

## Fragen aus dem Publikum

Was ist unter verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu verstehen?	Verkehrsberuhigende Maßnahmen können im Verkehrsmodell in verschiedenen Stufen als „Widerstände“ im Straßennetz angesetzt werden. Wie dann die konkrete Ausgestaltung erfolgt (baulich, organisatorisch etc.) ist dann im weiteren Verfahren bzw. der Umsetzungsplanung zu konkretisieren.
Wie kommen Zahlen im Trendszenario zustande?	Das Trendszenario enthält alle verkehrlichen und strukturellen Entwicklungen, die seit 2009 bereits eingetreten sind oder bis 2025 mit hoher Wahrscheinlichkeit eingetreten oder umgesetzt sein werden. Dazu gehören u.a. die Eröffnung des CCA, die Verdichtung des Quartiers Reeshoop (Neue Lübecker), die Entwicklung des Erlenhofs, die Motorisierung der Bevölkerung usw.). Einzelheiten dazu wurden am 17.11.2010 im BPA vorgestellt.
Warum wurde der Planfall "Familia" nicht berechnet?	Der Planfall, der über das Grundstück des Unternehmens „Familia“ führt, wurde nicht berechnet und bewertet, da das Unternehmen nicht die Absicht hat, seinen Standort zu wechseln.
Wurde der Einfluss der östlichen HH-Gebiete (Volkendorf...) mit beachtet?	Ja
Wie sieht ein möglicher Lärmschutz (Nordtangente) aus?	Dies ist nicht Gegenstand des Masterplans, sondern der weiteren Untersuchungen bzw. Detailplanung.
Welche WE-Anzahl (Erlenhof) wurde für das Trendszenario angenommen?	In die Berechnung des Trendszenarios ist die im ISEK empfohlene EW-Zahl von 1000 EW (=400 WE) eingeflossen.
Sind verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der B75 möglich?	Solange die Widmung als Bundesstraße bleibt, ist dies zwar schwierig, aber durchaus machbar. Es wird aber angestrebt, künftig die neue Nordtangente als B75 zu widmen und die Lübecker Straße abzustufen.
Welche verkehrsberuhigende Maßnahmen wurde im PF 5,6,7 einbezogen ?	Enthalten sind hier Lkw-Nachtfahrverbote (i.W. Lübecker Str. und Reeshoop) und eine Sperrung des Mühlenredders
Welche Maßnahmen sind für Ahrensburg unbedingt notwendig bzw. von hoher Priorität ?	Von allen bisher untersuchten bzw. vom BPA beauftragten Planfällen hat die Nordtangente eindeutig die höchste Wirksamkeit und Priorität.
Wie genau ist das Datenmodell? Wie hoch sind die Schwankungen?	Normalerweise sind in Verkehrsmodellrechnungen Schwankungsbreiten von bis zu 20% in Kauf zu nehmen. Aufgrund der guten Datengrundlagen in aus den umfangreichen Erhebungen dürfte die „Unschärfe“ in Ahrensburg aber deutlich niedriger liegen.

Ist der Erlenhof mit in die Berechnung eingeflossen?	Die Entwicklung des Bereiches Erlenhof –Süd ist in das Trendszenario und damit in die Berechnung aller Planfälle mit eingeflossen (s.o.).
Gibt es eine Alternative zum Planfall 2 ?	Eine Alternative zum Planfall 2 wurde auf Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom Juni 2010 nicht berechnet und bewertet.
Warum gibt es keine N-S-Umgehung ?	Die sogenannten „Westtangente“ als Verbindung vom Ammersbek zur Hamburger Str./ B75 wurde in der Zukunftswerkstatt verworfen. Im Übrigen sind auch die potenziellen Verkehrsströme auf dieser Verbindung eher gering, so dass keine aufwendige Neubaumaßnahme gerechtfertigt ist. Auf der Ostseite der Stadt gibt mit dem Ostring bereits eine Nord-Süd-Umgehungstrasse.
Gibt es weitere "untersuchungswürdige" Varianten ?	Um eine mögliche stärkere Entlastung der Hamburger Straße, der Manhagener Straße und des Stadtzentrum aufzuzeigen, könnte die Prüfung einer „siedlungsnäheren“ Südumfahrung sinnvoll sein.
Welche Entlastung gäbe es im Planfall 3 und 3A auf der Lübecker Straße ohne verkehrsberuhigende Maßnahmen ?	Würde man die Planfälle 3 und 3A ohne verkehrsberuhigende Maßnahmen ansetzen, läge die Entlastung der Lübecker Str. um 2000-3000 Kfz / 24h niedriger.
Was ist zu bevorzugen: Brücke oder Tunnel für Nordtangente ?	Verkehrlich gesehen besteht hier kein nennenswerter Unterschied, Diese Betrachtung erfolgt im weiteren Verfahren zur Konkretisierung einer Nordtangente.
War der Auftrag für den Masterplan auf das Ahrensburger Stadtgebiet beschränkt ?	Nein, für die Betrachtung und Bewertung des Ahrensburger Verkehrsnetzes wurden die regionalen Verkehrsströme mit aufgenommen sowie die städtebaulichen Entwicklungen in den Nachbargemeinden abgefragt.
Sind Verbesserung der Ampelschaltungen ein Thema im Masterplan Verkehr ?	Das Thema Verkehrssteuerung, zu dem auch die Lichtsignalanlagen gehören, wird im Gesamtkonzept mit behandelt. Im Verkehrsmodell sind Aspekte wie LSA vs. Kreisverkehr und „grüne Wellen“ bereits berücksichtigt, nicht aber detaillierte, knotenbezogene LSA-Programme, die sich zum Teil sogar nach Verkehrszeiten unterscheiden.

## Kritik aus dem Publikum

<p>Nordtangente: Minderung der Lebensqualität</p>	<p>Ob überhaupt und ggf. in welchem Maße die Lebensqualität beeinflusst wird, ist Gegenstand der weiteren Planungen zur Nordtangente (z.B. mit Lärmberechnungen). Generell wird alles unternommen, „Belastungen“ so niedrig wie möglich zu halten. Dies gilt insbesondere auch für die Lkw-Verkehre. Generell wird sich aber eine deutliche Erhöhung der Lebensqualität in der Lübecker Straße und im Gartenholz ergeben.</p>
<p>Bevorzugung der Kornkamp-Variante ist kritisch angesichts der dortigen Verkehrssituation</p>	<p>Nach allen objektiven Überprüfungen ist der Kornkamp für die Nordtangente besser geeignet als die Kurt-Fischer-Straße. Weitere Prüfungen erfolgen aber noch im weiteren Planungsprozess zur Trassenfindung der Nordtangente.</p>
<p>Südfahrt mit nur 5.000 Kfz/24h zu gering belastet und zu schlecht bewertet</p>	<p>Es gibt sicherlich Möglichkeiten, die Südfahrt noch weiter zu „ertüchtigen“ (z.B. Verkehrsberuhigung Hagener Allee Süd, Erhöhung der zul. Höchstgeschwindigkeit etc.). Dennoch wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis weiterhin kritisch bleiben.</p>
<p>Starke Konzentration auf den Norden kritisch</p>	<p>Die Planfälle waren vom BPA so vorgegeben und spiegeln auch den derzeitigen Stand der verkehrspolitischen Diskussion wieder, bei der die Nordtangente eine hohe Bedeutung hat.</p>
<p>Lebensqualität in der Bewertung nicht beachtet</p>	<p>Die Lebensqualität ist unter dem Kriterium „Stadt als Lebensraum“ erfasst und bewertet.</p>
<p>In PF4 Befürchtung von mehr Durchgangsverkehr als angenommen</p>	<p>Die berechneten Verkehrsmengen stellen eher einen oberen Grenzwert dar. Im Reeshoop wäre es durchaus möglich die Mehrbelastung durch weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen noch zu verringern.</p>
<p>Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf Bundesstraßen schwer möglich</p>	<p>Solange die Widmung als Bundesstraße bleibt, ist dies zwar schwierig, aber durchaus machbar. Es wird aber angestrebt, künftig die neue Nordtangente als B75 zu widmen und die Lübecker Straße abzustufen.</p>
<p>Netzschluß L225 mit zu geringer Kfz-Belegung</p>	<p>Es ist durchaus möglich, die Belegung durch weitere Komplementärmaßnahmen noch zu erhöhen. Hier wäre aber ein neuer Planfall zu berechnen.</p>
<p>In PF6 ist nicht die "Deklassierung" der L225 beachtet</p>	<p>Eine verkehrlich wirksame Maßnahme wäre hier nur eine Aufhebung der Durchfahrtmöglichkeit oder eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit auf der L225. Eine reine Umwidmung bzw. Abstufung als Verwaltungsakt hat kaum verkehrliche Auswirkungen.</p>

<p>Baukosten für PF3/3a nicht korrekt</p>	<p>Die Baukosten sind bisher nur Grobschätzungen, die aber auf einer abgesicherten Grundlage bzw. Erfahrungswerten beruhen. Eine weitere Konkretisierung wird sich aus der weiteren Trassenuntersuchung ergeben.</p>
<p>Innenstadtentlastung nicht als Bewertungskriterium aufgenommen</p>	<p>Die Entlastung des Stadtzentrums als räumliche Einheit wurde bisher nicht bewertet. Da der Zielverkehr aber bestehen bleibt, ist der Entlastungseffekt hier eher gering oder bezieht sich nur auf einzelne Straßen (z.B. Woldenhorn). Hier werden sich aus der Gesamtkonzeption (inkl. Radverkehr und ÖPNV) eventuell neue Erkenntnisse ergeben, die dann auch mit einbezogen bzw. bewertet werden.</p>
<p>Keine neue Erkenntnisse aus den Berechnungen</p>	<p>Die grundsätzliche Einschätzung des Stellenwertes bzw. der Wirksamkeit unterschiedlicher Tangenten hat sich in der Tat seit dem GVP kaum verändert. Allerdings konnte ein nochmals erhöhter Handlungsdruck nachgewiesen werden. Zudem ergibt sich für einzelne Planfälle wie die „integrierte Nordtangente“ oder der Netzschluss zur L225 eine kritischere Bewertung als im GVP, insbesondere da das Bewertungsraster deutlich differenzierter ist.</p>
<p>Intransparenz des Bewertungsschemas, Gewichtung der Bewertungskriterien fehlt</p>	<p>Es wurde zunächst bewusst auf eine Gewichtung der Bewertungskriterien verzichtet, um die Entscheidungsträgern in die Lage zu versetzen, selbst eine Gewichtung vornehmen zu können. Den quantitativ hinterlegten Kriterien liegt auch eine Skalierung zugrunde. Dies betrifft u.a. die Baukosten, den Flächenverbrauch oder die Verkehrsentslastungswirkung.</p>
<p>Befürchtung der Verkehrszunahme im Vogelsang</p>	<p>In den überwiegend verkehrsberuhigten Wohnstraßen der südlichen Stadtgebiete wird sich das Verkehrsaufkommen nicht signifikant verändern. Es kann zwar prozentual gesehen zu deutlichen Verkehrszunahmen kommen, die „Grenzbelastung“ für Wohn- und Quartiersstraßen von etwa 4.000 Kfz / 24h wird aber weiter nicht erreicht bzw. überwiegend deutlich unterschritten.</p>

## Anregungen aus dem Publikum

Die geplanten Vorhaben endlich voran bringen	Auch vom Gutachter wird für die nächsten Jahre zunehmender Handlungsdruck gesehen, insbesondere vor dem Hintergrund weiter zunehmender Kfz-Verkehr und der auslaufenden GVFG-Förderkulisse.
Belastung der Anwohner der B75 beachten	In der Tat ergeben sich gerade für die Lübecker Straße teilweise erhebliche Entlastungswirkungen, die die Wohnqualität hier spürbar erhöhen.
Umweltqualitäten beachten (z.B. unnötig gefahrene Kilometer)	Bei weiträumigen Umfahrungen könnte sich die Verkehrsleistungen erhöhen. Bei den stadtnahen Tangentenlösungen wird sie sich deutlich verringern.
An das Gemeinwohl denken	Der Masterplan muss seiner Funktion entsprechend vor allem die gesamtstädtischen Konsequenzen von Maßnahmen betrachten. Im Konfliktfall ist daher auch der „gesamtstädtische Nutzen“ vor Einzelinteressen zu stellen.
"Verkehrsforum" mit Bürgern und Politik	Dieser Wunsch wird dem BPA weitergeleitet.
Tunnel für die Nordtangente	Gegenstand des weiteren Verfahrens (s.o.).
Neuer Übergang über die DB-Trasse im Süden	Im Zuge des Ausbaus der Fehmarn-Belt-Querung, werden höhengleiche Bahnübergänge abgebaut werden. Gespräche dazu werden mit der Deutschen Bahn geführt werden.
Bürger bei der Umsetzung des MPV beteiligen	Die mit der Zukunftswerkstatt begonnene Einbindung der Öffentlichkeit in die Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung soll weiter fortgesetzt werden, auch mit Informationen über Planungsprozesse.
Wichtig: Radverkehr und ÖPNV	Beide Komponenten sind wichtige Bestandteile des Masterplans. Nach einem ersten Workshop Ende 2010 wird es im Frühjahr einen weiteren Workshop zu Konzepten und Maßnahmen geben.
PF4/4A/9: Belastung der Bünningst. Str. bedenken	Ist berücksichtigt.
Votum für Beibehaltung der Sperrung Vierbergen vs. Öffnung der Brücke z.B. für Feuerwehr	Da der verkehrliche Nutzen gering ist, rechtfertigt dies auch keine größeren Investitionen.
Wichtig: Verbindung zwischen HH und Ahrensburg, Abstimmung mit HH notwendig	Eine Kooperation mit HH ist anzustreben, hängt aber sowohl von deren Bereitschaft als auch von der dortigen Prioritätensetzung ab.
Nord- + Südtangente notwendig	Muss im weiteren Bewertungs- und Entscheidungsprozess diskutiert werden. In der gesamtstädtischen Betrachtungsweise wäre sicherlich eine Kombination sinnvoll.
Verkehrsfluss verbessern	Thema Verkehrssteuerung (s.o.).
Entlastung der Sieker Landstraße notwendig	Verkehrsbelegung ergibt keinen Handlungsbedarf, wenn Ostring ausreichend leistungsfähig bleibt.