

Verkehrliche Bewertung zu den Bebauungsplänen Nr. 82 und 88 der Stadt Ahrensburg

Ausgearbeitet von:

urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Auftraggeber:

Stadt Ahrensburg – Fachbereich IV
Manfred-Samus-Str. 5
22926 Ahrensburg

Inhaltsverzeichnis

1. ANLASS UND VERFAHRENSWEISE	2
2. VERKEHRLICHE AUSGANGSLAGE.....	4
3. VERKEHRSPROGNOSE	11
3.1 VERKEHRS-STRUKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN	11
3.2 VERKEHRSBILD IM PROGNOSE-NULL-FALL.....	12
3.3 MAßNAHMEN UND VERKEHRLICHE AUSWIRKUNGEN IM PROGNOSE-MIT-FALL.....	12
3.4 SONDERBETRACHTUNG ZUM NETZSCHLUSS „AN DER STRUSBK“	13
4. FAZIT.....	17
5. QUELLENVERZEICHNIS	17
ANHANG	18

Bildverzeichnis

Bild 1: BPlan Nr. 82 (Entwurf der Stadt Ahrensburg; Stand: November 2009)	2
Bild 2: BPlan Nr. 88 (Entwurf der Stadt Ahrensburg; Stand: Dezember 2010).....	3
Bild 3: Einordnung der BPläne 82 und 88 in das bestehende Verkehrsnetz der Stadt Ahrensburg.....	5
Bild 4: Übersicht der Erhebungsstellen im inneren Ahrensburger Stadtgebiet.....	6
Bild 5: Verteilung des Kfz-Verkehrs auf dem Beimoorweg über den Tagesverlauf.....	7
Bild 6: Verteilung des Kfz-Verkehrs auf dem Beimoorweg über den Wochenverlauf	8
Bild 7: Durchschnittliche werktägliche Kfz-Belegung 2010.....	9
Bild 8: Kfz-Ströme am Knoten Beimoorweg / Kornkamp 2010.....	10
Bild 9: Auswahl von Varianten der Verkehrserschließung im 1. Bauabschnitt BPlan 88	14
Bild 10: Übersicht des Straßennetzes im Prognose-Mit-Fall	14
Bild 11: Verkehrsbild für den „Prognose-Null-Fall 2025“	15
Bild 12: Verkehrsbild für den „Prognose-Mit-Fall 2025“	16

1. Anlass und Verfahrensweise

Die Stadt Ahrensburg möchte das Gebiet südlich des Beimoorweges mit den Bebauungsplänen Nr. 82 und Nr. 88 zum „Gewerbegebiet Beimoor-Süd“ entwickeln, um die anhaltende Nachfrage nach Gewerbeflächen abzudecken. Die erste Umsetzungsstufe bildet der BPlan Nr. 82, dessen Bestandteil auch eine neue Entlastungsstraße für den Beimoorweg und den bereits überlasteten Beimoorknoten ist, die den Kornkamp nach Süden bis zum Ostring verlängert. Nachfolgend plant die Stadt die Umsetzung des B-Plans Nr 88 in zwei Bauabschnitten. Verkehrlicher Bestandteil ist hier ebenfalls einer neuer Netzschluss im Straßennetz, der hier den Beimoorweg mit der Erschließungsstraße An der Strusbek verbindet. Bild 1 zeigt den Entwurf des BPlans 82 vom November 2009, Bild 2 den Entwurf des BPlans 88 vom Dezember 2010.



Bild 1: BPlan Nr. 82 (Entwurf der Stadt Ahrensburg; Stand: November 2009)

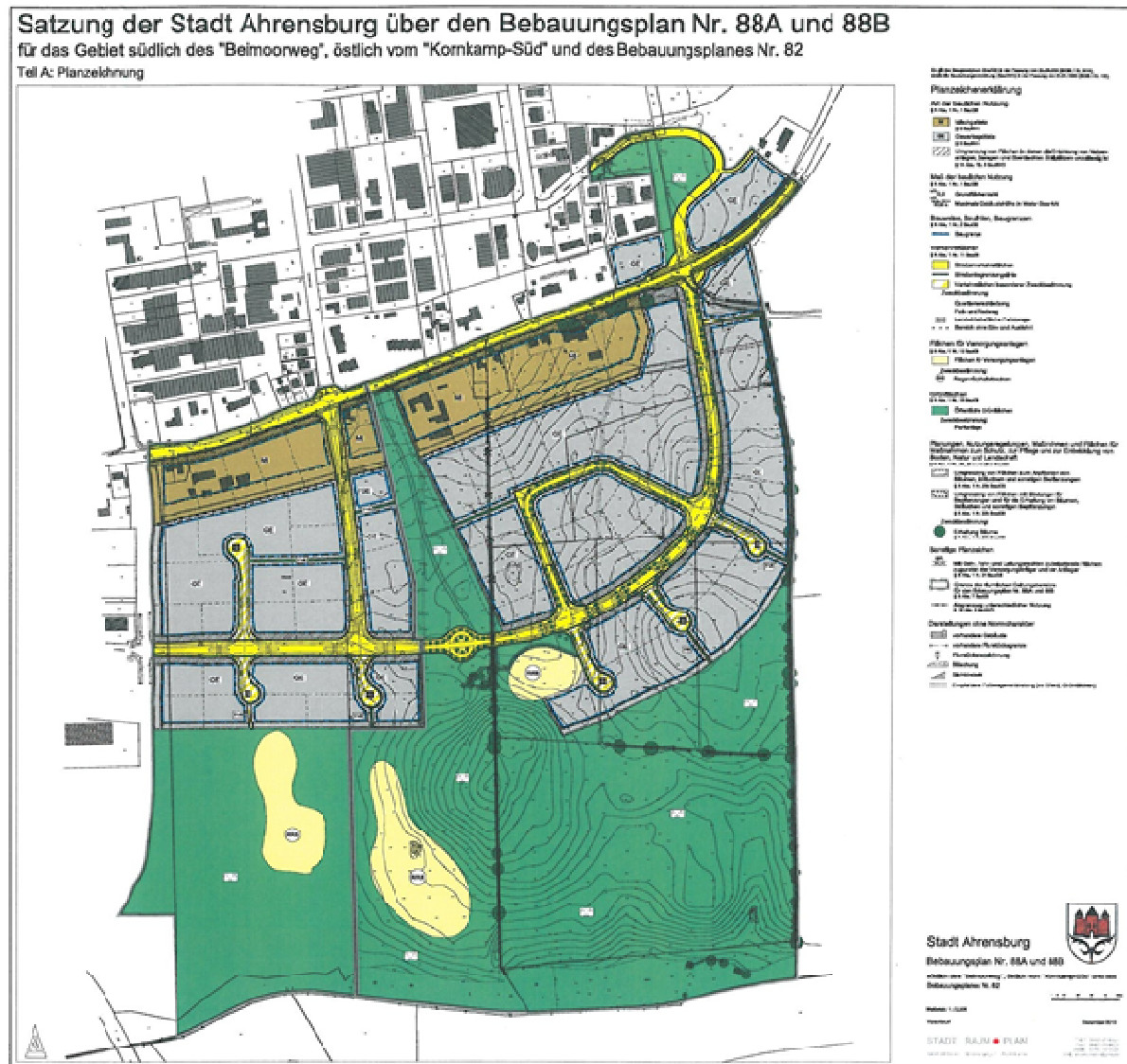


Bild 2: BPlan Nr. 88 (Entwurf der Stadt Ahrensburg; Stand: Dezember 2010)

Im Rahmen der BPlan-Erstellung ist auch eine Lärmuntersuchung durchzuführen. Hierbei sind die künftig zu erwartenden Verkehrs- und Gewerbelärmimmissionen zu beurteilen. Für die verkehrliche Seite sind die Auswirkungen, die sich aus der Umsetzung der BPläne ergeben (Prognose-Mit-Fall), gegenüber dem Ausgangszustand ohne Neubesiedlung und ohne Straßenneubau (Prognose-Null-Fall) aufzuzeigen und zu bewerten.

Die für die verkehrliche Bewertung notwendigen Berechnungen erfolgten mit dem Verkehrsmodell des Masterplans Verkehr, der sich parallel in der Bearbeitung befindet. Hieraus resultieren auch die Grundstrukturen des Verkehrssystems wie das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsverflechtungen. Zentrale Datengrundlagen des Verkehrsmodells bilden zum Einen die Strukturdaten mit den entsprechenden Entwicklungsprognosen und die Ergebnisse von Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2009. Für den Bereich Beimoorweg fand 2010 noch eine weitere Erhebung des Kfz-Verkehrs zur Plausibilitätsprüfung der 2009er Daten statt.

In einem ersten Schritt erfolgte die Prognose des Verkehrsaufkommens auf Basis des vorhandenen Straßennetzes für 2025; also ohne zusätzliche Netzschlüsse („Trendszenario“ im Masterplan Verkehr). Unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen politischen Beschlusslage wurde in einem zweiten Schritt eine erneute Berechnung des Verkehrsaufkommens für das Prognosejahr unter Berücksichtigung einer Fertigstellung der Nordtangente (Netzschluss Kornkamp – B75) vorgenommen.

Für die weiteren Betrachtungen einschließlich der Bereitstellung von Verkehrsdaten für die Lärmberechnungen wurden folgende Planfälle untersucht:

- Prognose-Null-Fall ohne die Vorhaben BPlan 82 und 88 und ohne die den BPlänen zugeordneten Straßennetzergänzungen.
- Prognose-Mit-Fall mit den umgesetzten BPlänen 82 und 88 (1. und 2. Bauabschnitt) einschließlich der Netzschlüsse „An der Strusbek“ und „Kornkamp Süd“.

Für die genannten Planfälle wurden die durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsbelegungen (DTV-w) der für die Verkehrsbewertung und die Lärmberechnungen relevanten Streckenabschnitte im Umfeld der BPlan-Gebiete abgeschätzt. Für die Lärmberechnungen wurden die Kfz-Belegungen auf DTV umgerechnet und zusätzlich die Tag-Nacht-Verteilung des Verkehrs (6-22 Uhr und 22-6 Uhr) sowie die dazugehörigen Lkw-Anteile ermittelt.

2. Verkehrliche Ausgangslage

Die Stadt Ahrensburg ist gut in das übergeordnete Straßennetz der Metropolregion Hamburg eingebunden und entsprechend gut verkehrlich erreichbar: Die Bundesautobahn A1 (Bremen – Hamburg – Lübeck) führt südlich in unmittelbarer Nähe am Stadtgebiet vorbei, wobei Ahrensburg über die Anschlussstellen „Ahrensburg“ und „Bargteheide“ erreichbar ist. Die Entfernung ins Hamburger Stadtzentrum beträgt etwa 30 km, in die Kreisstadt Bad Oldesloe 20 km und zum Oberzentrum Lübeck gut 40 km.

Innerhalb der Stadt wird ein wesentlicher Anteil der Verkehrsströme über die B75, die das Stadtgebiet von Südwest nach Nordost durchquert und die L224 (Ostring – Verlängerter Ostring) abgedeckt. Mehrere weitere Landes- und Kreisstraßen, die in die Umlandgemeinden führen, komplettieren das Straßennetz (vgl. Bild 3). Die Plangebiete liegen an der K106 (Beimoorweg), die westlich direkt an den Ostring mit Weiterführung zur A1 anschließt und in östlicher Richtung zur A1-Anschlussstelle „Bargteheide / Hammoor“ führt. Damit besteht für die Plangebiete eine günstige Autobahnanbindung. Die starken Verkehrsverflechtungen des Gewerbegebietes Nord (GE Nord) mit dem nördlich an Ahrensburg angrenzenden Kreisgebiet Stormarns werden derzeit vor allem über die B75 (Achse Bargteheide – Delingsdorf) abgedeckt, die südlich der Plangebiete an den Beimoorweg anschließt.



Bild 3: Einordnung der BPläne 82 und 88 in das bestehende Verkehrsnetz der Stadt Ahrensburg

Auch wenn das bestehende Straßennetz grundsätzlich als ausreichend leistungsfähig bezeichnet werden kann, sind einzelne Straßenzüge und Knotenpunkte zu Spitzenstunden in den Hauptverkehrszeiten stark belastet und temporär auch überlastet. Durchschnittliche Verkehrsbelegungen von 17.000 bis 20.000 Kfz/Tag (DTV) führen gerade auf der B75 (Hamburger Str. und Lübecker Str.) nicht nur zu Problemen im Verkehrsablauf an einzelnen Knotenpunkten sondern auch zu spürbaren Schadstoff- und Lärmbelastungen der angrenzenden Wohnbebauung. Das bestehende GE Nord, das nördlich des Beimoorwegs liegt –und damit unmittelbar an die Plangebiete angrenzt- ist durch den Kornkamp-Süd direkt an den Ostring angebunden, der auch als Zubringer zur A1 fungiert. Ein Großteil der Verkehrsströme wird mangels alternativer Anbindungen derzeit über den Beimoorknoten und den Beimoorweg abgewickelt.

Um verlässliche Ausgangsdaten zur Verkehrsnachfrage zu erhalten, wurden an verschiedenen Knotenpunkten und Streckenabschnitten in Ahrensburg 2009 und wiederholt 2010 Verkehrserhebungen durchgeführt und in ein gesamtstädtisches Verkehrsmodell eingespeist. Um die verschiedenen Kfz-Ströme identifizieren zu können, kamen Querschnittszählungen, Knotenstromzählungen und Kordonerhebungen zur Anwendung und wurden durch Radarmessungen ergänzt. Eine Übersicht der Erhebungsstellen zeigt Bild 4.

Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist Ahrensburg über die Schiene sowohl mit der Regionalbahn, als auch mit der Hamburger U-Bahn (U1) zu erreichen. Mit dem 2010 neu eröffneten Haltepunkt Ahrensburg-Gartenholz ist das GE Nord jetzt auch direkt an die Bahn angebunden und umsteigefrei aus Bad Oldesloe, Bargteheide und Hamburg-Ost erreichbar. Das Stadtgebiet selber wird durch einen Stadtverkehr erschlossen, dessen Linien im Stunden- oder Halbstundentakt verkehren und auch das GE Nord mit anbinden. Am Bahnhof Ahrensburg bestehen Anschlüsse an den Schienenpersonennahverkehr, an den beiden U-Bahn-Stationen Übergänge in das Hamburger Schnellbahnnetz. Ergänzt wird das Bussystem durch Regionalbuslinien, die vor allem in die Nachbargemeinden Ammersbek, Delingsdorf und Großhansdorf ÖPNV-Verbindungen herstellen. Ahrensburg liegt zudem im Verkehrs- und Tarifverbund HVV.

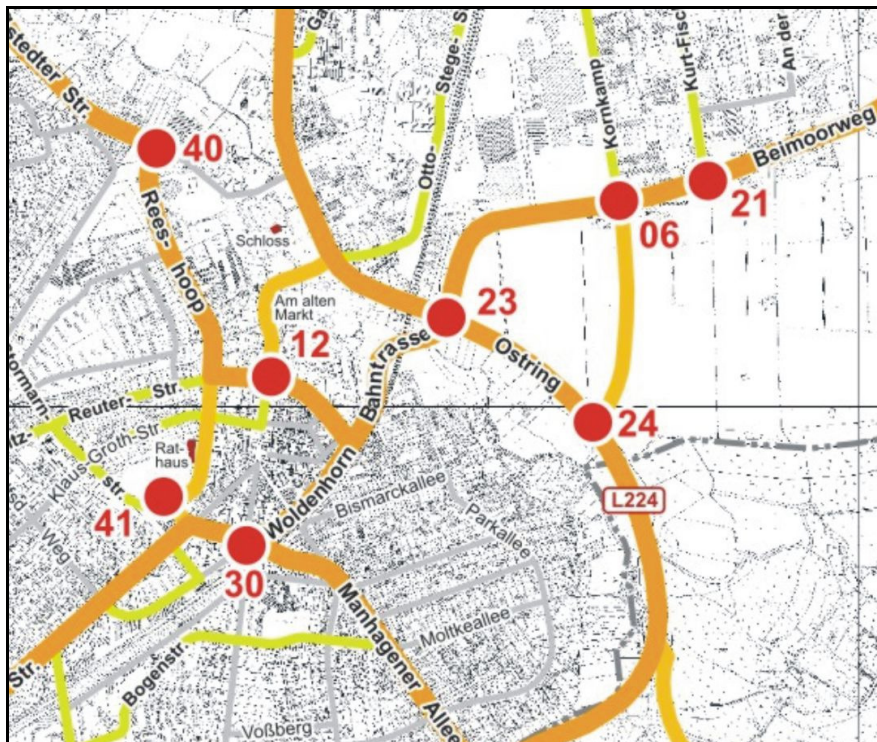


Bild 4: Übersicht der Erhebungsstellen im inneren Ahrensburger Stadtgebiet

Für den Kfz-Verkehr im Beimoorweg liegen zudem die Ergebnisse einer 10-tägigen Radarmessung östlich Kurt-Fischer-Straße für das Jahr 2010 vor. Bild 5 zeigt die täglichen Kfz-Belastungen in der zeitlichen Verteilung über den Tag (Tagesganglinie). Die für Gewerbegebiete charakteristische Verkehrsverteilung lässt darauf schließen, dass die Verkehrsspitzen vorwiegend durch Berufspendler entstehen, zwischen 7.30 und 8 Uhr gibt es eine ausgeprägte Spitze stadteinwärts bzw. in das Gewerbegebiet hinein, zwischen 17 und 17.30 Uhr eine deutliche Spitze stadtauswärts bzw. aus dem Gewerbegebiet heraus. Während die Frühverkehrsspitze zeitlich eng begrenzt ist und deutlich hervorragt, verteilt sich der abfließende Verkehr am Nachmittag über einen größeren Zeitbereich.

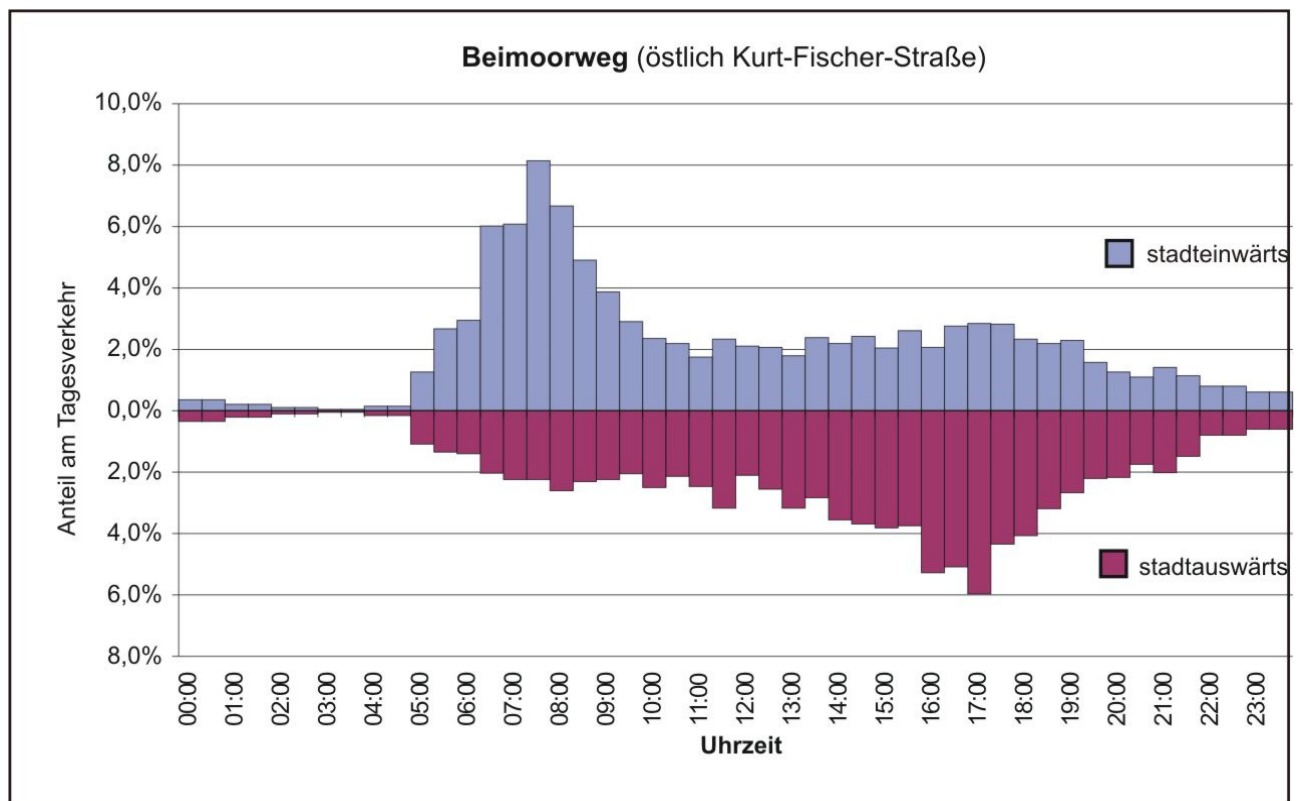


Bild 5: Verteilung des Kfz-Verkehrs auf dem Beimoorweg über den Tagesverlauf

Bild 6 verdeutlicht die unterschiedlichen Verkehrsbelegungen an den Wochentagen (Wochenganglinie 2010). Während das Verkehrsaufkommen an den klassischen Werktagen Montag bis Freitag annähernd gleich groß ist, geht es an den Wochenendtagen insbesondere am Sonntag wie zu erwarten deutlich zurück. Am Samstag erzeugt der Verkehr zu den Handelseinrichtungen einen maßgeblichen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommens. Auf den Gesamttag bezogen, sind die stadtein- bzw. stadtauswärts fließenden Verkehrsmengen annähernd gleich groß.

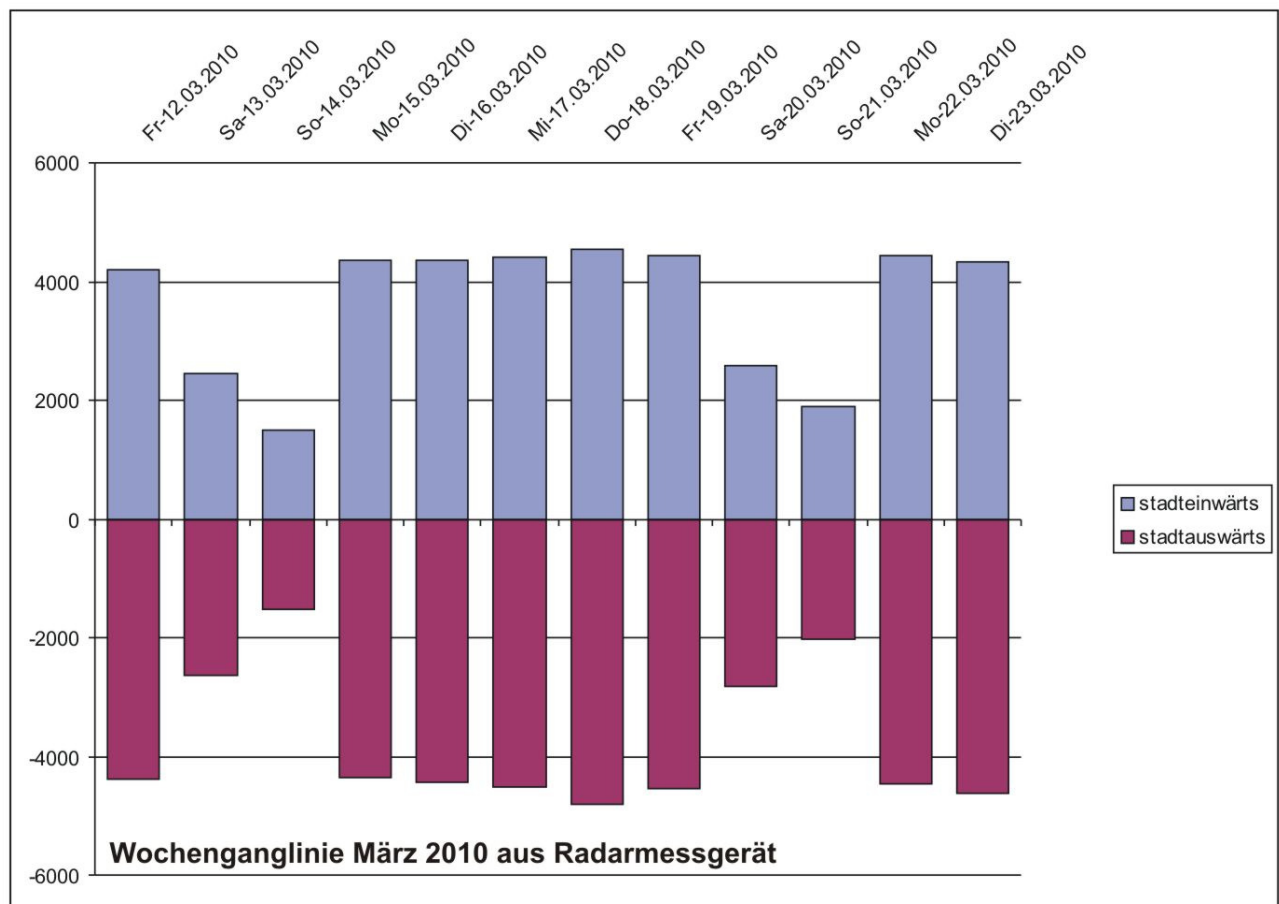


Bild 6: Verteilung des Kfz-Verkehrs auf dem Beimoorweg über den Wochenverlauf

Bild 7 zeigt die täglichen Verkehrsbelegungen für das übergeordnete Ahrensburger Straßennetz als Ergebnis der Berechnungen im Verkehrsmodell mit den einbezogenen Erhebungsergebnissen von 2009 und 2010. Der Beimoorweg weist heute im südlichen Abschnitt (Zulauf Beimoorknoten) Kfz-Belegungen von 17.000 - 19.000 Kfz / 24h auf, die allerdings nur in den Verkehrsspitzen zu einer Ausschöpfung der Leistungsfähigkeit führen. Bis zur östlichen Stadtgrenze nimmt diese Belegung auf knapp 10.000 Kfz / 24h ab. Der Kornkamp kommt mittlerweile auf eine maximale Querschnittsbelegung von etwa 11.000 Kfz / 24h. Eine ähnliche Belastung weist die Kurt-Fischer-Straße auf, die in den letzten Jahren aber im Gegensatz zum Kornkamp deutlich zugenommen hat. Hier haben sich offenbar Verlagerungen zwischen den beiden Straßenzügen eingestellt. Hinzu kommt, dass die Kurt-Fischer-Str. auch die Zufahrt für die Betriebe im Bereich An der Strusbek bildet, da diese Erschließungsstraße nicht direkt an den Beimoorweg angebunden ist. Der vor wenigen Jahren neu gebaute Netzschluss zum Ostring (Kornkamp Süd) wird derzeit von knapp 8.000 Kfz / 24h genutzt. Im Bezug auf die Streckenbelegung (Tages-Querschnittsbelegung) weisen alle Straßenzüge im Umfeld des Plangebietes noch Reserven in der Leistungsfähigkeit auf. Problematisch sind hingegen die Knotenpunkte.

Zentrale Straßenknoten im Umfeld der Plangebiete sind der „Beimoorknoten“ (B75 / Beimoorweg / Ostring) und der Knoten Kornkamp / Beimoorweg. Bild 8 zeigt für den letzteren Knoten die Knotenströme als Vergleich der Erhebungsergebnisse von 2009 und 2010. Auffällig ist hier der ausgeprägte Abbiegestrom zwischen Kornkamp und Beimoorweg West, der vor allem aus den ins GE Nord führenden Verkehrsströmen von der B75 / Lübecker Straße resultiert.

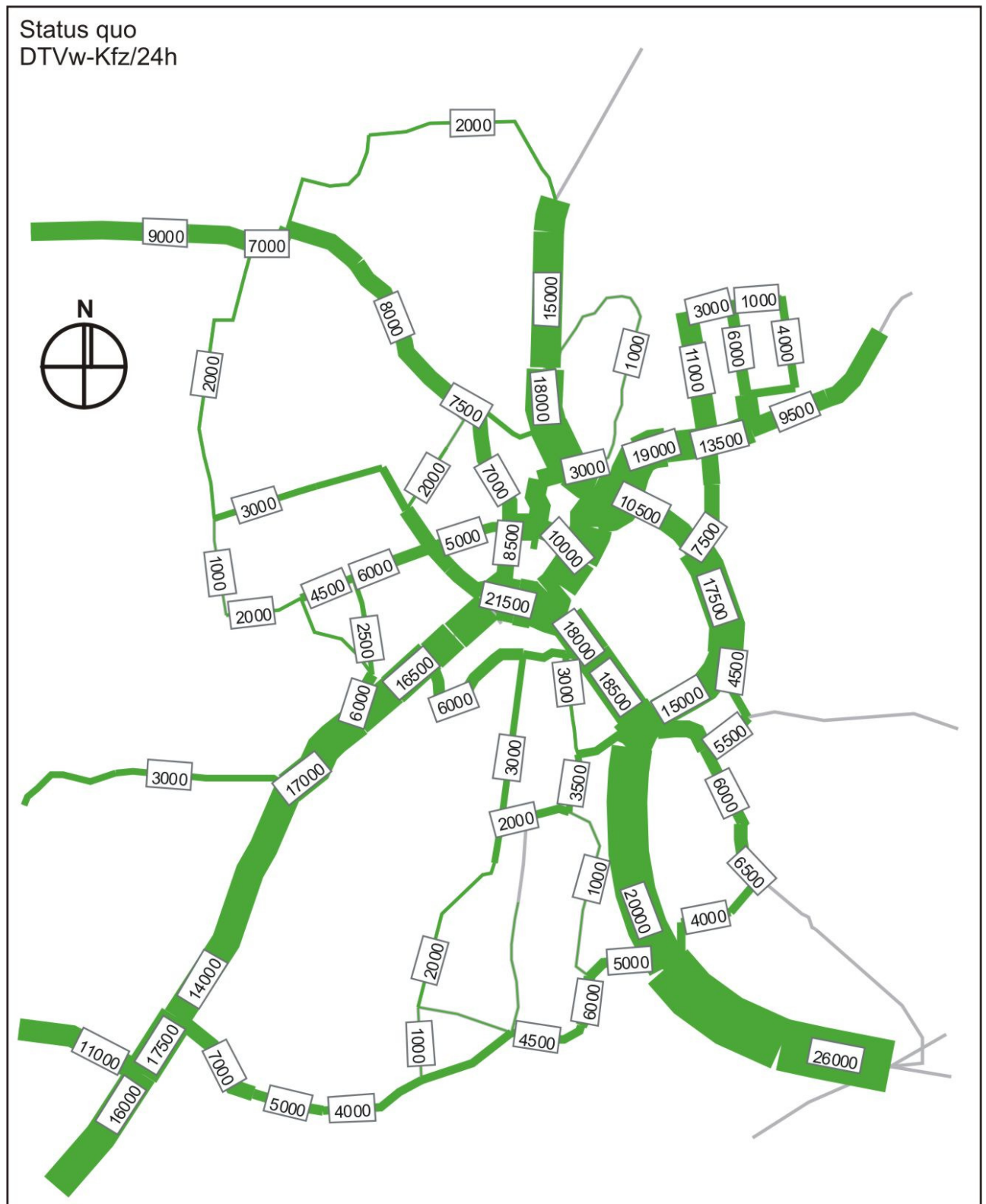


Bild 7: Durchschnittliche werktägliche Kfz-Belegung 2010

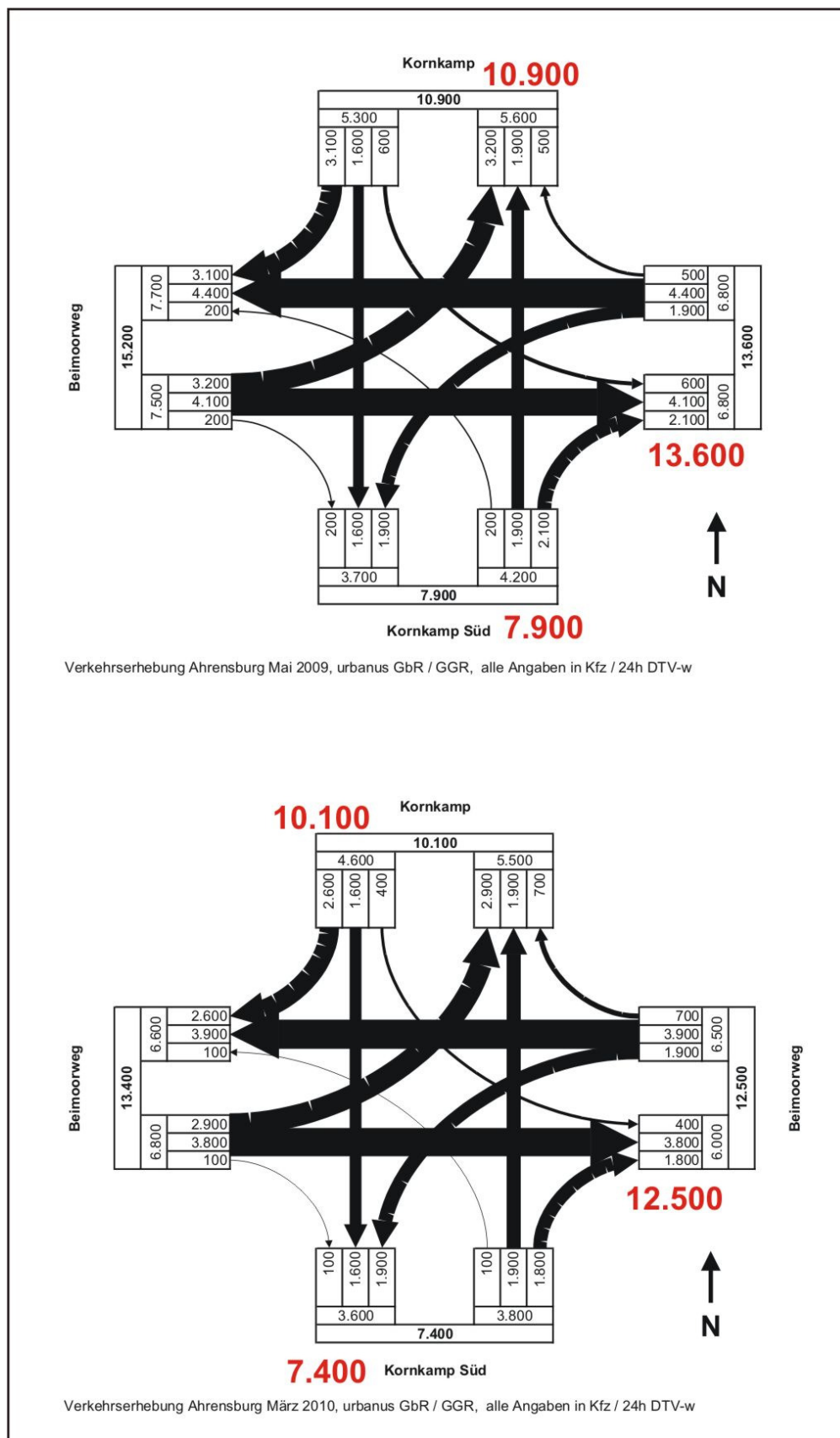


Bild 8: Kfz-Ströme am Knoten Beimoorweg / Kornkamp 2010

3. Verkehrsprognose

3.1 Verkehrs-strukturelle Rahmenbedingungen

Der Verkehrsprognose liegen zunächst die gesamtstädtischen Annahmen aus dem „Trendszenario“ des Masterplans Verkehr Ahrensburg (derzeit in Bearbeitung) zugrunde, Projektionszeitraum ist das Jahr 2025. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Rahmenbedingungen:

Strukturdaten:

- Zunahme der Bevölkerung auf etwa 34.000 EinwohnerInnen in Ahrensburg (Variante 2 der Prognose aus dem ISEK),
- demografische Entwicklung der Bevölkerung lt. Landesprognose für den Kreis Stormarn,
- Zunahme der Motorisierung durch Zunahme beim Pkw-Bestand um ca. 9 %,
- Zunahme der regionalen und großräumigen (Durchgangs-) Verkehre um ca. 20 % auf Basis der Landesprognose und der Bundesverkehrswegeplanung

Stadtentwicklung:

- Neubauten im Stadtzentrum (CCA, P.-Rantzau-Haus, Ärztezentrum, Seniorenheim),
- Wohnungsneubau mit mehr als 50 Wohneinheiten (Nachverdichtung Reeshoop NL und Gartenholz, Schacht-Gelände, Erlenhof, Wulfsdorf),
- neue Gewerbeflächen (Beimoor-Süd, BPlan 82).

Verkehrliche Rahmendaten:

- Allgemeine Verkehrsentwicklungen hinsichtlich Verkehrsverhalten und Lkw-Verkehrsaufkommen übernommen aus der Bundesverkehrswegeplanung und wissenschaftlichen Studien,
- Zunahme der regionalen und großräumigen (Durchgangs-) Verkehre um 20 % (auf Basis der Landesprognose und Bundesverkehrswegeplanung)

Änderungen im Verkehrssystem (ggü. dem Status quo im Masterplan Verkehr 2009):

- Straßennetz: Öffnung Große Straße (Ausfahrt CCA-Tiefgarage) und Mühlenredder,
- Parken: Tiefgarage CCA in Betrieb, Parkplätze Stormarnstr. und Manfred-Samusch-Str. entfallen
- ÖPNV: Bahnstation Gartenholz in Betrieb

Das im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersuchte Straßennetz umfasst die in Bild 10 dargestellten Straßen. Neben den Netzergänzungen innerhalb der Plangebiete wurden für die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen und für die Lärmberechnungen auch die angrenzenden bzw. direkt umgebenden Hauptverkehrsstraßen mit in die Betrachtung aufgenommen.

Die unterschiedlichen Varianten der verkehrlichen Planfälle (vgl. Kap. 1) werden zunächst durch die zukünftigen Veränderungen der städtischen Verkehrsinfrastruktur beeinflusst. Hier ist vorrangig der geplante und im Masterplan von hoher Priorität eingestufte Bau der Nordtangente mit dem favorisierten Trassenkorridor zwischen Kornkamp und Lübecker Straße / B75 zu nennen. Da vom Bau- und Planungsausschuss inzwischen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beschlossen wurde und die Maßnahmen von hoher verkehrlicher Bedeutung für die gesamte Stadtentwicklung ist, wird die Wahrscheinlichkeit für die Realisierung dieser Maßnahme als hoch eingestuft und daher eine Aufnahme in die vorliegende

Untersuchung für sinnvoll gehalten. Im Untersuchungsgebiet selber wird der Anschluss des Gewerbegebietes GE Nord über eine Verlängerung der Straße An der Strusbek bis zum Beimoorweg für Verkehrsverlagerungen sorgen. Durch diese beiden Maßnahmen werden signifikante Verkehrsverlagerungen erwartet. Die Nordtangente führt starke Verkehrsströme von der B75 (Lübecker Str.) ab, die dann überwiegend in das GE Nord fließen (Zielverkehr) oder über Kornkamp und Kornkamp-Süd wieder bis zum Ostring verlaufen (Durchgangsverkehr). Die durch die Nordtangente verlagerten Verkehre liegen bei bis zu 8.000 Kfz pro Tag.

3.2 Verkehrsbild im Prognose-Null-Fall

Im Prognose-Null-Fall mit der Nordtangente aber ohne die durch die BPläne 82 und 88 erzeugten Verkehrsaufkommen und zugehörigen verkehrlichen Maßnahmen wird es zu einem Anstieg der Kfz-Belegung im Beimoorweg auf über 23.000 Kfz / 24h kommen. Damit wird die Leistungsfähigkeit des Beimoorweges im Zulauf zum Ostring als 2-spurige Stadtstraße in den Hauptverkehrszeiten überschritten. Im Kornkamp steigt die Kfz-Belegung auf knapp 12.000 Kfz / 24h. Ohne den Bau der Nordtangente würde die Kfz-Belegung künftig sogar nahe an die 30.000 Kfz / 24h reichen und damit eine erhebliche Beeinträchtigung der Verkehrsqualität ergeben. Die Kfz-Belegungen in der Kurt-Fischer-Str. und An der Strusbek verändern sich hingegen durch den Einfluss der Nordtangente nur wenig.

Die Nordtangente eröffnet zudem die Möglichkeit, die Lübecker Straße in den Nachtstunden für den Schwerlastverkehr zu sperren. Der Schwerverkehrsanteil liegt auf den untersuchten Straßen(abschnitten) im Tageszeitraum 6 bis 22 Uhr zwischen 5 und 10 %. Da nachts (22 – 6 Uhr) das Pkw-Verkehrsaufkommen deutlich geringer ausfällt und vor allem Wirtschaftsverkehre das GE Nord ansteuern, erhöht sich der Lkw-Anteil hier überproportional auf bis zu 25%.

Ansonsten wird davon ausgegangen, dass sich an der zeitlichen Verteilung des Verkehrs (Tagesganglinie) keine relevanten Veränderungen gegenüber dem Status quo ergeben. Demnach werden tagsüber auf den Hauptverkehrsstraßen 93% und auf den Erschließungsstraßen 97 % des gesamtäglichen Fahrzeugverkehrs abgewickelt.

3.3 Maßnahmen und verkehrliche Auswirkungen im Prognose-Mit-Fall

Das Plangebiet BPlan 82 wird vor allem durch die in Ost-West-Richtung verlaufende Straße „Am Hopfenbach“ erschlossen, die im Westen an den Beimoorweg, im Osten an den Kornkamp Süd als neuen Netzschluss zwischen Kornkamp und Ostring anschließt. Der Netzschluss Kornkamp Süd ist Bestandteil des BPlans. Zusätzlich wird die nördlich Verbindungsstraße „Weizenkoppel“ eingerichtet, die im Süden an die Straße Am Hopfenbach, im Norden an den Beimoorweg in Höhe der Zufahrt zum Betrieb HELA anschließt.

Die Bauflächen des Plangebietes BPlan 88 werden über eine in Ost-West-Richtung verlaufende „Planstraße“ erschlossen, die ihre Fortsetzung in der Straße Am Hopfenbach (BPlan 82) findet und im Weiteren die direkte Anbindung an den westlichen Beimoorweg darstellt. Auch im Nordosten bindet diese Planstraße an den Beimoorweg an, im Südwesten an den Kornkamp Süd. An diese Erschließungsstraße werden weitere Gewerbeflächen durch Stich- und Schleifenstraßen angebunden (vgl. Bilder 9 und 10). Durch die neue Planstraße kann im Endausbau auch eine Verlagerung von Kfz-Durchgangsverkehren aus dem Beimoorweg erreicht werden. Da an den Beimoorweg zwischen Kornkamp und dem Ortseingang beidseitig Wohnbebauung angrenzt, wird für diesen Abschnitt eine Verkehrsentslastung angestrebt.

Bei den verkehrlichen Untersuchungen wird davon ausgegangen, dass alle Bauabschnitte der BPläne 82 und 88 umgesetzt bzw. alle Flächen besiedelt und die zu den BPlänen gehörigen Netzschlüsse (s.o.) im Betrieb sind.

Für den „Prognose-Mit-Fall“ wurde zunächst eine Verkehrserzeugung im Verkehrsmodell vorgenommen und der Neuverkehr auf das künftige Straßennetz umgelegt. Es wird bei der Verkehrsprognose davon ausgegangen, dass großflächiges, nicht-verkehrsintensives Gewerbe im Plangebiet angesiedelt wird, so dass sich das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau bewegt. Großflächiger Einzelhandel wird in den Verkehrsberechnungen generell ausgeschlossen.

Durch die im Prognose-Mit-Fall enthaltenen Straßennetzschlüsse zwischen An der Strusbek und Beimoorweg sowie zwischen Kornkamp und Ostring (Kornkamp Süd) kommt es zu einer deutlichen Entlastung des Beimoorwegs. Zwischen dem „Netzschluss Strusbek“ und Einmündung Kurt-Fischer Str. liegt die Entlastung bei etwa 2.500 Kfz / 24h. Auch für den Abschnitt zwischen Kornkamp und Kurt-Fischer-Str. ist noch ein leichter Rückgang der werktäglichen Verkehrsbelegungen zu verzeichnen. Die Kurt-Fischer-Str. wird im gesamten Verlauf durch deutlich weniger Kfz-Verkehr belastet, da ein Großteil der Verkehre in Richtung An der Strusbek künftig direkt vom Beimoorweg abfließt. Durch den Netzschluss vom GE Nord an den Beimoorweg wird der nördliche Streckenabschnitt „An der Strusbek“ zusätzliche Verkehre aufnehmen. Die „Planstraße“ im Plangebiet wird je nach Abschnitt mit 1500 bis 2500 Kfz pro Tag belegt. Die Kurt-Fischer-Str.-Süd muss etwa 1.000 Kfz / 24h aufnehmen.

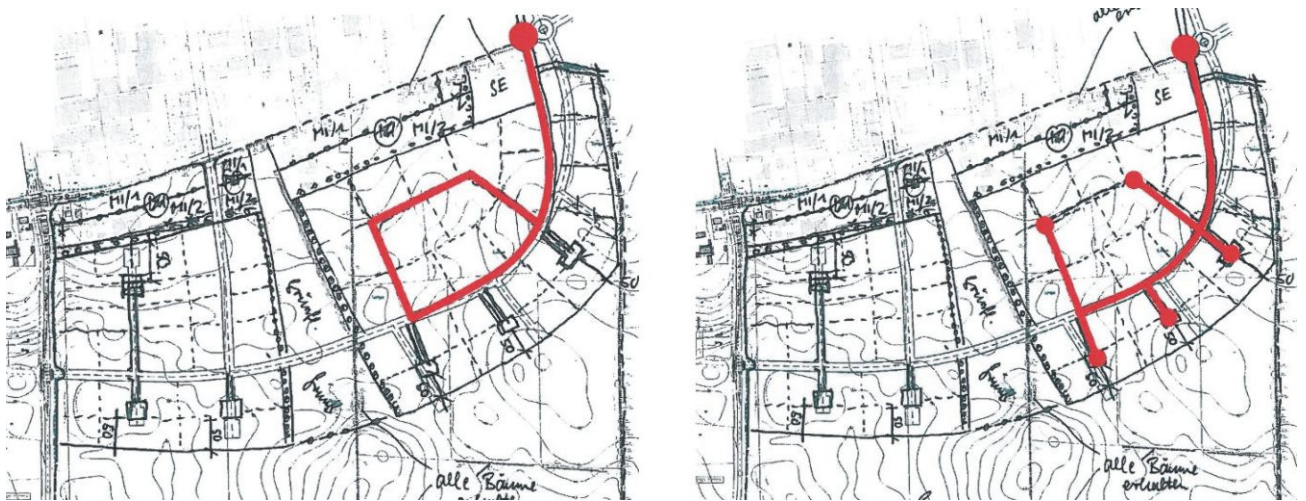
Der Kornkamp Süd wird im „Prognose-Mit-Fall“ mit gut 11.000 Kfz/24h belastet. Für den Beimoorweg zwischen Kornkamp Süd und Beimoorknoten resultiert daraus ein Entlastungseffekt von rund 7.000 Kfz/24h. Damit wird die dortige Überlastung abgebaut und die Verkehrsqualität im Beimoorweg insgesamt erhöht. Dies unterstreicht die hohe Bedeutung des Netzschlusses, der auf die Verkehrssituation im gesamten GE Nord nachhaltig positive Auswirkungen hat. Die Erschließungsstraßen im BPlangebiet 82 Am Hopfenbach und Weizenkoppel müssen weniger als 1000 Kfz/24h aufnehmen. Das Verkehrsbild für den Prognose-Mit-Fall ist Bild 12 zu entnehmen.

3.4 Sonderbetrachtung zum Netzschluss „An der Strusbek“

Der Netzschluss zwischen An der Strusbek und Beimoorweg hat einen entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsbelegungen der bestehenden Straßenzüge im direkten Einzugsgebiet der BPlan-Gebiete 82 und 88. Ohne den Netzschluss würde die Verkehrsbelastung auf dem Beimoorweg bis 2025 gegenüber dem Status Quo weiter zunehmen. Der Netzschluss An der Strusbek ermöglicht

- eine insgesamt verbesserte Erreichbarkeit der Verkehrsziele im östlichen Bereich des GE Nord sowie
- eine Verlagerung von Kfz-Verkehren in das GE Nord sowie Richtung Nordtangente vom Beimoorweg auf den neuen Netzschluss und weiter über An der Strusbek und Ewige Weide.

Durch den Netzschluss kommt es zu einer deutlichen Entlastung des Beimoorwegs insbesondere im angebauten Bereich zwischen Netzschluss Strusbek und Einmündung Kurt-Fischer Str. sowie in der Kurt-Fischer-Str. selber. Aufgrund seiner positiven Auswirkungen und seines günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist der Netzschluss aus verkehrlicher Sicht auch unabhängig von der Besiedlung der BPläne 82 und 88 für eine Umsetzung zu empfehlen. Er ist daher als „vorgezogene Maßnahme“ bereits in das Trendszenario im Masterplan Verkehr aufgenommen.



Quelle: Stadt Ahrensburg, Bebauungspläne Nr. 88 A und 88 B, 37. Änderung des FNP, November 2009

Bild 9: Auswahl von Varianten der Verkehrserschließung im 1. Bauabschnitt BPlan 88



Bild 10: Übersicht des Straßennetzes im Prognose-Mit-Fall

Prognose 2025 Null-Fall (ohne BPläne 82 u. 88, ohne Netzschluss Strusbek) mit Nordtangente

Verkehrsbelegungen DTV-w
[Kfz/24h]

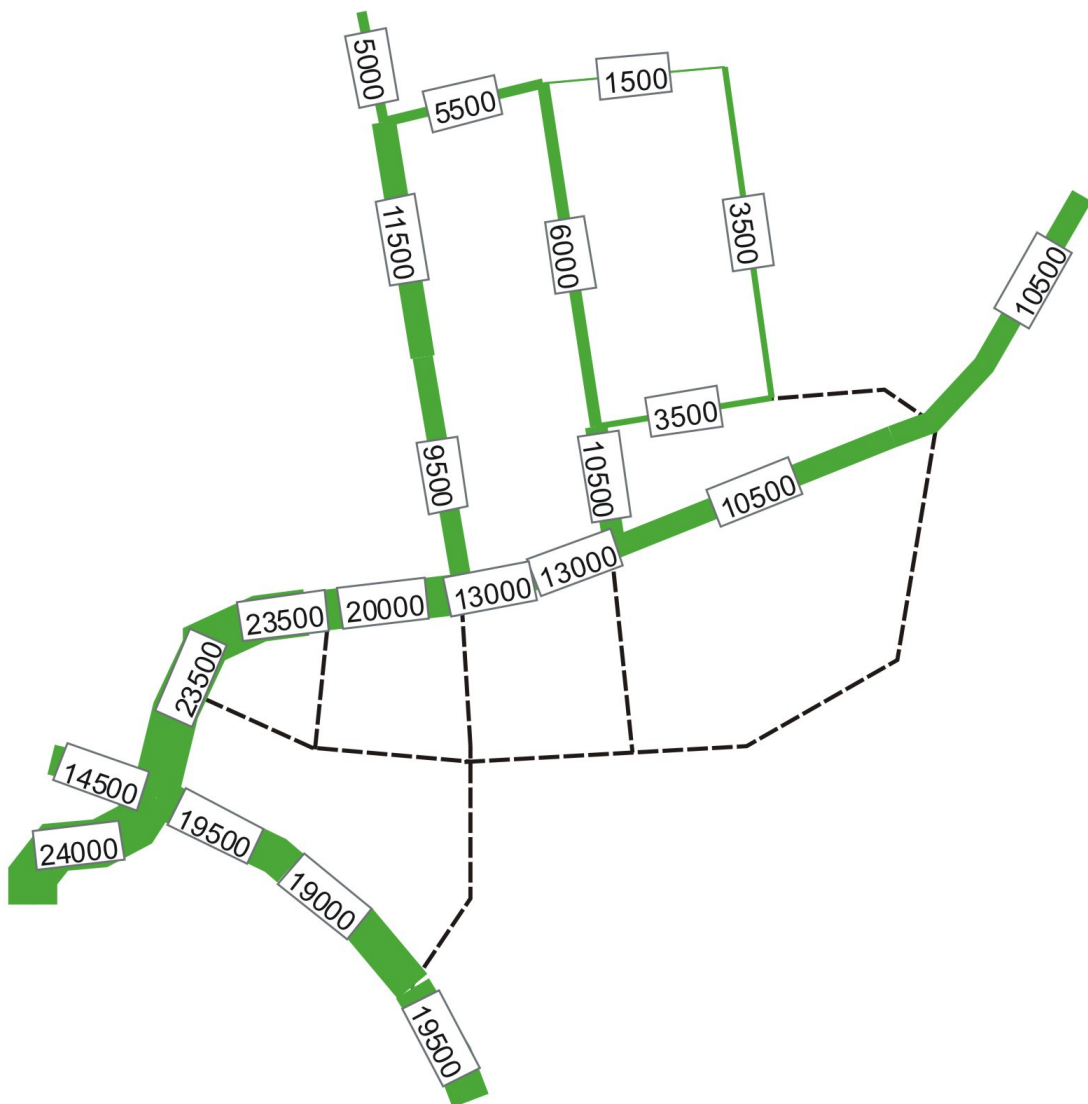


Bild 11: Verkehrsbild für den „Prognose-Null-Fall 2025“

Prognose 2025 Mit-Fall mit BPlänen 82 u. 88 (alle BA), Netzschluss Strusbek und Nordtangente

Verkehrsbelegungen DTV-w
[Kfz/24h]

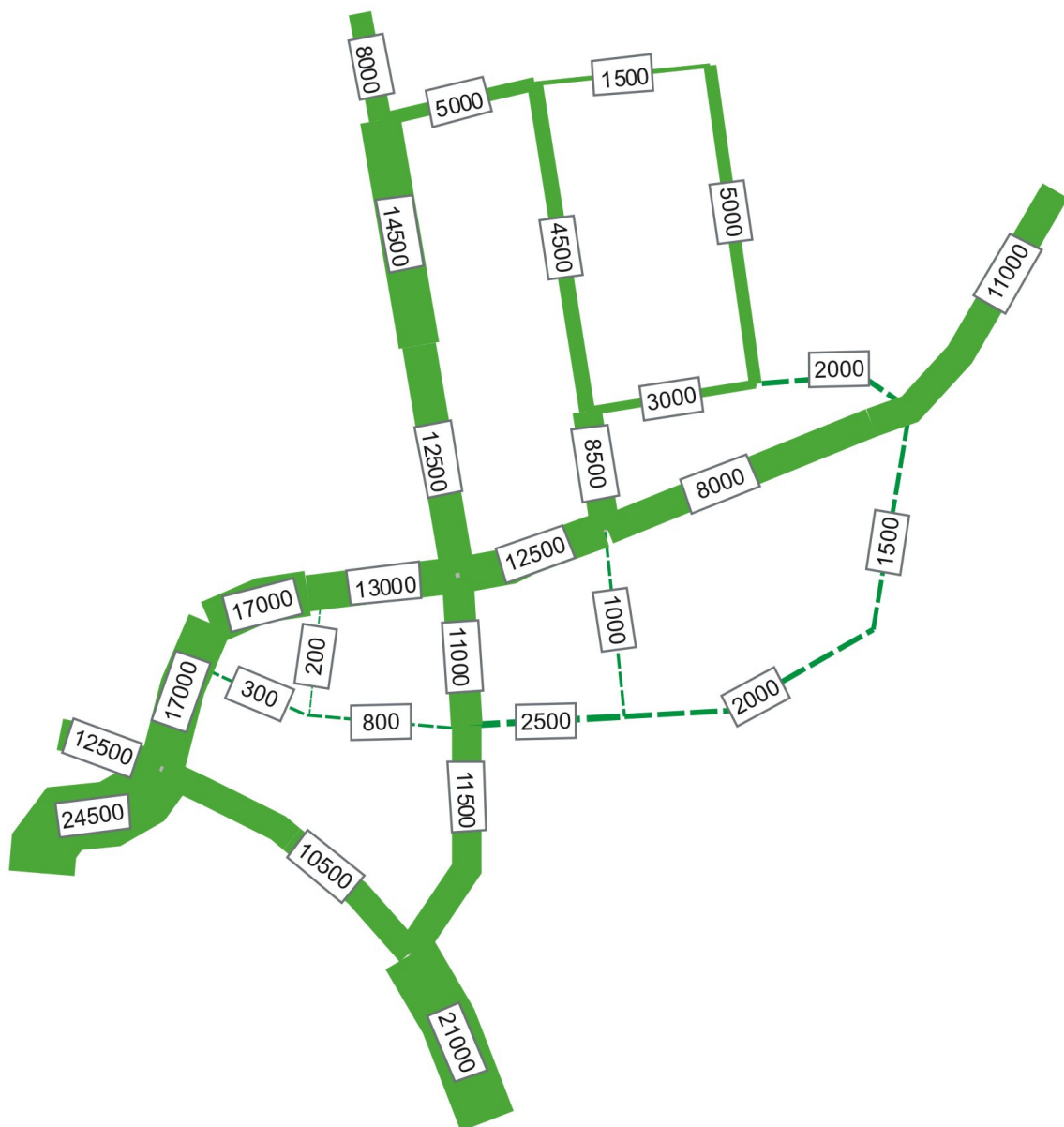


Bild 12: Verkehrsbild für den „Prognose-Mit-Fall 2025“

4. Fazit

Durch die Ausweisung neuer Gewerbeflächen im Bereich der BPläne 82 und 88 werden Neuverkehre erzeugt, die in das vorhandene Straßennetz eingespeist werden. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen lässt sich mit den vorgesehen Straßennetzergänzungen im Bereich der BPlan-Gebiete und dem Bau der Nordtangente ohne negative Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung im Ahrensburger Straßennetz sowie im Umfeld des GE Nord realisieren. Die umgebenden Straßen weisen mit dem Bau der Nordtangente noch Reserven in der Leistungsfähigkeit auf, die eine Aufnahme der prognostizierten Neuverkehre ermöglichen.

Für eine verträgliche Abwicklung der zusätzlichen und bestehenden Verkehre sind neben dem Bau der Nordtangente auch die untersuchten Netzschlüsse Kornkamp Süd und zwischen An der Strusbek und Beimoorweg nachhaltig positiv zu bewerten. Zum Einen wird der angebaute Abschnitt des Beimoorweges deutlich vom Kfz-Verkehr entlastet, zum Anderen wird die Erreichbarkeit des GE Nord verbessert sowie die Wegelängen im Kfz-Verkehr verkürzt, was wiederum den Lärm- und Schadstoffausstoß verringert.

Ein weiterer Entlastungseffekt ergibt sich für den Beimoorweg nach Realisierung aller betrachteten Bauabschnitte und der damit verbundenen Durchbindung der Ost-West-„Planstraße“ aus dem BPlan 88 über den BPlan 82 Am Hopfenbach bis an den Beimoorweg. Hier können dann auch Durchgangsverkehre insbesondere Richtung Ostring – BAB A1 aus dem Beimoorweg verlagert werden. Insofern ist die Durchbindung der Planstraße auch unabhängig von der Erschließungsfunktion positiv zu sehen. Zudem ergeben sich in diesem Fall auch zusätzliche Spielräume für weitergehende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Beimoorweg wie beispielsweise ein Lkw-Nachtfahrverbot. Solche Maßnahmen sind allein aus verkehrlicher Sicht allerdings nicht erforderlich.

5. Quellenverzeichnis

- [1] Stadt Raum Plan, Itzehoe:
„Stadt Ahrensburg, Bebauungsplan Nr. 88A und 88B“
- [2] Büro für Bauphysik, Altenholz:
„Lärmuntersuchung B-Pläne 88A und 88B Ahrensburg – Entwurf“, 27.09.2010
- [3] Büro Düsterhöft, BPW Hamburg:
„Integriertes Stadtentwicklungskonzept Ahrensburg“
- [4] Stadt Ahrensburg:
„Bebauungspläne 88A und 88B, 37. Änderung des FNP – Begründung zu den Vorentwürfen“, November 2009
- [5] Masuch + Olbrisch, Hamburg:
„Lärmuntersuchung B-Plan 82 „Beimoor Süd“ – 1. Ergänzung und Überarbeitung, September 2004

Anhang

Verkehrliche Kenngrößen als Basis für die Lärmberechnungen

Erstellen der Lärmkarten nach der Umgebungslärmrichtlinie für die BPläne 82 u. 88 mit Nordtangente
- Prognose der Straßenverkehrsbelastungen im "Prognose-Null-Fall" 2025 -

Kürzel	Straße, Abschnitt	DTVw	DTV	DTV		Lkw-Anteile	
		2025	2025	2025		2025	
				tags	p nachts	tags	p nachts
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/16h	Kfz/8h	%	%
Beimoorweg							
Be-öPI	östlich Verlängerung Strusbek [1]	10.500	9.669	8992	677	5,0	7,0
Be-wPI	zw. Verlängerung Strusbek und Kurt-Fischer-Str. [3]	10.500	9.669	8992	677	5,0	7,0
Be-wKu	zw. Kurt-Fischer-Str. und Kornkamp [6]	13.000	11.971	11133	838	5,0	7,0
Be-wKo	zw. Kornkamp und Alter Postweg [10]	20.000	18.416	17127	1289	7,0	9,0
	zw. Alter Postweg und Am Hopfenbach	23.500	21.639	20124	1515	7,0	9,0
Be-nOR	nördlich Ostring [22]	23.500	21.639	20124	1515	7,0	9,0
Bahntrasse							
Bt-sOR	südlich Ostring	24.000	22.099	20552	1547	6,0	5,0
Ostring							
OR- öKS	östlich Einmündung Kornkamp Süd [16]	19.500	17.956	16699	1257	8,0	10,0
OR- wKS	zw. Kornkamp Süd und Beimoorweg [17]	19.500	17.956	16699	1257	7,0	7,0
OR- wBt	zw. Beimoorweg und Am Weinberg [21]	14.500	13.352	12417	935	5,0	0,0
Kornkamp							
Ko-nBe	nördlich Beimoorweg [11]	9.500	8.748	8485	262	9,0	25,0
Kornkamp Süd							
KS-nPI	zw. Beimoorweg und Am Hopfenbach [15]	0	0	0	0	0,0	0,0
KS-nOR	zw. Am Hopfenbach und Ostring [18]	0	0	0	0	0,0	0,0
Kurt-Fischer-Straße							
Ku-nBe	zw. Beimoorweg und An der Strusbek [7]	10.500	9.669	9378	290	8,0	20,0
Ku-nAS	zw. An der Strusbek und Ewige Weide []	6.000	5.525	5359	166	8,0	20,0
Kurt-Fischer-Straße Süd (neu)							
Ku-nPI	zw. Beimoorweg und Planstraße [15]	0	0	0	0	0,0	0,0
An der Strusbek							
St-wAS	zw. Kurt-Fischer-Str. und An der Strusbek []	3.500	3.223	3126	97	8,0	20,0
St-nAS	zw. An der Strusbek und Ewige Weide []	3.500	3.223	3126	97	8,0	20,0
St-nBe	Verlängerung - nördlich Beimoorweg [4]	0	0	0	0	0,0	0,0
Planstraße							
PI-sBe	zw. Beimoorweg und Neukoppel [2]	0	0	0	0	0,0	0,0
PI-öKS	zw. Neukoppel und Kurt-Fischer-Str.-Süd []	0	0	0	0	0,0	0,0
PI-öKS	zw. Kurt-Fischer-Str.-Süd und Kornkamp Süd [12]	0	0	0	0	0,0	0,0
Am Hopfenbach							
	zw. Beimoorweg und Weizenkoppel	0	0	0	0	0,0	0,0
	zw. Weizenkoppel und Kornkamp-Süd	0	0	0	0	0,0	0,0
Weizenkoppel							
	zw. Beimoorweg und Am Hopfenbach	0	0	0	0	0,0	0,0

Erstellen der Lärmkarten nach der Umgebungslärmrichtlinie für die BPläne 82 u. 88 mit Nordtangente
- Prognose der Straßenverkehrsbelastungen im "Prognose-Mit-Fall" 2025 -

Kürzel	Straße, Abschnitt	DTVw	DTV	DTV		Lkw-Anteile	
		2025	2025	2025		2025	
				tags	p nachts	tags	p nachts
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/16h	Kfz/8h	%	%
Beimoorweg							
Be-öPI	östlich Verlängerung Strusbek [1]	11.000	10.129	9420	709	5,0	7,0
Be-wPI	zw. Verlängerung Strusbek und Kurt-Fischer-Str. [3]	8.000	7.366	6851	516	5,0	7,0
Be-wKu	zw. Kurt-Fischer-Str. und Kornkamp [6]	12.500	11.510	10704	806	5,0	7,0
Be-wKo	zw. Kornkamp und Alter Postweg [10]	13.000	11.971	11133	838	7,0	9,0
	zw. Alter Postweg und Am Hopfenbach	15.500	14.273	13273	999	7,0	9,0
Be-nOR	nördlich Ostring [22]	15.800	14.549	13530	1018	7,0	9,0
Bahntrasse							
Bt-sOR	südlich Ostring	24.500	22.560	20981	1579	6,0	5,0
Ostring							
OR- öKS	östlich Einmündung Kornkamp Süd [16]	21.000	19.337	17983	1354	8,0	10,0
OR- wKS	zw. Kornkamp Süd und Beimoorweg [17]	10.500	9.669	8992	677	7,0	7,0
OR- wBt	zw. Beimoorweg und Am Weinberg [21]	12.500	11.510	10704	806	5,0	0,0
Kornkamp							
Ko-nBe	nördlich Beimoorweg [11]	12.500	11.510	11165	345	9,0	25,0
Kornkamp Süd							
KS-nPI	zw. Beimoorweg und Am Hopfenbach [15]	11.000	10.129	9420	709	9,0	12,0
KS-nOR	zw. Am Hopfenbach und Ostring [18]	11.500	10.589	9848	741	9,0	12,0
Kurt-Fischer-Straße							
Ku-nBe	zw. Beimoorweg und An der Strusbek [7]	8.500	7.827	7592	235	8,0	20,0
Ku-nAS	zw. An der Strusbek und Ewige Weide []	4.500	4.144	4019	124	8,0	20,0
Kurt-Fischer-Straße Süd (neu)							
Ku-nPI	zw. Beimoorweg und Planstraße [15]	1.000	921	856	64	8,0	20,0
An der Strusbek							
St-wAS	zw. Kurt-Fischer-Str. und An der Strusbek []	3.000	2.762	2680	83	8,0	20,0
St-nAS	zw. An der Strusbek und Ewige Weide []	5.000	4.604	4466	138	8,0	20,0
St-nBe	Verlängerung - nördlich Beimoorweg [4]	2.000	1.842	1786	55	8,0	20,0
Planstraße							
PI-sBe	zw. Beimoorweg und Neukoppel [2]	1.500	1.381	1285	97	8,0	20,0
PI-öKS	zw. Neukoppel und Kurt-Fischer-Str.-Süd []	2.000	1.842	1713	129	8,0	20,0
PI-öKS	zw. Kurt-Fischer-Str.-Süd und Kornkamp Süd [12]	2.500	2.302	2141	161	8,0	20,0
Am Hopfenbach							
	zw. Beimoorweg und Weizenkoppel	300	276	257	19	8,0	20,0
	zw. Weizenkoppel und Kornkamp-Süd	800	737	685	52	8,0	20,0
Weizenkoppel							
	zw. Beimoorweg und Am Hopfenbach	200	184	171	13	8,0	20,0