S T A D T A H R E N S B U R G **- Beschlussvorlage -**		**Vorlagen-Nummer** **2015/027**
öffentlich		
Datum 24.03.2015	Aktenzeichen IV.3.1	Federführend: Herr Schott

Betreff

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Führung der Nordtangente über eine nörliche Verlängerung des Kornkamps

Beratungsfolge **Gremium**	**Datum**	**Berichterstatter**
Bau- und Planungsausschuss	01.04.2015	

Finanzielle Auswirkungen:		JA		NEIN
Mittel stehen zur Verfügung:		JA		NEIN
Produktsachkonto:	54100.0900029			
Gesamtaufwand/-auszahlungen:				
Folgekosten:	Keine			
Bemerkung:				

Berichte gem. § 45 c Ziff. 2 der Gemeindeordnung zur Ausführung der Beschlüsse der Ausschüsse:	
X	Statusbericht
	Abschlussbericht bis
	Berichterstattung nicht erforderlich

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Gemeinde Delingsdorf über eine Möglichkeit der Realisierung der Variante 11 **(Anlage 2)** zu sprechen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Kreis Stormarn über eine mögliche Finanzierung/Zuständigkeit der Nordtangente zu sprechen.

Sachverhalt:

Der Bau- und Planungsausschuss hat die Verwaltung am 18.06.2014 über die Vorlage 2014/055 beauftragt, eine Machbarkeitsstudie über eine Variante über das „Famila Grundstück“ mit Anbindung an die Lübecker Straße zu prüfen. Bei der neueren Machbarkeitsuntersuchung wird die neue S 4 mit ihren geplanten Abstellgleisen berücksichtigt. Die Verkehrsbelastung wurde mit 8.000 Kfz/24 h (Belastung wie Kornkamp-Varianten) angesetzt. In der **Anlage 1** sind die einzelnen Fachthemen noch näher erläutert.

Grundsätzlich ist eine Vergleichbarkeit der neuen Trassen und der Trassen aus dem Untersuchungsraum untereinander nicht möglich, da den ursprünglichen Varianten (Stand: 2006/2007) andere Bedingungen zugrunde liegen (Elektrifizierung der Bahn). Dieser Vergleich ist bei einem weiteren Verfahrensschritt erforderlich.

Weiterhin ist es dann notwendig, die Grundlagen der Fachbeiträge zu aktualisieren damit eine Abwägung in einem späteren Planfeststellungsverfahren rechtssicher ablaufen kann.

Eine regelgerechte Trassierung ohne eine Anbindung der Kurt-Fischer-Straße mit einem Kreisverkehr ist nur mit einem erheblichen Eingriff in den Naturraum möglich bzw. ein näheres Heranrücken der Trassen an Delingsdorf und ein Überspannen von mehreren Gleisen (im Bereich der geplanten Abstellgleise). Eine wirtschaftliche Erschließung eines eventuellen zukünftigen Gewerbegebietes von Delingsdorf wäre nur mit einer Tunnellösung möglich. Eine unabdingbare Folge bei der Variante Kreisverkehr ist, die weitere Erschließungsstraße zur Kurt-Fischer-Straße mit einem Bebauungsplanverfahren zu beginnen, in einem ähnlichen zeitlichen Korridor planerisch fertig zu stellen und diese zu realisieren. Eine Vertiefung dieser Rechtsproblematik muss bei einer Weiterführung der Planung der Variante geklärt werden.

Eine sinnvolle Erschließung eines möglichen Gewerbegebietes wäre auch ohne eine Anbindung an die L 82 (alte B 75) möglich.

Da ein höhengleicher Bahnübergang bei der vorliegenden Trassenvariante nicht mehr möglich ist, muss auch hier ein Verfahren für die Aufhebung des Gleises erfolgen. Somit würde das Industriegleis ersatzlos entfallen.

Die Variante mit Kreisverkehr ist aus naturschutzrechtlicher Sicht wegen der geringeren Inanspruchnahme wertvoller Bereiche für Tiere, Pflanzen und Klima deutlich vorteilhafter **(Anlage 3)**.

Die Variante mit dem Tunnelbauwerk wird wegen des geringeren Flächenverbrauchs und der etwas geringeren Flächenverlärmung als Variante bevorzugt.

Lärmschutz ist für keine Variante notwendig. Ein Vergleich der Variante 11 mit den Varianten des Untersuchungskorridor ist aufgrund der unterschiedlichen Randbedingungen und Berechnungsmethode nicht möglich.

Aus stadtplanerischer Sicht ist eine siedlungsnahe Trasse zu bevorzugen und würde den Planungen des Regionalplanes weniger widersprechen.

Es wurden die alten Varianten mit einem Faktor für die Preisentwicklung und die höhere Lage der Brücke fortgeschrieben. Weiterhin sind bei einer Tunnelvariante gegenüber einer Brückenvariante die Ablösekosten an die DB Netz AG für den Tunnel unter den Gleisen mit hinzuzurechnen und zeitnah zu begleichen. Es sind bei allen Varianten keine Kosten des Grunderwerbes berücksichtigt. Die Kosten sind wie bei allen Varianten aufgrund der fehlenden Bodenuntersuchungen noch nicht gefestigt.

Die Baukosten für die Variante 11 mit Brücke liegen bei ca. 8 Mio. Euro (bei 15 % Planungs- und Bauleitungskosten), bei einer Tunnelvariante bei ca. 13,5 Mio. Euro. Der notwendige Anschluss an die Kurt-Fischer-Straße ist in den Kosten nicht enthalten, weil dieser nicht Hauptgegenstand der Machbarkeitsstudie ist. Eine Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander würde hierdurch erschwert werden. Weitere Kosten für ein eisenbahnrechtliches Verfahren für eine Aufhebung des Industriestammgleises sind ebenfalls nicht enthalten.

Die Baukosten für die Variante 7 mit Brücke liegen bei ca. 5,5 Mio. Euro, bei einer Tunnelvariante 12 Mio. Euro **(Anlage 4)**.

Vor einer Verfahrensvertiefung müssen die Daten in Rücksprache mit der Planfeststellungsbehörde aktualisiert werden.

Eine Übernahme der Straße durch das Land Schleswig-Holstein im Rahmen einer Umlenkung der L 82 ist nicht sehr wahrscheinlich. Ob sich der Kreis Stormarn in der Pflicht sieht, an der Entwicklung einer neuen Kreisstraße, muss in weiteren Gesprächen erörtert werden.

_____
Michael Sarach
Bürgermeister

Anlagen:
Anlage 1: Erläuterungsbericht Fachplaner
Anlage 2: Übersichtslageplan Variante 11
Anlage 3: Übersichtslageplan Varianten 11
Anlage 4: Übersichtslageplan Variante 11 Kreisverkehr und Variante 7