



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr -

### **Verkehrspolitische Maßnahmen im Raum Glinde – Oststeinbek**

(Bezug: Kleine Anfrage vom 16.05.2000, Drucksache 15/105 und die neueste Ausgabe des REK Metropolregion Hamburg, Kabinettsbeschluss vom November 2000)

1. Sind die unter der Frage 4 obiger Kleinen Anfrage für das Jahr 2000 geplanten ÖPNV-Verkehrsinfrastrukturvorhaben durchgeführt worden?  
Wenn nein, warum nicht?

Die Maßnahmen wurden im Rahmen des Straßenbauplans für Landesstraßen für das Jahr 2000 in Angriff genommen. Die erforderlichen Plangenehmigungen liegen bis auf eine Teilmaßnahme (Busspur Ost) vor. Ein Baubeginn im Jahre 2000 war nicht möglich, weil Klagen gegen Plangenehmigungen für zwei Teilmaßnahmen vor dem Verwaltungsgericht in Schleswig erhoben wurden und nur eine Umsetzung der Gesamtmaßnahme sinnvoll ist. Das Vorhaben ist im Straßenbauplan für Landesstraßen für das Jahr 2001 wieder ausgewiesen.

2. Welche Kapazitätsreserven sieht die Landesregierung noch in der L 94, wenn schon 1995 über 20.000 Fahrzeuge/Tag gezählt wurden?
3. Ist es richtig, dass bei Verkehrsplanungen ab 20.000 Fahrzeugen/Tag ein vierspuriger Straßenausbau/Autobahnen vorgesehen ist?

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit der L 94 ist die "Empfehlung für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen" (EAHV 1993) anzuwenden. Hier wird für zweistreifige Fahrbahnen ein Leistungsfähigkeitsbereich von 1400 bis 2200 Kfz/h definiert. Daraus ergibt sich eine mögliche Tagesbelastung von bis zu 22.000 Kfz/24h.

Diese wird nur im Zulauf auf die Anschluss-Stelle Öjendorf (A 1) annähernd erreicht, so dass dort kaum noch Kapazitätsreserven vorhanden sind. In einer Gesamtbewertung ist angesichts der geplanten Maßnahmen und der möglichen Ausweichrouten ein 4-streifiger Ausbau der L 94 nicht beabsichtigt.

4. In dem Gutachten REK-Metropolregion Hamburg ist eine Verlängerung der U-Bahn bis Glinde oder Neuschönningstedt als wichtige verkehrslenkende Maßnahme vorgesehen sowie in der Kleinen Anfrage als stark den Individualverkehr entlastende Maßnahme bestätigt worden. Wann wird die Landesregierung z.B. über die LVS zumindest eine Planungsstudie in Auftrag geben?

Aufgabenträger für die U-Bahn ist der Kreis Stormarn; nach Auskunft des Kreises ist eine Planungsstudie bisher nicht vorgesehen.

5. Können derartige U-Bahnprojekte in Metropolregionen neben Landesmitteln auch aus Regionalisierungsmitteln der Bahn, aus dem GVFG und aus EU-Mitteln finanziert werden? Welche weiteren Finanzierungsmittel gibt es für derartige Projekte?

Grundsätzlich ist eine Förderung von U-Bahn-Projekten im Rahmen der jeweiligen Förderrichtlinien und zur Verfügung stehender Haushaltsmittel aus Regionalisierungs- und GVFG-Mitteln möglich. Möglich ist ferner ergänzend hierzu eine Förderung aus dem gemeinsamen Förderfonds der Länder Hamburg/Schleswig-Holstein/Förderfonds Nord (§ 20 Finanzausgleichgesetz). EU-Mittel stehen nicht zur Verfügung.

6. In der Kleinen Anfrage wird bestätigt, dass seit 1973 regionale Entlastungen geplant aber nicht realisiert wurden, teilweise durch Widerstand angrenzender Kommunen. Dazu folgende Frage: Welche Verkehrsaufkommen lagen den Planungen von 1973 zugrunde, welche Verkehrsmengen wurden zuletzt seitens des Verkehrsministeriums gezählt und für 2010 prognostiziert?

Der am 06.09.1978 erlassene Planfeststellungsbeschluss zum Bau einer Ortsumgehung von Oststeinbek/Glinde im Zuge der L 94, wurde mit Beschluss vom 30.07.1987 aufgehoben. Die Verkehrsmengenkarte des Jahres 1975 weist für die Zählstelle Oststeinbek 16.441 Kfz/24 h und die Zählstelle Glinde 12.615 Kfz/24 h als Verkehrsbelastung aus. Im Jahre 1995 lagen die Belastungswerte bei 20.252 Kfz/24 h und 14.692 Kfz/24 h. Die Auswertung der Verkehrszählung 2000 wird zum Jahresende 2001 vorliegen. Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2010 liegen für die L 94 nicht vor.