

# PROTOKOLLAUSZUG

## ÖFFENTLICH

|   |                                   |   |
|---|-----------------------------------|---|
| <b>Gremium:</b><br>Bau- und Planungsausschuss | <b>Sitzung vom:</b><br>02.03.2011 | <b>Niederschrift zur Sitzung</b><br>BPA/04/2011 |
|---|-----------------------------------|---|

2010/106

#### 4. **Masterplan** **Verkehr** **- Ergebnisse der untersuchten Planfälle**

Zu Beginn verweist der Vorsitzende auf den Antrag AN/012/2011, mit dem die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragen, den zweiten Punkt des Beschlussvorschlages wie folgt zu fassen:

Auf Basis dieser Ergebnisse wird ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept unter Einziehung der Konzeptbausteine „ÖPNV“ und „Radverkehr“ erarbeitet.

In der kurzen Erläuterung und Begründung wird von Ausschussmitgliedern betont, dass die Ergebnisse der Planfalluntersuchung nicht nur für sich stehen, sondern auch die weitere Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs beachtet werden müssen, um zum gewünschten „Masterplan Verkehr“ zu kommen.

Nachdem ein Ausschussmitglied allgemein darauf hingewiesen hat, dass man anhand der Ergebnisse zu den Planfällen nicht transparent erkennen kann, auf welchen Rechenwegen man zu den Kfz-Belastungen gekommen ist und man insofern nicht die Abweichungen zu den ISEK-Daten erklären kann, stellt ein Sitzungsteilnehmer der WAB-Fraktion folgende Fragen:

1. Die Auswirkungen der Nordtangente auf die Südumfahrung sind nicht berechnet.  
Warum liegen diese Werte für den gesamten Ostring und für die südlichen Stadtteile nicht vor?
2. Die Verkehrsentlastung der Innenstadt ist gleich null.  
Welche Alternativ-Planfälle können die Innenstadt entlasten?
3. Welche Veränderungen sind durch die Eröffnung des Bahnhofs „Gartenholz“ entstanden bzw. werden sich noch ergeben?
4. Unter „Ein erstes Fazit“ – Vergleich der Planfälle – 2. Absatz schreibt Herr Luft:

„Die untersuchte Trasse der **Südumfahrung** hat für Ahrensburg nur eine eingeschränkte verkehrliche Wirksamkeit. Aufgrund der hohen

Baukosten werden die Kfz-Belegungen ohne eine strategische Einbindung in das Hamburger Straßennetz die Realisierbarkeit erheblich einschränken. Die Prüfung weiterer **Alternativen** war nicht Auftragsbestandteil.“

### **Frage: Welche Alternativen sind damit gemeint?**

Zu diesen Fragen wird geklärt, dass

- die Auswirkungen der Nordtangente wegen des hohen Ziel- und Quellverkehrs im Gewerbegebiet Nord auf die Kfz-Belastungen im Süden der Stadt minimal sein dürften,
- die Innenstadt durch die Wahl siedlungsnaherer Trassen verstärkt hätte entlastet werden können,
- die Auswirkungen der Bahnstation Ahrensburg-Gartenholz berücksichtigt worden sind und
- die Alternativen - wie die sogenannte „Kuhlenmoortrasse“ - von vornherein nicht berechnet werden sollten.

In der anschließenden Beratung stellen Ausschussmitglieder fest, dass – wie auch schon durch den Gutachter empfohlen – viele Planfälle angesichts der Ergebnisse nicht weiter verfolgt werden müssen; beispielhaft werden die Planfälle 8 (nördliche Verlängerung Kornkamp östlich der Bahnstrecke nach Bargteheide) und 11 (Öffnung der Brücke Vierbergen) genannt. Während darauf hingewiesen wird, dass mit den Verkehrsberechnungen für die Planfälle die Phase der Analyse abgeschlossen ist und man nunmehr zwar mit allen Daten in die Konzeption des „Masterplanes Verkehr“ eintritt, jedoch viele Planfälle nicht mehr näher betrachten muss, stellt ein Ausschussmitglied den Antrag, in der heutigen Sitzung über die einzelnen Planfälle und deren weitere Betrachtung abzustimmen. Dieses hätte auch eine zeitnahe klärende Stellungnahme gegenüber den Nachbargemeinden wie Großhansdorf zur Folge.

Nachvollzogen wird von den meisten Ausschussmitgliedern, dass die Nordtangente und Südumfahrung verkehrlich kaum Verknüpfungspunkte haben und insofern unabhängig voneinander betrachtet werden können; nach Auffassung einiger Sitzungsteilnehmer muss jedoch die angestrebte gesamtstädtische Lösung auch Alternativen für die südlichen Stadtteile umfassen.

In diesem Zusammenhang heben verschiedene Sitzungsteilnehmer die Besonderheiten der Siedlungsstruktur Ahrensburgs hervor, die einerseits in der Attraktivität des Gewerbegebietes Nord/Beimoor-Süd und der Innenstadt mit den barocken Achsen sowie andererseits in der innerstädtischen Raumüberwindung durch die Entwicklungsachse Bahnstrecke HH-HL, Stellmoor Tunnel und Aue besteht.

Die BPA-Mitglieder kommen angesichts der umfassenden Basisdaten und des überprüften Verkehrsrechenmodells überein, unabhängig von den zu klärenden Detailfragen zunächst vom Grundsatz her die Ergebnisse der Planfallberechnungen so zu akzeptieren, auch wenn nicht alle Rechenschritte ma-



*Dem Protokoll sind als Anlage beigefügt die Fragen und dazugehörigen Antworten/Stellungnahmen aus dem Forum Masterplan am 13.01.2011, die bisher nur auf der Homepage der Stadt veröffentlicht waren.*

