

Anlage 5 zu TOP 4
(BPA 16.03.2011)

2.12. - B-
- IV -
15/3/11
Dun
15.3.

Interessengemeinschaft Gartenholz

FBN 1 zusammen und pro Ethik

an

FBN / IV.2.1 / IV.2.2 und IV.3.1

mit der Bitte um mit den
Argumenten aus mi anderer

An die

Stadtverordneten der CDU

Per E-Mail

BPA am 16.03.2011!

15/3.2011

Ansprechpartner:

Stefan Kupffer

Gartenholz 112

22926 Ahrensburg

Tel. 04102 / 67 85 19

Jens Wilking

Otto-Siege-Straße 43

22926 Ahrensburg

Tel. 04102 / 82 39 82

Ahrensburg, 13.03.2011

Nordtangente

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir wenden uns mit diesem Schreiben an Sie, um die neuen Aspekte, die die Berechnungen des Herrn Luft ergeben haben, in die Diskussion einzubringen.

In Kenntnis dieser Fakten, sollten Sie noch einmal überdenken, ob eine sofortige Priorisierung der Nordtangente gegenüber allen anderen Investitionen in Ahrensburg sinnvoll und notwendig ist.

1. Unsicherheiten in den Verkehrsprognosen

Allen Unkenrufen zum Trotz: Der Verkehr auf der B75 / Lübecker Straße ist in der 2009er-Zählung gegenüber den Zahlen aus dem GVP von 2001 **zurückgegangen** (siehe Anhang 1).

Betrachtet man exemplarisch den am stärksten belegten Abschnitt B75/Schloss, so wurden **2001 21.200 Fahrzeuge** gezählt, in **2009 lediglich 19.000**. Immerhin ein Rückgang um mehr als 10%! Die **Prognose aus 2001** sagt übrigens 27.500 Fahrzeuge für 2015 voraus, **knapp 45% über den aktuellen tatsächlichen Zahlen!** Es ist eindeutig absehbar, dass die Werte der Prognose nicht erreicht werden.

Die neue Prognose für 2025 geht nunmehr von 23.000 Fahrzeugen aus, also nur etwa 8% mehr als 2001. Eine solche Steigerung ist gerade einmal halb so groß wie der Fehler, den eine solche Prognose laut Herrn Luft stets hat.

Bitte erinnern Sie sich zurück: Auch 2001 ist der Verkehr am Schloss nicht kollabiert! Es ist also auch jetzt nicht mit dem Eintreffen der Drohszenarien mit unbeherrschbarem Verkehr vor dem Schloss zu rechnen! Der Verkehr ist zurückgegangen, obwohl die Einwohnerzahl in diesen Jahren deutlich stärker gewachsen ist, als für die Zukunft prognostiziert.

Es besteht daher die reale Gefahr, dass zwei oder mehr Millionen Euro, die schon jetzt an anderer Stelle fehlen, in eine überflüssige Straße investiert werden.



Interessengemeinschaft Gartenholz

Eine **kreditfinanzierte** Nordtangente kostet zusätzlich den einmaligen Investitionskosten in den Folgejahren mindestens 100.000 EUR Zinsen pro Jahr (Eigenanteil der Stadt in Höhe von 2 Mio. EUR + X finanziert zu 5%). Hinzukommen die nicht unerheblichen, laufenden Unterhaltskosten für eine neue Straße (plus Brücke oder Tunnel). Auch dieses Geld wird fehlen!

2. Wirkung der Nordtangente ist geringer als ausgewiesen

Die von Herrn Luft errechneten 8.000 Fahrzeuge auf einer Nordtangente über den Kornkamp und die damit verbundene Entlastung von ca. 6.000 – 7.500 Fahrzeugen auf der B75 kann in der Praxis nicht erreicht werden. Um auf diese Zahlen zu kommen, hat Herr Luft in der Simulation mit „Verkehrsberuhigungen“ und einem Nachtfahrverbot für LKW auf der B75 gerechnet. **Diese Maßnahmen wird es dort nicht geben!**

Eine entsprechende Auskunft hat der Bauausschussvorsitzende direkt vom zuständigen Landesbetrieb Verkehr in Lübeck erhalten („diese Maßnahmen wären nicht genehmigungsfähig“). Als Folge ist laut Simulation mit deutlich weniger Verkehr, ca. 5.000 – 6.000 Fahrzeuge, auf der Nordtangente und dementsprechend geringerer Entlastung auf der B75 zu rechnen. Auch die Chance auf Fördermittel sinkt. Alternativ schlägt Herr Luft eine Verlegung der B75 vor. Für ein solches Projekt gäbe es gar keine Fördermittel nach GVFG. Diese Ungereimtheiten werden auch der mittelvergebenden Stelle auffallen.

Die gleichen falschen Zahlen (8000 KFZ) sind übrigens auch die Grundlage für den Trassenvergleich in der Beschlussvorlage 2011/015.

3. GVFG-Mittel gibt es noch bis 2019

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) läuft noch bis 2019. Lediglich die Landesverordnung des Landes Schleswig-Holstein, die die genauen Förderbedingungen regelt, läuft zum 31.12.2013 aus. Danach wird es eine neue Landesverordnung geben, da dies die Voraussetzung dafür ist, dass die Gemeinden in Schleswig-Holstein bis 2019 Zugang zu den Bundesmitteln haben.

Wegen der GVFG-Mittel gibt es keinen Zeitdruck!

4. Anbindung Gewerbegebiet

Die Gewerbegebiete Nord und Beimoor-Süd haben bereits heute eine gute Verkehrsanbindung: Ein Autobahnkreuz, eine weitere Autobahnauffahrt, eine Bundesstraße und ein eigener Bahnhaltepunkt in unmittelbarer Nähe. Dazu ein attraktives Wohnumfeld für die Beschäftigten - etwas Besseres findet man in ganz Schleswig-Holstein nicht!

Mit der Nordtangente werden Sie kein einziges Unternehmen überzeugen, sich im Gewerbegebiet anzusiedeln und Sie werden auch kein einziges Unternehmen davon überzeugen zu bleiben.



Interessengemeinschaft Gartenholz

5. Aspekte neben der Verkehrswirksamkeit

Nach allem, was wir in der Lärmaktionsplanung gelernt haben, führt eine Reduzierung des Verkehrs um ca. 25 – 30% für die Anwohner nicht zu einer wahrnehmbaren Entlastung. Es werden Erwartungen geweckt, die nicht erfüllt werden können.

Für die Bewohner im Gartenholz führt eine Nordtangente über den Kornkamp zum Verlust der fußläufigen Nahversorgung und zum Verlust der Familienwiese, der einzigen Grün- und Freizeitfläche in diesem Bereich. Weitere Belastungen kommen durch die Zunahme des Bahnverkehrs wegen der Fehmarnbeltquerung, evtl. durch das Bahnbetriebswerk im Rahmen des Neubaus der S4-Gleise und den S-Bahn Verkehr.

Es kann nicht in Ordnung sein, wenn die Bewohner im Gartenholz die ganze Last **aller** geplanten größeren Infrastrukturmaßnahmen in Ahrensburg tragen!

Fazit

Es gibt keine Dringlichkeit für die Nordtangente. Die aktuelle Verkehrssituation ist augenscheinlich unkritisch. Die Erfahrungen mit den alten Prognosen lehren, dass keineswegs die dramatischen Steigerungen eintreten, die anscheinend schon in den Modellen der Verkehrsplaner angelegt sind! Folglich sind auch die neuen Prognosen kritisch zu betrachten.

Aufgrund der genannten Aspekte kann und sollte derzeit auf die Nordtangente verzichtet werden. Hinzu kommt, dass die Finanzlage der Stadt eine Beschränkung auf das absolut Notwendige erfordert. Sollte die Situation zukünftig eine Nordtangente wirklich erforderlich machen, kann man die Planungen umgehend wieder aufnehmen und immer noch mit GVFG-Mitteln bauen.

Voraussetzung dafür muss allerdings sein, dass ein vollständiger, in sich stimmiger Masterplan Verkehr vorliegt und die Politik sich unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel und aller verkehrlichen Problempunkte (z.B. AOK-Knoten) auf Prioritäten verständigt hat.

Vielen Dank, dass sie die aufgeführten Fakten und Aspekte zur Kenntnis nehmen und bei Ihrer Entscheidung berücksichtigen!

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Kupffer

Jens Wilking



Interessengemeinschaft Gartenholz

Anhang 1: Vergleich Verkehrszahlen und Prognosen aus 2001 und 2009

Straßenabschnitt	2001 Ist-Wert	2009 Ist-Wert	Prognose für 2015 (aus 2002)	Prognose für 2025 (aus 2011)
B75 nördlich Gartenholz	16.200	15.000	19.600	17.000
B75 zwischen Gartenholz und Mühlenredder	20.000	18.000	26.200	nicht angegeben
B75 Am Schloss	21.200	19.000	27.500	23.000
B75 zwischen Weinberg und Beimoor	19.000	17.000	25.500	23.000
Woldenhorn	21.800	21.000	25.100	24.500

Quellen: Generalverkehrsplan (GVP) von 2002 und Masterplan Verkehr 2010/2011