



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Annabell Krämer (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Verkehrliche Auswirkungen der Hillwood-Ansiedlung in Ellerau

1. In der Antwort auf die Kleine Anfrage 20/1555 vom 15. November 2023 heißt es, dass das MWVATT für eine genauere verkehrliche Bewertung der Auswirkungen des Ansiedlungsvorhabens Hillwood in Ellerau auf den Kreis Segeberg und die Gemeinde Ellerau zugehen werde. Ist das MWVATT wegen einer genaueren verkehrlichen Bewertung bereits mit dem Kreis Segeberg und der Gemeinde Ellerau im Austausch? Wenn ja, wann wurden welche Gespräche geführt und welche Erkenntnisse zur verkehrlichen Bewertung konnten gewonnen werden? Wenn nein, warum nicht? Bitte erläutern.

Antwort:

Der Austausch mit dem Kreis Segeberg wurde aufgenommen. Der Kreis wurde mit Schreiben vom 14. Dezember 2023 wegen der bis dahin nicht erfolgten Beteiligung im Rahmen der TÖB-Beteiligung um nähere Informationen zu den verkehrlichen Auswirkungen gebeten. Insbesondere wurde um Vorlage einer verkehrstechnischen Untersuchung, aus der die Auswirkungen auf das Straßennetz und insbesondere die Landesstraße 76 und den Knotenpunkt Bahnstraße/ Friedrichsgaber Straße (L 76) sowie den AKN-Bahnübergang Tanneneck hervorgehen, gebeten.

Mit Schreiben vom 02.01.2024 hatte der Kreis Segeberg entsprechende Informationen vorgelegt, die von der Straßenbauverwaltung des Landes geprüft und ausgewertet wurden.

Am 05.04.2024 wurde der Kreis Segeberg über das Ergebnis der Überprüfung informiert (siehe auch Antwort zu Frage 3).

2. Verkehrsminister Madsen sagte bei einem Ortsbesuch in Quickborn am 20. Dezember 2023: „Es braucht dringend eine Lösung. Die Straßen hier sind sehr eng und die Überlastung ist jetzt schon da.“¹ Hat die Landesregierung konkrete Möglichkeiten zur Verbesserung der verkehrlichen Situation zwischen dem Hillwood-Gelände und der Autobahnabfahrt Quickborn geprüft? Wenn ja, welche Möglichkeiten wurden mit welchem Ergebnis diskutiert? Wenn nein, warum nicht? Bitte erläutern.

Antwort:

Die Landesregierung agiert im Rahmen ihrer Zuständigkeiten.

Die Planungshoheit zur Gebietsentwicklung liegt bei den Gemeinden. Die Planungshoheit der Gemeinden umfasst unter anderem auch, eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten. Dazu gehört auch die Sicherung der (verkehrlichen) Erschließung.

Die Erteilung einer Baugenehmigung liegt in der Zuständigkeit des Kreises Segeberg.

In beiden Fällen kann die Landesregierung (hier Straßenbauverwaltung) im Rahmen erfolgter TÖB-Beteiligungen Einfluss auf die Berücksichtigung ihrer Belange nehmen.

Die Straßenbauverwaltung des Landes hat sich zu möglichen Folgen für die geplante BÜSTRA-Anlage eingebracht.

Ferner wurde zum Verkehrsgutachten des Kreises eine fachliche Stellungnahme abgegeben. Konkrete Möglichkeiten konnten zwischen Straßenbauverwaltung und Kreis nicht erörtert werden, da das vorgelegte Gutachten als fachlich nicht abschließend betrachtet wird (siehe auch Antwort zu Frage 3).

3. Wie bewertet die Landesregierung das Verkehrsgutachten der Stadt Quickborn zu den Auswirkungen der Hillwood-Ansiedlung, insbesondere mit Blick auf die Verkehrssicherheit sowie im Vergleich zum Verkehrsgutachten des Unternehmens Hillwood? Bitte erläutern.

¹ https://www.quickborn.de/Ver%C3%B6ffentlichungen/Quickborn/Pressemitteilungen/PM+2023_329-p-24092.html.

Antwort:

Nach hier vorliegenden Informationen lag zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung im Frühjahr 2023 kein Verkehrsgutachten vor. Ein solches Gutachten wurde durch den Kreis Segeberg erst nachträglich aufgrund anhängiger Verfahren gegen die Baugenehmigung angefordert und im Auftrag des Investors erstellt.

Auf direkte Nachfrage beim Kreis wurde dem MWVATT im Januar 2024 die „Verkehrsuntersuchung zur Ansiedlung einer gewerblichen Nutzung an der Werner-von-Siemens-Straße in Ellerau“ überreicht.

Nach den Ergebnissen dieser Verkehrsuntersuchung erscheint das prognostizierte Verkehrsaufkommen von täglich 540 LKW (1080 Fahrten) und 168 PKW (336 Fahrten) in Bezug auf das umliegende Straßennetz verträglich.

Allerdings ist dieses Verkehrsgutachten aus Sicht des MWVATT als nicht abschließend anzusehen. Einerseits berücksichtigt das gewählte Berechnungsverfahren die vorliegenden Randbedingungen nur unzureichend und andererseits liegen dem LBV.SH aus Vor-Ort-Betrachtungen und Erfahrungen Kenntnisse eines gestörten Verkehrsablaufes an den beiden in der Verkehrsuntersuchung betrachteten Knotenpunkten vor.

Im Zuge der durchgeführten Prüfung und Bewertung des Gutachtens wurde festgestellt:

1. Im Analysefall wird an den beiden untersuchten Knotenpunkten rechnerisch eine sehr gute bis gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) nach dem „Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015 (HBS 2015)“ festgestellt.
2. Die vorhandenen Randbedingungen vor Ort (Bahnübergangs- und Straßensicherungs-Anlage (BÜSTRA-Anlage) am Knotenpunkt (KP) 1 (Bahnstraße/ Buchenweg) und die verkehrabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage (LSA) am KP 2 (Bahnstraße/ Friedrichsgaber Straße)) können im Berechnungsverfahren des HBS 2015 nicht berücksichtigt werden. Das Ingenieurbüro stellt dies richtiger Weise im Schlussbericht dar, geht jedoch nicht auf eine Berücksichtigung dieser Feststellung vor dem Hintergrund der ermittelten Ergebnisse ein. Dem LBV.SH liegen aus Vor-Ort-Betrachtungen und Erfahrungen Kenntnisse eines zumindest gestörten Verkehrsablaufes an beiden Knotenpunkten vor, so dass eine rein rechnerische Ermittlung der QSV nach HBS 2015, mit der gewählten Pauschalisierung als nicht abschließend anzusehen ist.
3. Weiter wurden die Abhängigkeiten beider Knotenpunkte sowohl untereinander als auch zu benachbarten Knoten (explizit KP Berliner Damm/ Bahnstraße/ Ellerauer Str.) sowie den Schließabläufen und -zeiten der Bahnanlage nicht aufgeführt bzw. nicht detailliert untersucht.

Die Feststellungen 1-3 gelten auch für die Bewertung des prognostizierten Verkehrs. Selbst unter den angenommenen Verteilungen der Quell- und Zielverkehre auf das Netz werden die sich ergebende Problematik der Rückstauflächen und –längen und die Auswirkungen dieser auf die einzelnen Knotenpunkte oder Knotenpunktfolgen nicht analysiert bzw. dargestellt.

Im Ergebnis steht die Feststellung, dass aufgrund der nicht erfüllten Voraussetzungen für ein rechnerisches Bewertungsverfahren nach HBS 2015 die vorliegenden Ergebnisse nur als erste Näherung anzusehen sind und keine abschließende Bewertung des Verkehrs sowohl im Analyse- als auch im Prognosefall darstellen. Gemäß HBS 2015 sollte hier zur Bewertung der Leistungsfähigkeit eher oder ergänzend ein alternatives Verfahren (z. B. mikroskopische Verkehrsflusssimulation) zur Anwendung kommen.

4. Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen der Hillwood-Ansiedlung auf das Radverkehrskonzept der Stadt Quickborn – unter anderem mit Blick auf die geplante Veloroute in der Bahnstraße sowie den geplanten Radwegeausbau entlang der Landesstraße 76 –, durch das der Radverkehr vor Ort gefördert werden soll? Bitte erläutern.

Antwort:

In den erstellten Verkehrsgutachten wurde das Augenmerk auf die Auswirkung der geplanten Ansiedlung auf die Kraftfahrzeugverkehre und deren Verteilung im Straßenverkehrsnetz gelegt. Auswirkungen auf die Radfahrer wurden nicht betrachtet, so dass hierzu derzeit keine Daten vorliegen, die bewertet werden können.

Grundsätzlich können hohe Straßenverkehrsbelastungen durch Kraftfahrzeuge die Notwendigkeit von Radwegen begründen.

5. In den Antworten auf die Kleinen Anfragen 20/1502 vom 24. Oktober 2023 und 20/1556 vom 16. November 2023 wurde auf die notwendig gewordene Überarbeitung der Planungen für die BÜSTRA-Anlage am Bahnhof Tanneneck verwiesen. Gibt es bereits einen neuen Planungsstand für die Fußgängerquerung? Wenn ja, welche Umplanungen sind notwendig, welche Auswirkungen auf die Kosten ergeben sich und wie sieht der neue Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahme aus? Wenn nein, wann ist mit einem neuen Planungsstand und Zeitplan zu rechnen? Bitte erläutern.

Antwort:

Entlang der Bahnstraße verläuft eine Bahnlinie der AKN. Im Bereich des Knotenpunktes Buchenweg/ Bahnstraße/ Bahnlinien (AKN-Haltepunkt Tanneneck)

kreuzt diese Bahnlinie den Buchenweg. Zur Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit des AKN-Haltepunktes Tanneneck und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist seit 2021 eine BÜSTRA-Anlage durch die AKN in Planung. Laut Verkehrsuntersuchung sind die prognostizierten, vorhabenbedingten Verkehre auf das umliegende Verkehrsnetz verträglich. Allerdings werden seitens der AKN durch das Ansiedelungsvorhaben erhebliche Mehrkosten für den Umbau erwartet. Die Planungen der BÜSTRA sind laut AKN zu überarbeiten und zunächst die Eignung der benachbarten Straßen für den erwarteten Schwerlastverkehr zu prüfen.

Die ursprünglich geplante Umsetzung der BÜSTRA-Anlage im Jahr 2024 wird nicht mehr möglich sein. Ein neuer Fertigstellungstermin kann frühestens im Verlauf der Umplanung genannt werden. Dies schließt eine Aussage zu den Kosten mit ein.

In diesem Zusammenhang ist dann über die nicht-bundeseigenen Bahnen eine Grundsatzentscheidung zu treffen, ob und in welchem Umfang eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz vorliegt. Dabei sind vorrangig Änderungen zur Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Entwicklung des Verkehrs und andererseits vorhabenbezogenen Veränderungen zu berücksichtigen. Im Falle einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme beteiligt sich das Land an den Kosten, dagegen wären vorhabenbedingte Veränderungen durch den Veranlasser zu tragen.

6. Laut der Antwort auf die Kleine Anfrage 20/1511 vom 24. Oktober 2023 ist die Landesstraße 76 zwischen der Bundesautobahn A 7 und der Bundesstraße B 4 innerhalb der Ortslagen in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Für wann ist die Sanierung der Landesstraße 76 in diesem Abschnitt entsprechend vorgesehen und inwiefern hat die Reduzierung der Investitionsmittel für den LBV im Haushalt 2024 Auswirkungen auf eine mögliche Sanierung? Bitte erläutern.

Antwort:

Der Zustand der L 76 ist der Straßenbauverwaltung bekannt und es besteht auch kein Zweifel an der Sanierungsbedürftigkeit.

Aufgrund der gegebenen Randbedingungen können nicht alle sanierungsbedürftigen Landesstraßen zeitgleich saniert werden. Daher ist eine Prioritätenreihung erforderlich.

Die Landesregierung hat auf der Grundlage einer im Jahr 2021 durchgeführten Straßenzustandserfassung mit der Landesstraßenerhaltungsstrategie 2019-2030 und der Fortschreibung 2023-2035 sowie Bereitstellung von entsprechenden Finanzmitteln jährlich reagiert.

In dem Erhaltungsprogramm 2023 – 2027, welches auf der Landesstraßenerhaltungsstrategie basiert, ist eine grundlegende Sanierung der L 76 in dem genannten Bereich nicht enthalten. Sie ist dementsprechend derzeit nach 2027 vorgesehen.

Eine für 2025 vorgesehene erneute Straßenzustandserfassung könnte neue Prioritäten ergeben.

Die Verkehrssicherheit der L 76 wird unabhängig davon aufrechterhalten.