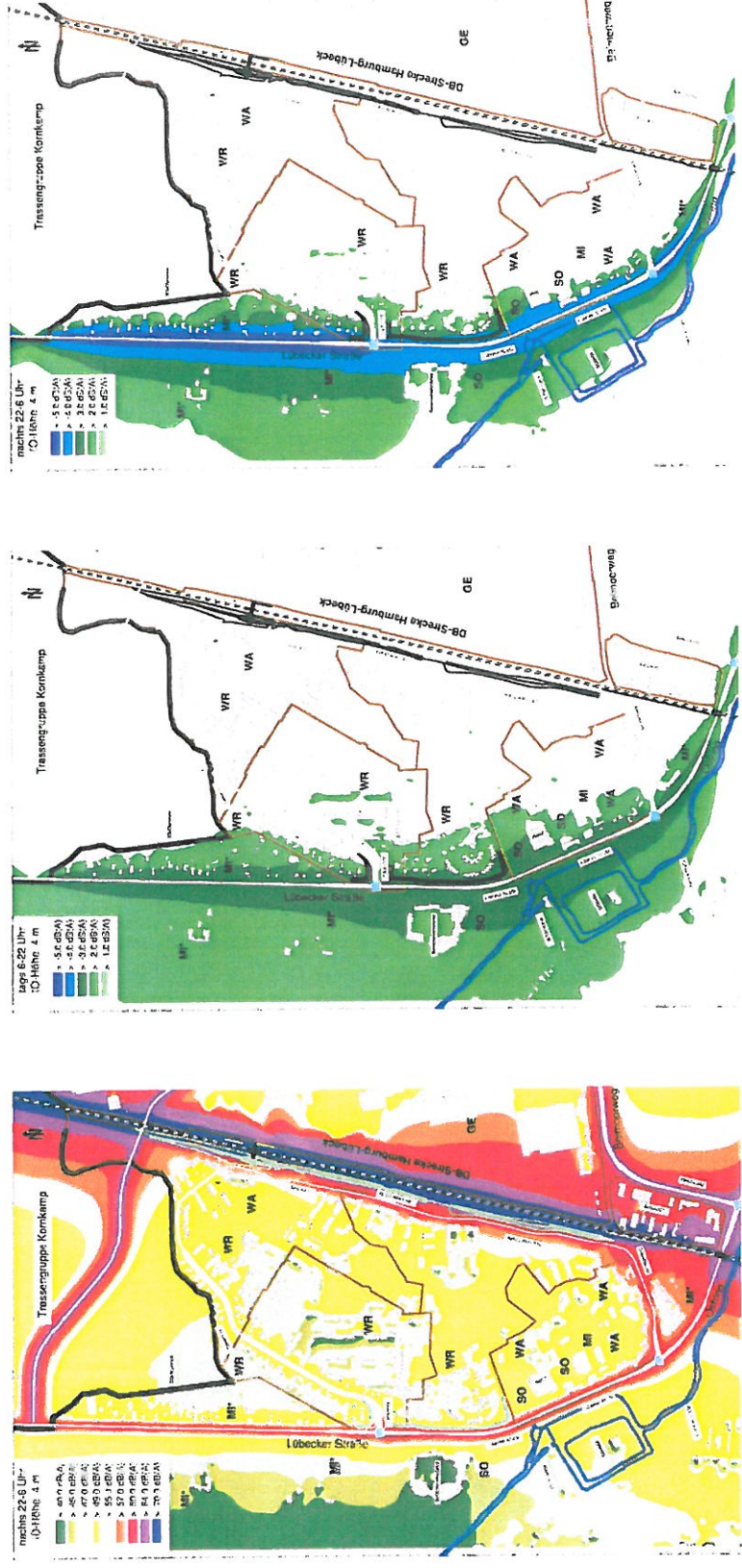
Trassengruppe Kornkamp

Auswirkung auf die schützenswerten Nutzungen im Bereich des vorhandenen Straßennetzes
(Lübecker Straße / Beimoorweg)

- Trassengruppe Kornkamp: Varianten 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 Nord, 11 Süd
- Zuordnung zum Masterplan Verkehr (Gesamtnetz): Planfall 3 „Nordtangente“ über Kornkamp
- Untersucht wird die Gesamtlärmsituation (Straße+Schiene) für den Prognosezeitpunkt 2025

Lärmschutz Trassengruppe Kornkamp

Rasterkarte und Differenzlärmkarte mit Darstellung der Pegelabnahmen PF3 vs. Planfall 0 Trend „2025“





Lärmschutz Trassengruppe Kurt-Fischer-Straße

Auswirkung auf die schützenswerten Nutzungen im Bereich des vorhandenen Straßennetzes (Lübecker Straße / Beimoorweg)

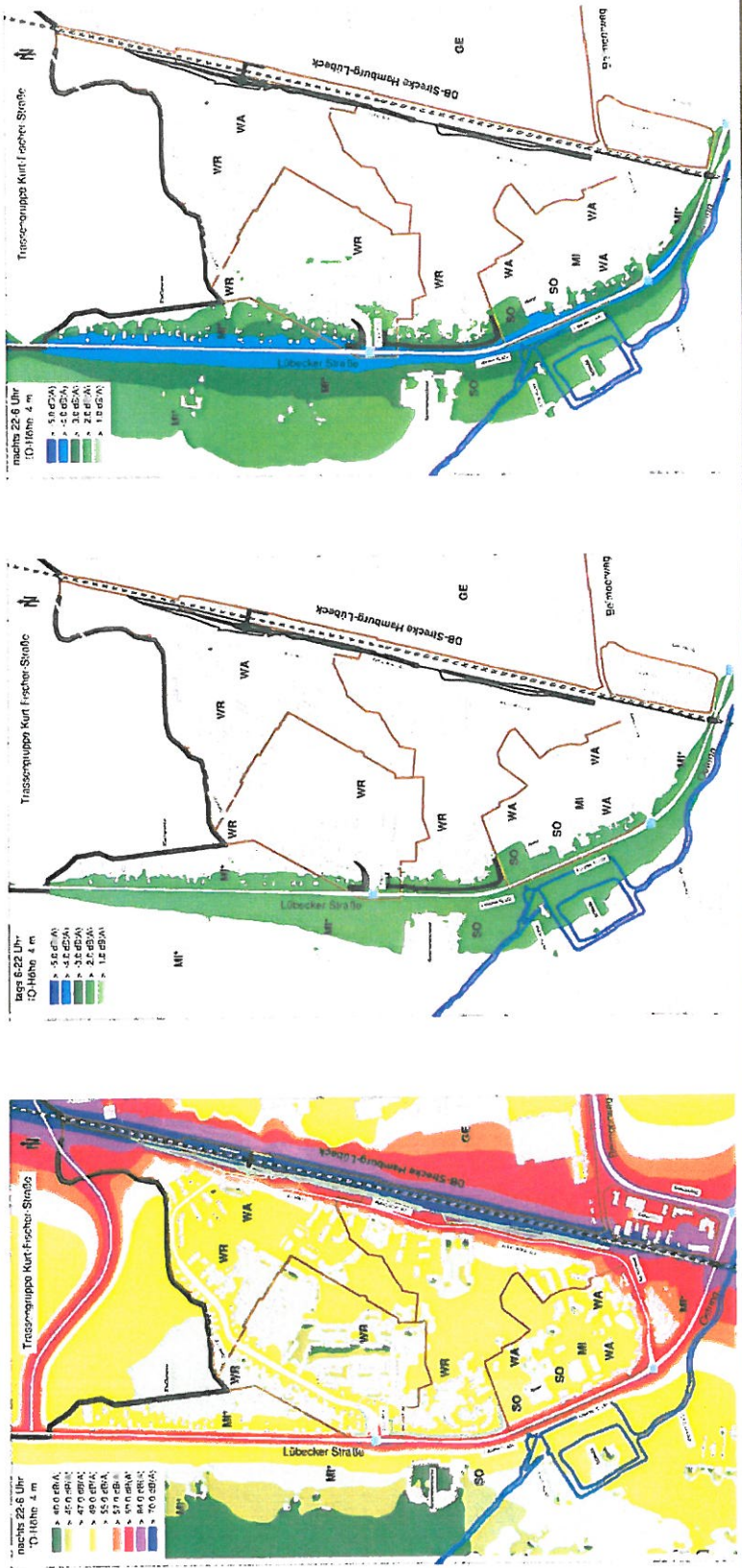
- Trassengruppe Kurt-Fischer-Straße: Varianten 1, 2, 3, 4
- Zuordnung zum Masterplan Verkehr (Gesamtnetz): Planfall 3A „Nordtangente“ über Kurt-Fischer-Straße
- Untersucht wird die Gesamtlärmsituation (Straße+Schiene) für den Prognosezeitpunkt 2025

Bemerkung:

Für die Varianten 12 und 13 (Trassengruppe Umfahrung des Gewerbegebietes Nord) ergeben sich im Gesamtnetz in etwa ähnliche Verkehrsmengen wie im Planfall 3A „Nordtangente“ über Kurt-Fischer-Straße

Lärmschutz Trassengruppe Kurt-Fischer-Straße

Rasterkarte und Differenzlärmkarte mit Darstellung der Pegelabnahmen PF3A vs. Planfall 0 Trend „2025“



Lärmschutz

Wahl der Trassengruppe bzw. Planfall (Masterplan Verkehr)

Qualität der Pegeländerung

-  ...0 dB(A): keine bzw. sehr geringe Pegelabnahme
-  -1 dB(A): geringe Pegelabnahme (Wahrnehmbarkeitsschwelle)
-  ... -3 dB(A): wahrnehmbare bzw. erhebliche Pegelabnahme

Lärmschutz

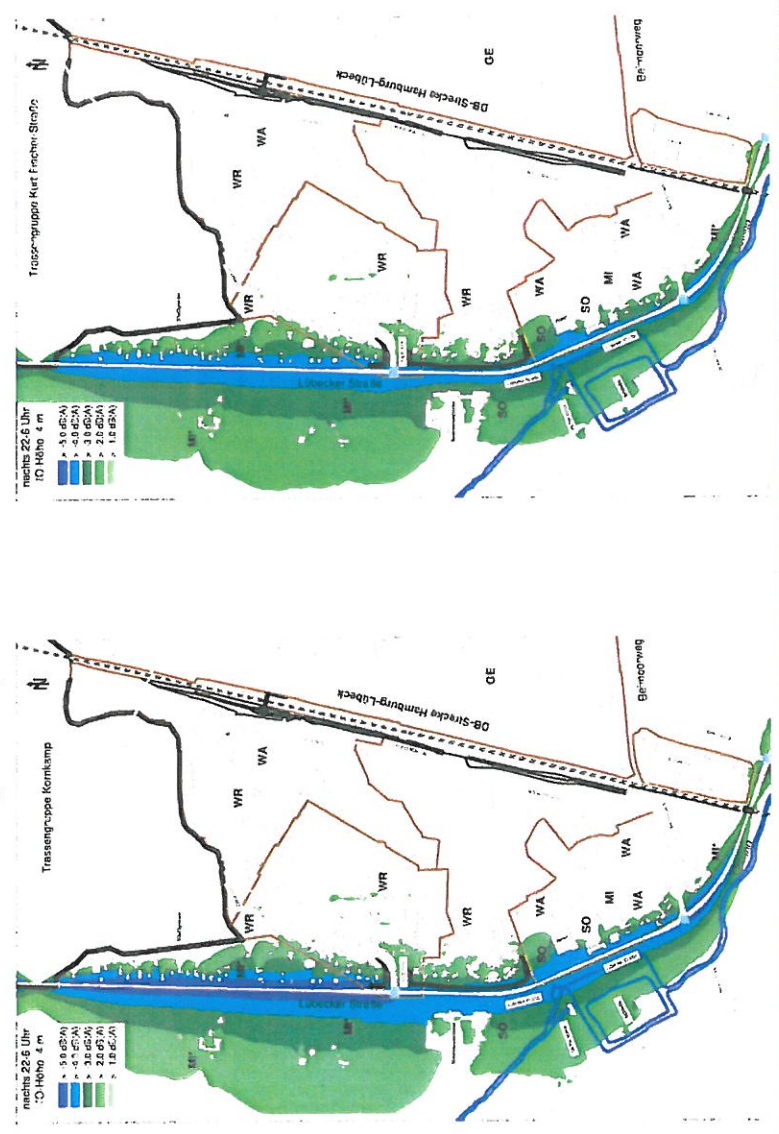
Wahl der Trassengruppe bzw. Planfall (Masterplan Verkehr)

Vergleich der Differenzlärmraster (tags) PF3 vs. Planfall 0 und PF3A vs. Planfall 0“



Lärmschutz Wahl der Trassengruppe bzw. Planfall (Masterplan Verkehr)

Vergleich der Differenzlärmraster (nachts) PF3 vs. Planfall 0 und PF3A vs. Planfall 0

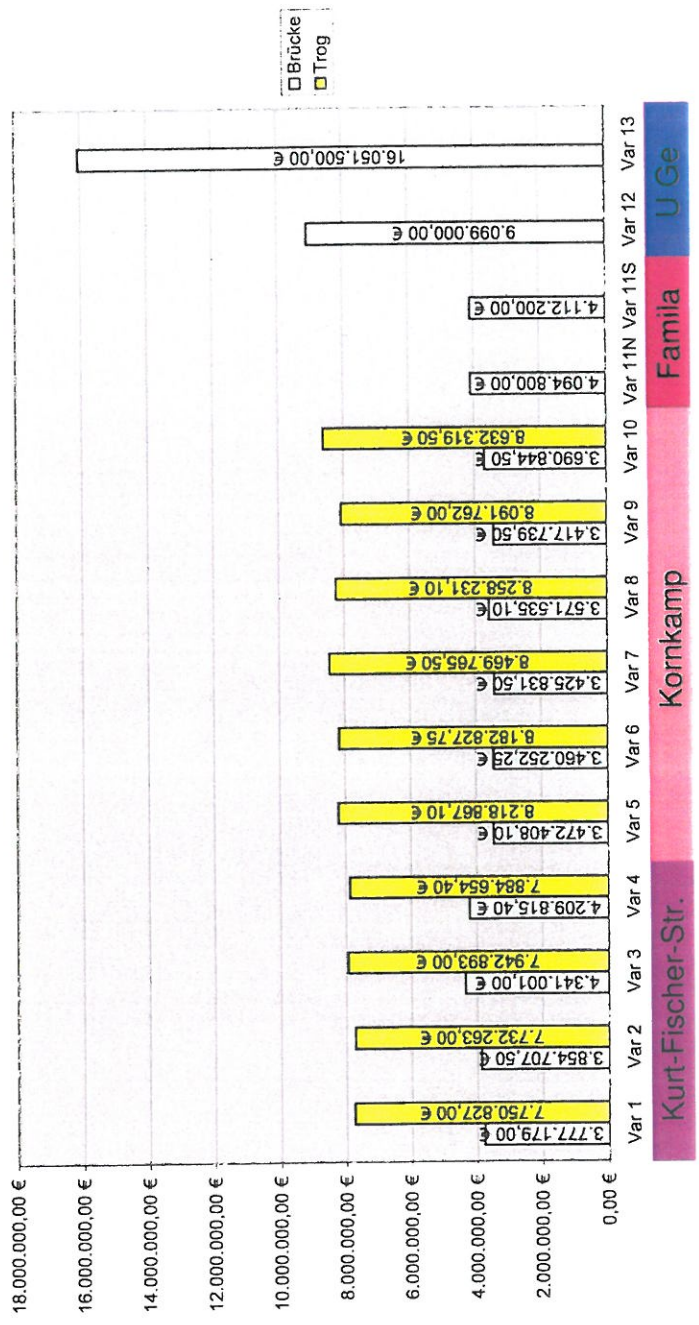


Lärmschutz Wahl der Trassengruppe bzw. Planfall (Masterplan Verkehr)

PF3	PF3A	
		Pegelabnahme (tags) Wohnbebauung Lübecker Str.
		Pegelabnahme (nachts) Wohnbebauung Lübecker Str.
		Pegelabnahme (tags) Bereich Aue/Schloss
		Pegelabnahme (tags/nachts) Wohnbebauung Beimoorweg
		Gesamtbewertung

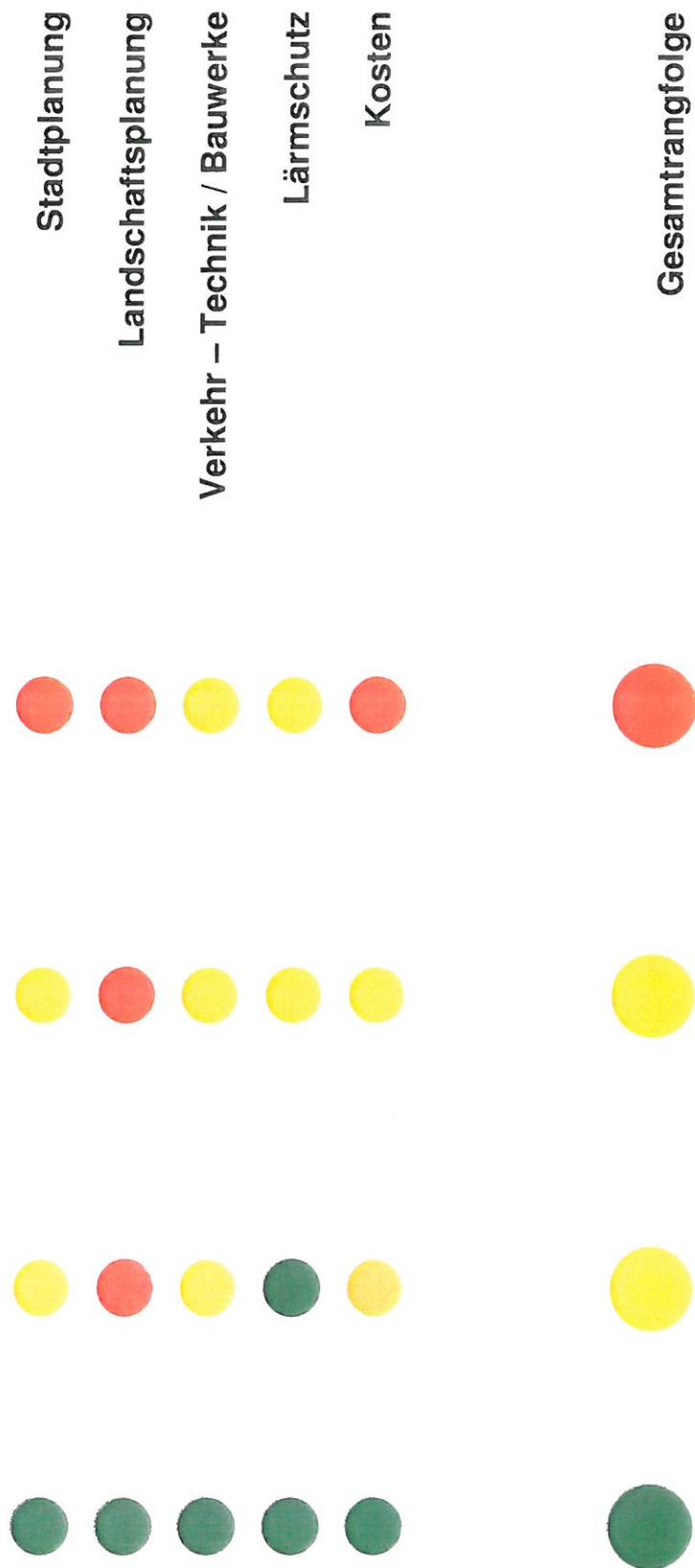
Kosten

Baukosten [brutto]
(ohne Grunderwerb)



Kurt-Fischer-Str. Kornkamp Famila U Ge

Kornkamp **Familia-Gelände** **Kurt-Fischer-Str.** **Umfahrung GE**



Untersuchungsraum für die weitere Planung

Anbindung an Kornkamp

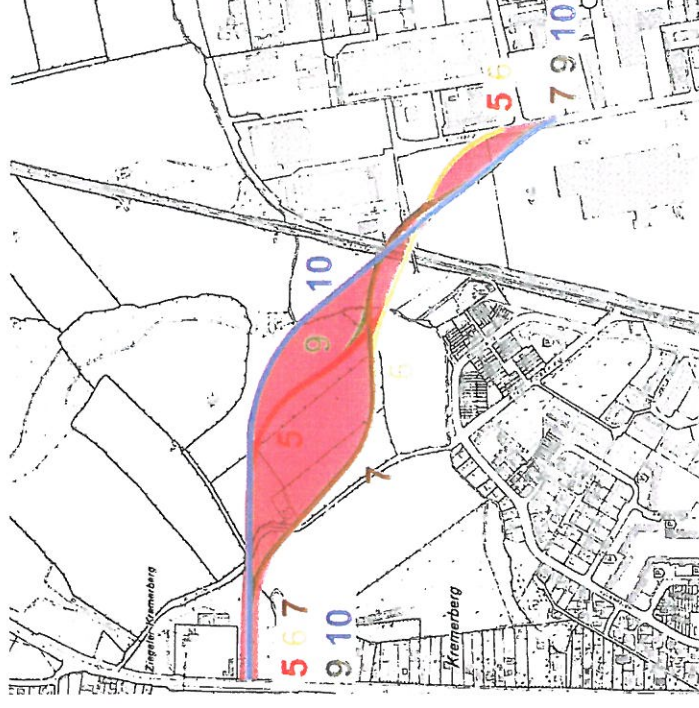
mehr als 70m Abstand zur Bebauung Gartenholz

Querung der Bahn südwestlich der Bebauung Clariant

keine Beeinträchtigung der Waldfläche Kremerberg

Minimierung der Eingriffe in das Knicknetz

Anbindung an B 75 südlich der Ziegelei



Untersuchungsraum für die weitere Planung

Anbindung an Kornkamp

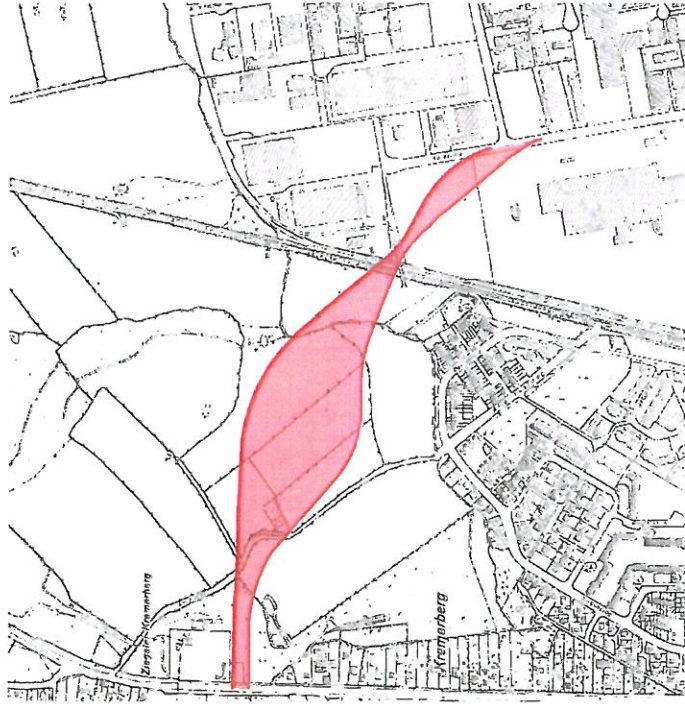
mehr als 70m Abstand zur Bebauung Gartenholz

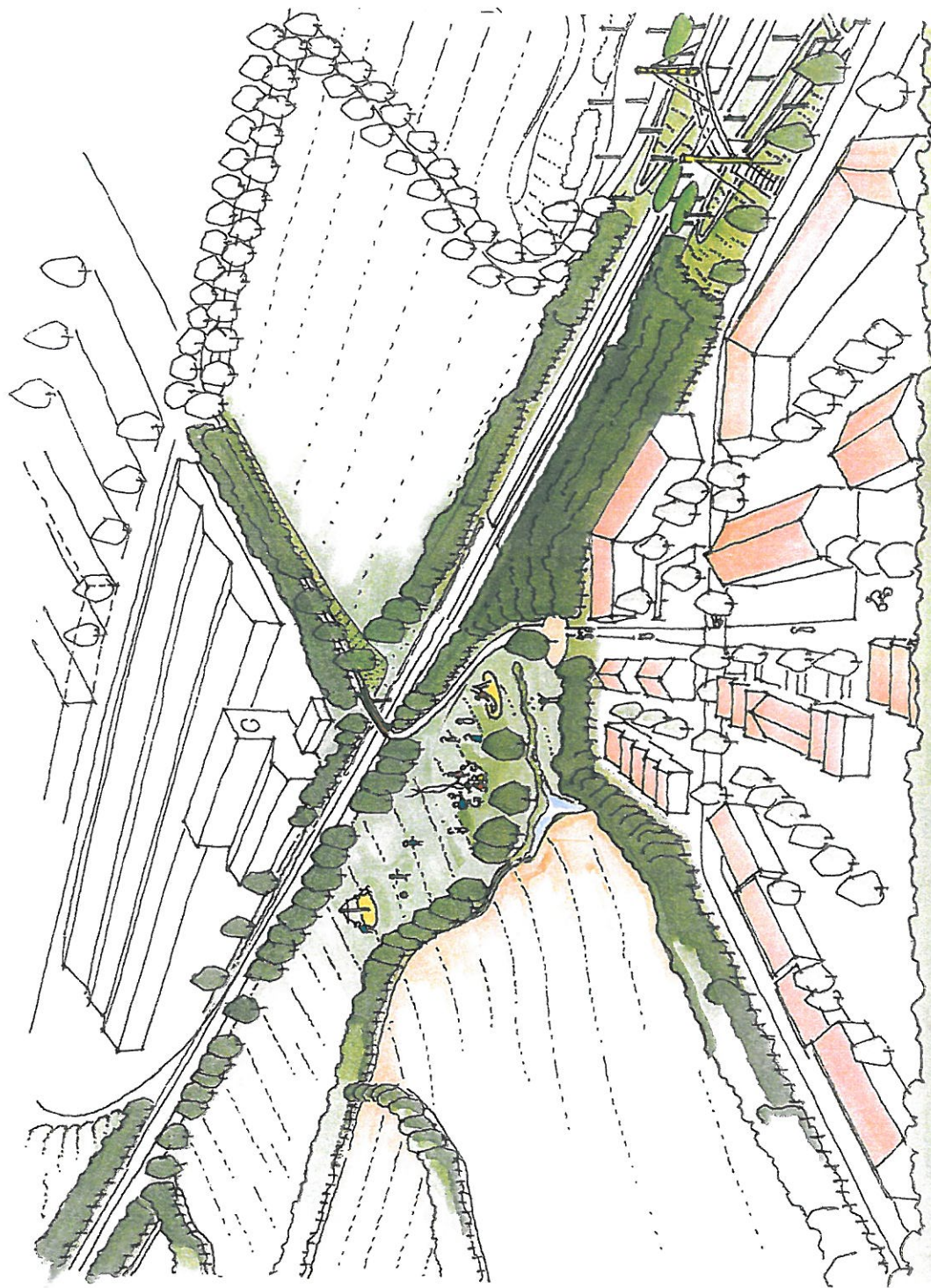
Querung der Bahn südwestlich der Bebauung Clariant

keine Beeinträchtigung der Waldfläche Kremerberg

Minimierung der Eingriffe in das Knicknetz

Anbindung an B 75 südlich der Ziegelei

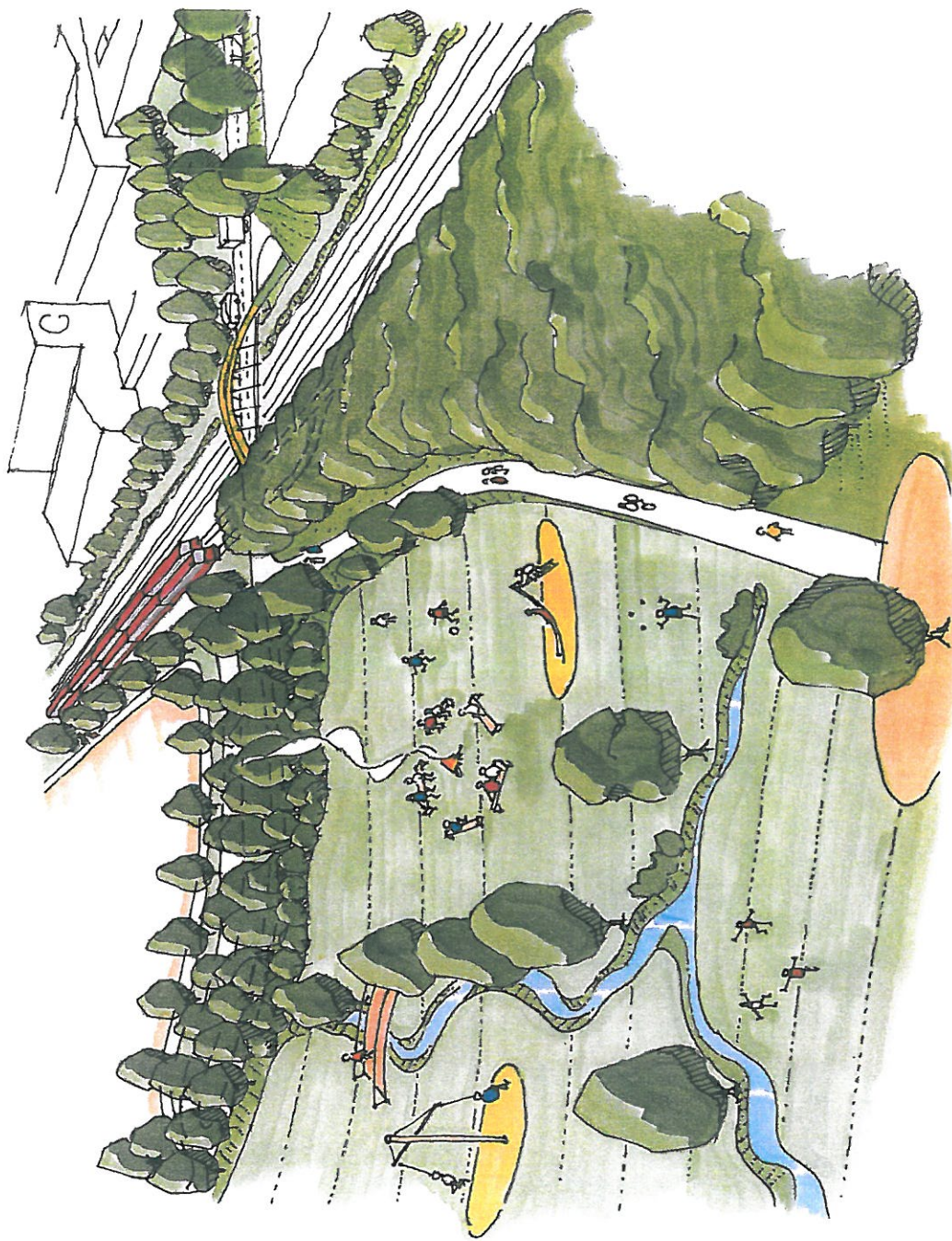




Einführung / Trassenuntersuchung / Räumliche Eindrücke



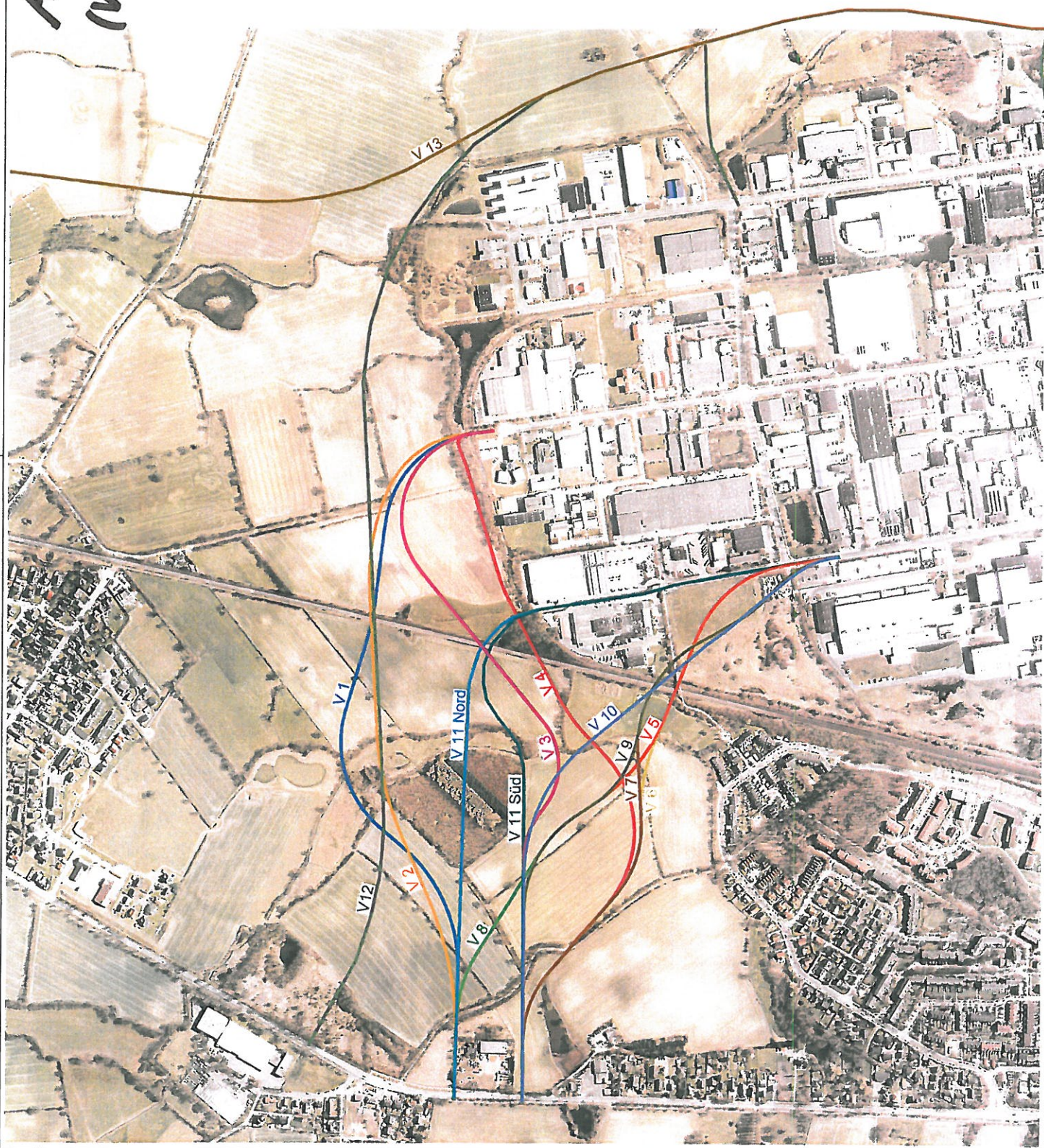
Einführung Trassenuntersuchung | Räumliche Eindrücke



Einführung / Trassenuntersuchung / Räumliche Eindrücke



Anlage 3 (Vorl. 2011/05)



Stadt Ahrensburg
Entlastungsstraße Nord-Ost
Trassenvarianten

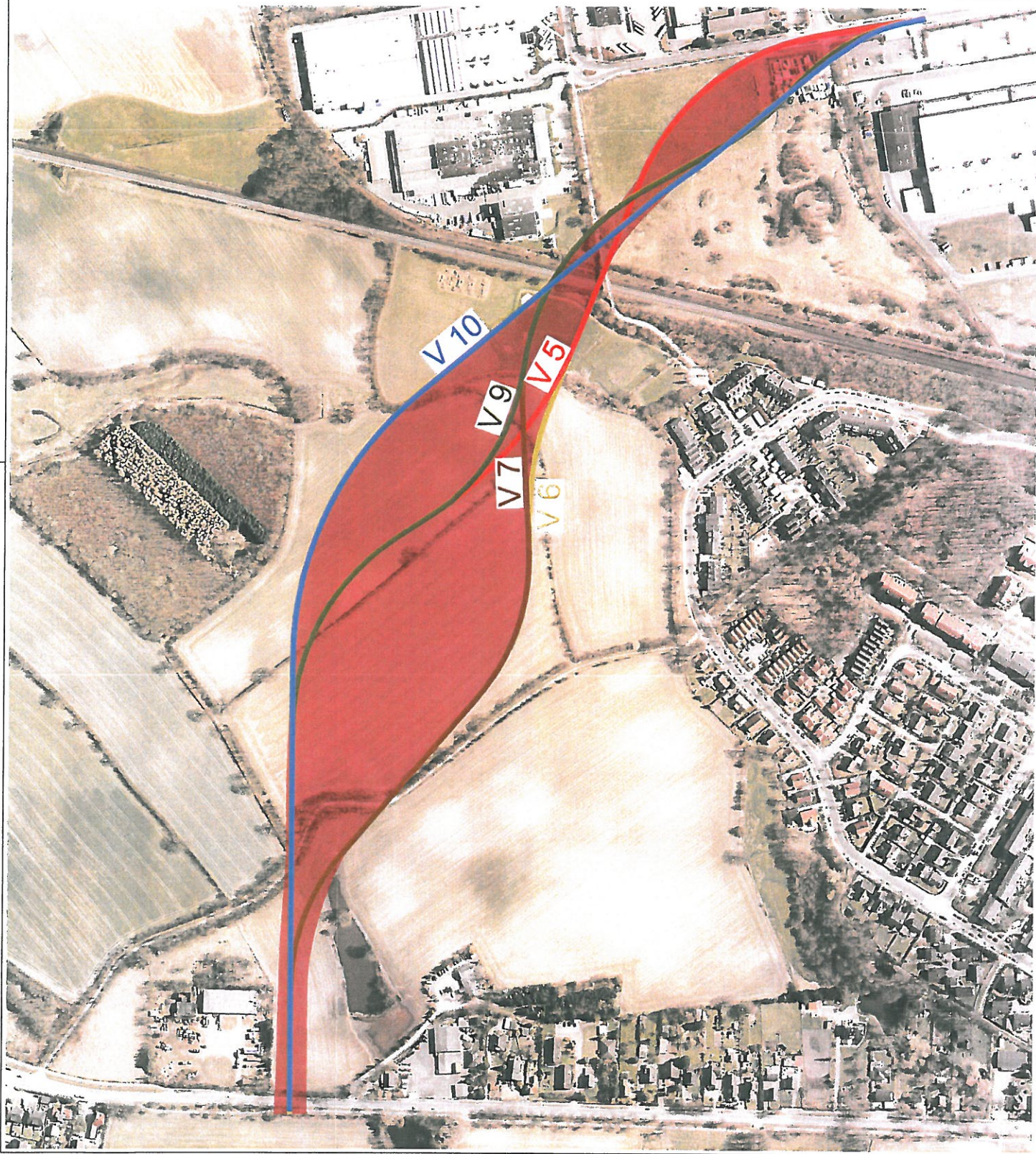
Planverfasser

WIRSIND

ARCHITEKTEN & STADTPLANER

WRS ARCHITEKTEN & STADTPLANER GMBH
Axel Winkler Stefan Röhr-Kramer Daniel Schöning
Donnerstraße 10 22763 Hamburg Tel 040 35 15 41 Fax 040 360 72 42

Anlage 4 (Vorl. 2019/19)



Stadt Ahrensburg Entlastungsstraße Nord-Ost Trassensuchraum
Planverfasser WIRTSIND ARCHITEKTEN & STADTPLANER WRS ARCHITEKTEN & STADTPLANER GMBH Axel Winkler Stefan Röhr-Kramer Daniel Schöning Donnerstraße 10 22763 Hamburg Tel 040 390 72 42 Fax 040 390 72 42

PROTOKOLLAUSZUG

Anlage 5
(Vorl. 2011/015)

Gremium:	Sitzung vom:	Niederschrift zur Sitzung
Bau- und Planungsausschuss	06.10.2010	BPA/14/2010

13.3. Förderung kommunaler Straßenbauvorhaben nach dem GVFG-SH

Aus gegebenem Anlass hat sich die Verwaltung an das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein gewandt und sich konkret nach den sich ändernden Förderbedingungen und -summen erkundigt.

Daraufhin erhielt die Stadt eine Auskunft, die sich wie folgt zusammenfassen lässt:

Zurückliegend konnte das Land Schleswig-Holstein die Kommunen mit Finanzhilfen unterstützen, die der Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bereitgestellt hat.

Im Zuge der Föderalismusreform wurde beschlossen, die Zuständigkeit für diese Finanzhilfen auf die Länderebene zu verlagern.

Seit Beendigung der Finanzhilfen des Bundes steht nach § 3 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen vom 05.09.2006, BGBl. I, 2006, S. 2098 (Entflechtungsgesetz) den Ländern ab dem 01.01.2007 bis zum 31.12.2013 jährlich ein Betrag von 1.335.500.000 € aus dem Haushalt des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zu.

Schleswig-Holstein erhält hiervon 3,238746 %; dies entspricht einem jährlichen Betrag von 43.253.000 €.

Die Kompensationsmittel werden für Maßnahmen des Kommunalen Straßenbaus (KStB) und für Maßnahmen des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) verwendet. Einzelheiten hierzu regeln das "Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143 c Abs. 1 des Grundgesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein – GVFG-SH)" vom 15.12.2006 und die "Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein" in der Fassung vom 21.04.2008.

Nach § 6 EntflechtG prüfen Bund und Länder gemeinsam bis Ende 2013, in welcher Höhe die Kompensationszahlungen des Bundes für den Zeitraum 2014 bis 2019 noch angemessen und erforderlich sind. In welchem Umfang in dem genannten Zeitraum Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung stehen werden, hängt letztlich vom Ausgang der Revision der Finanzmittel ab.

Hinsichtlich konkreter verkehrswichtiger kommunaler Straßenbauvorhaben in Ahrensburg, die einen Einsatz von Fördermitteln nach dem GVFG-SH gerechtfertigt erscheinen lassen, wird aus heutiger Sicht angeregt, diese in bewährter Weise in direktem Kontakt mit der LBV-SH Niederlassung Lübeck zur Antragstellung vorzubereiten.