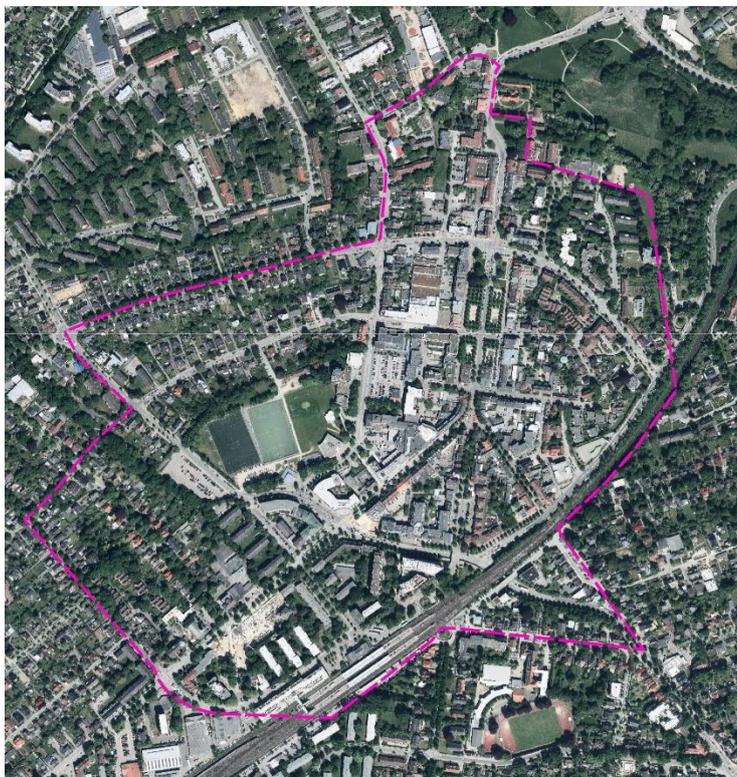


Parkraummanagementkonzept Ahrensburg



Im Auftrag

Stadt Ahrensburg
Fachdienst IV.2
Stadtplanung/Bauaufsicht
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg

Mai 2022

Parkraummanagementkonzept Ahrensburg

Auftraggeber: Stadt Ahrensburg
Fachdienst IV.2
Stadtplanung/ Bauaufsicht
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg

Auftragnehmer: SBI Beratende Ingenieure für
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
040/25 19 57-0
office@sbi.de
www.sbi.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Peter Hitsch
Korbinian Pfeiffer, M. Sc.

Stand: Mai 2022

Projekt: 8168K01
G:\PRJ\8100-8199\8168-Ahrensburg-Innenstadt_10-VU\Bericht\8168_Bericht_220524.docx

Inhalt

1	Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen.....	6
2	Bestandsanalyse	9
2.1	Methodik der Parkraumerhebung.....	9
2.2	Parkraumangebot.....	11
2.3	Parkraumnachfrage für das Untersuchungsgebiet.....	13
2.3.1	Parkmöglichkeiten im Straßenraum	13
2.3.2	Parkmöglichkeiten in den Parkbauten.....	17
2.4	Fahrradabstellanlagen.....	19
2.5	Parkraumnachfrage für die einzelnen Blöcke.....	23
2.6	Erhebung Fuß- und Radverkehr.....	36
3	Kontrollerhebung	38
4	Befragungen	41
4.1	Einschränkungen aufgrund der Covid-19-Pandemie	41
4.2	Ergebnisse der Online-Befragung.....	42
4.2.1	Fazit.....	52
4.3	Ergebnisse der Befragung der Gewerbetreibenden.....	53
4.3.1	Struktur der teilnehmenden Gewerbetreibenden	53
4.3.2	Bewertung der verkehrlichen Gesamtsituation.....	53
4.3.3	Bewertung der Situation im direkten Umfeld des Geschäfts.....	54
4.3.4	Einschätzung der Verkehrsmittelwahl der Kunden	54
4.3.5	Einschätzung der Veränderungsbedarfe.....	54
5	Verkehrsprognose.....	55
6	Parkraummanagementkonzept	58
6.1	Öffentlicher Straßenraum	59
6.1.1	Bewirtschaftung	59
6.1.2	Bewohnerparken	62
6.1.3	Parkgebührenverordnung.....	62
6.1.4	Kontrolle	63
6.2	Auslastung der Parkhäuser	63
6.3	Konzeption Parkleitsystem	64
7	Zusammenfassung und Fazit.....	67
8	Ausblick	70
9	Anlagenverzeichnis.....	72

10	Anhang	73
10.1	Erhobene Daten zu allen Blöcken am Do. 17. September 2020.....	73
10.2	Erhobene Daten zu allen Blöcken am Sa. 19. September 2020.....	84
10.3	Erhobene Daten zu den einzelnen Straßen	95
10.4	Erhobene Daten zu den Parkhäusern	173
10.5	Erhobene Daten zum Fuß- / Radverkehr	177
10.6	Erhobene Daten für Parkstandbilanz	183
10.7	Mögliche Standorte der Parkleitsystem-Schilder.....	186

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Kernbereich und Erfassungsgebiet der Parkraumuntersuchung.....	8
Abbildung 2: Auswertungsbereiche.....	10
Abbildung 3: Informationstafel zum Parkleitsystem im Bestand.....	12
Abbildung 4: Belegung der Parkstände nach Nutzergruppen (Donnerstag)	13
Abbildung 5: Belegung der Parkstände nach Nutzergruppen (Samstag).....	14
Abbildung 6: Verteilung der Parkdauer auf den Parkständen (Donnerstag)	15
Abbildung 7: Verteilung der Parkdauer auf den Parkständen (Samstag).....	15
Abbildung 8: Belegung der öffentl. Parkstände nach Nutzergruppen (Donnerstag)	16
Abbildung 9: Belegung der öffentl. Parkstände nach Nutzergruppen (Samstag).....	16
Abbildung 10: Belegung der gesamten Parkhäuser am Donnerstag	17
Abbildung 11: Belegung der gesamten Parkhäuser am Samstag.....	18
Abbildung 12: Beispielfotos von Anlehnbügel und Vorderradhaltern	19
Abbildung 13: Beispielfotos von Fahrrad-Parkschnecken und Fahrradparker	19
Abbildung 14: Beispielfoto von Werbeparkern	19
Abbildung 15: Beispielfotos von Geländer und Informationstafel.....	20
Abbildung 16: Beispielfotos von Schildermast und Stütze	20
Abbildung 17: Beispielfotos von willkürlich abgestellt und Baum	20
Abbildung 18: Übersicht und Beispielfoto von Block 1	24
Abbildung 19: Übersicht und Beispielfoto von Block 2	25
Abbildung 20: Übersicht und Beispielfoto von Block 3	26
Abbildung 21: Übersicht und Beispielfoto von Block 4	27
Abbildung 22: Übersicht und Beispielfoto von Block 5	28
Abbildung 23: Übersicht und Beispielfoto von Block 6	29
Abbildung 24: Übersicht und Beispielfoto von Block 7	30
Abbildung 25: Übersicht und Beispielfoto von Block 8	31
Abbildung 26: Übersicht und Beispielfoto von Block 9	32
Abbildung 27: Übersicht und Beispielfoto von Block 10	33
Abbildung 28: Auslastung zur Spitzenstunde je Block – alle Parkstände	34
Abbildung 29: Auslastung zur Spitzenstunde je Block – öffentliche Parkstände.....	35
Abbildung 30: Lage der Querschnitte zur Fuß-/Radverkehrszählung	36
Abbildung 31: Mengen des Fuß-/Radverkehrs je Querschnitt	37
Abbildung 32: Vergleich der Belegung der Straßen je Block am Donnerstag.....	38
Abbildung 33: Vergleich der Belegung der Straßen je Block am Samstag	39

Abbildung 34: Vergleich der Belegung der Parkhäuser	40
Abbildung 35: Zweck des Besuchs	42
Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl	43
Abbildung 37: Belegung der Autos.....	43
Abbildung 38: Aufenthaltsdauer	44
Abbildung 39: Bewertung Parkplatzangebot für Pkw	44
Abbildung 40: Bewertung Parkplatzangebot für Pkw diff. nach Verkehrsträgern.....	45
Abbildung 41: Bewertung Parkplatzangebot für Fahrräder	45
Abbildung 42: Bewertung Parkplatzangebot für Fahrräder diff. nach Verkehrsträgern	46
Abbildung 43: Bedarf an mehr Parkplätzen für Pkw.....	47
Abbildung 44: Bedarf an mehr Stellplätzen für Fahrräder	47
Abbildung 45: Bedarf an besserer Fußverkehrsinfrastruktur.....	48
Abbildung 46: Bedarf an besserer Radverkehrsinfrastruktur	48
Abbildung 47: Bedarf an besserer Infrastruktur für öffentlichen Verkehr	49
Abbildung 48: Bedarf an einer autoärmeren Innenstadt.....	49
Abbildung 49: Wohnort.....	50
Abbildung 50: Wohnort differenziert nach Verkehrsträgern	50
Abbildung 51: Besuchshäufigkeit	51
Abbildung 52: Besucherfrequenz	53
Abbildung 53: Zu- und Abnahme der Parkstände im Innenstadtring verortet	55
Abbildung 54: Bilanz des zukünftigen Stellplatz-Angebots	56
Abbildung 55: Verkehrsprognose – zukünftige Auslastung.....	57
Abbildung 56: Parkraumbilanz: Verhältnis Aktuelle/Zukünftige Angebot/Nachfrage.....	57
Abbildung 57: Parkstandbelegung der unbewirtschafteten Parkstände.....	59
Abbildung 58: Belegung der unbewirtschafteten Parkstände je Block.....	60
Abbildung 59: Bewirtschaftungszone 1	60
Abbildung 60: Bewirtschaftungszonen mit Bewohnerparkgebieten	61
Abbildung 61: Aufbau und Verteilung der Schilder.....	66
Abbildung 62: Verkehrsprognose – zukünftige Auslastung des Ausblickszenario	70
Abbildung 63: Parkraumbilanz - Ausblickszenario: Verhältnis Aktuelle/Zukünftige Angebot/Nachfrage	70

1 Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist die Erstellung eines Parkraummanagementkonzeptes für die Innenstadt Ahrensburgs einschließlich des Bahnhofsumfeld.

Für das ganzheitliche Parkraummanagementkonzept sind gemäß Aufgabenstellung folgende Ziele zu verfolgen:

- Reduzierung des MIV in der zentralen Innenstadt (barocke Stadtachse)
- Verbesserung der Erreichbarkeit durch Erhöhung der Parkchancen von qualifizierten Nachfragegruppen (Bewohner sowie Kunden/Besucher)
- Verringerung des Parksuchverkehrs im innerstädtischen und innenstadtnahen Quartieren
- Verbesserung der Wohnumfeldqualität
- Erhöhung des Parkstandumschlages
- Verlagerung der Parkraumnachfrage von Berufspendlern auf andere Verkehrsmittel oder in private Angebote
- Verlagerung der Parkraumnachfrage mit längeren Parkdauern in öffentlich zugängliche Parkbauten sowie
- Beeinflussung des Mobilitäts- und Parkverhaltens von Bewohnern, Beschäftigten und Kunden/Besuchern
- Bessere Verkehrsorganisation
- Förderung des Radverkehrs durch bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen
- Attraktives ÖPNV-Angebot
- Wegweisung für Pkw-Fahrer, Fußgänger und Radfahrer
- Einbezug aktueller städtebaulicher Entwicklungen und Projekte, wie beispielsweise der TGA Stormarnplatz.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung gliedert sich dabei in eine umfangreiche Bestandsanalyse mit Erfassung des aktuell vorhandenen öffentlichen und öffentlich zugänglichen, privaten Parkraumangebots und der jeweiligen Parkregelungen im Untersuchungsgebiet. Private Stellplätze auf abgeschlossenen Grundstücken oder in Tiefgaragen werden nicht betrachtet.

Nach einer Aufnahme aller Parkmöglichkeiten im Kernbereich wird deren Belegung erfasst. Mit der Auswertung dieser Erhebung können dann mögliche Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung erarbeitet werden. Zusätzlich werden Baumaßnahmen berücksichtigt, die sich auf Parkraumangebot und -nachfrage auswirken.

Die Erhebungen haben im September 2020 in einer Phase mit diversen Einschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie stattgefunden, sodass auf Bitte der Politik im Oktober 2021 noch einmal stichprobenartig eine Kontrollerhebung durchgeführt wurde. Die Vergleichswerte der Kontrollerhebung sind auch Bestandteil dieser Untersuchung.

In Ergänzung zu den Bestandaufnahmen und Erhebungen zum ruhenden Verkehr wurden August 2020 zusätzlich die aktuelle Fahrradparksituation in der Ahrensburger Innenstadt aufgenommen.

Weiterhin wurden von der STEG Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft Hamburg mbH eine Online-Befragung und eine Befragung der Gewerbetreibenden durchgeführt. Die Online-Befragung hatte zum Ziel, mehr über die Besucher des Ahrensburger Zentrums zu erfahren. Ziel der Befragung der Gewerbetreibenden war deren Einschätzung zur verkehrlichen Situation im Ahrensburger Zentrum sowie in ihrem direkten Umfeld einzuholen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Kernbereich der Ahrensburger Innenstadt mit sämtlichen Straßen einschließlich der vorhandenen Parkplätze sowie des P-R Parkhauses Alter Loksuppen an der Bahnhofstraße und die Parkhäuser Alte Meierei, Woldenhorn und die Tiefgarage des City Centers.

In Abbildung 1 sind der Kernbereich und das Erfassungsgebiet der Parkraumuntersuchung dargestellt.

Als Grundlage für die Bearbeitung dienen u.a. folgende Angaben:

- Grundlagenplan inklusive Abgrenzung des Untersuchungsgebiets,
- Einteilung des Untersuchungsgebiets in verschiedene Auswertungsbereiche,
- der aktuelle Stand von Bauvorhaben im Untersuchungsbereich.



Abbildung 1: Kernbereich und Erfassungsgebiet der Parkraumuntersuchung

2 Bestandsanalyse

Die aktuellen Regelungen zur Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet sind sehr heterogen. In einigen Bereichen ist eine Reglementierung der Nutzung vorhanden, in anderen jedoch stehen die Parkstände allen Nutzenden ohne Einschränkungen zur Verfügung. Dies führt zu einem hohen Pkw-Besitz und die dominante Stellung des privaten Pkw im Stadtbild.

2.1 Methodik der Parkraumerhebung

Am Donnerstag, den 17. September 2020 wurden die Nutzung und Auslastung des vorhandenen Parkraumangebots sowie die Parkdauern im gesamten Untersuchungsgebiet erhoben. Um eine Vergleichbarkeit zum Wochenende herstellen zu können, wurde zudem am Samstag, den 19. September 2020 erhoben. Es handelt sich hierbei um einen Markttag außerhalb der Ferienzeit. Die Ergebnisse dieser Erhebungen können daher als repräsentativ eingeordnet werden.

Im Zeitraum von 6:00 bis 20:00 Uhr wurden die abgestellten Fahrzeuge in stündlichen Rundgängen parkstandgenau erfasst. Verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge (in Bereichen mit Halteverbot / eingeschränktem Halteverbot, auf Gehwegen oder im Bereich von Grundstückszufahrten) wurden ebenfalls standortgenau erfasst. Die stündlichen Rundgänge wurden durch zwei Nachterhebungen vor Beginn (ca. 3:00 Uhr) und nach Ende (ca. 23:00 Uhr) der Erhebung ergänzt.

Zur Wiedererkennung der abgestellten Fahrzeuge wurden die Ziffern des Kfz-Kennzeichens notiert. Eine Zuordnung zu konkreten Fahrzeugen oder Personen ist nicht möglich. Die Einhaltung der zulässigen Parkdauern ergibt sich aus der Auswertung der Parkdauern.

Für die Erhebung der öffentlichen Parkstände wurde das Untersuchungsgebiet zunächst in 10 Erhebungsbereiche entlang der Straßen eingeteilt. Die Erhebungsbereiche wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber für die Auswertung zu 9 Auswertungsbereichen, sogenannten Blöcken zusammengefasst.

Um das Umfeld des Bahnhofs mit der P+R Nutzung umfassend zu erheben wurde ein weiterer Block südlich des Bahnhofs Ahrensburg definiert. Die Auslastung dieser Parkstände wurde am Samstag, den 23. Oktober und Donnerstag, den 28. Oktober 2021 erhoben. Die räumliche Zuordnung der Auswertungsbereiche zeigt [Abbildung 2](#).

Die Auswertung unterscheidet in Anlehnung an die Empfehlungen für Verkehrserhebungen zwischen Kurzzeitparker (bis 3 h Parkdauer), Mittelzeitparker (bis 5 h Parkdauer), Langzeitparker (bis 8 h Parkdauer), Dauerparker/P+R (über 8 h Parkdauer) sowie Nachtparken (die Fahrzeuge wurden mindestens während einer Nachterhebung erfasst) [1].

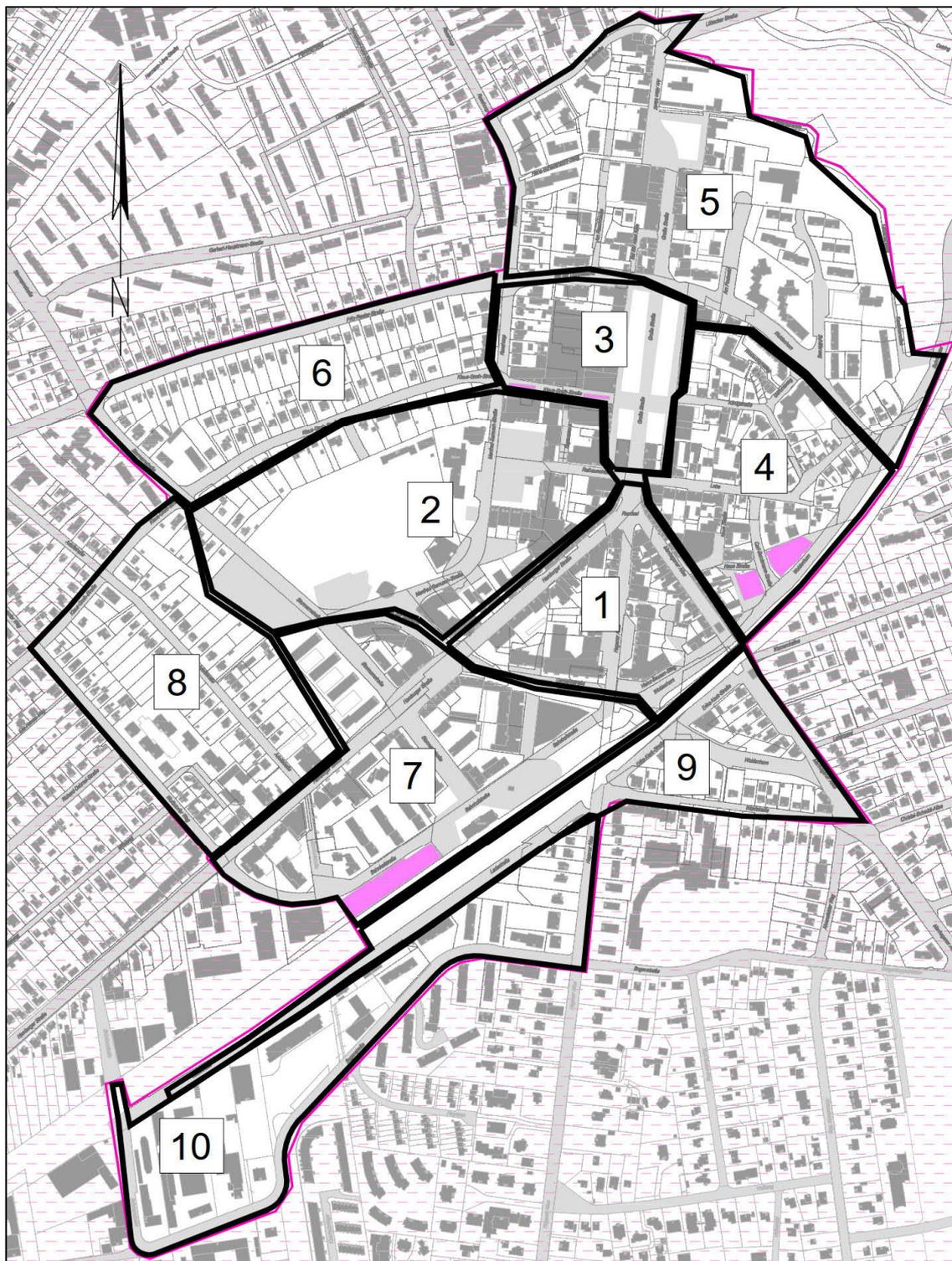


Abbildung 2: Auswertungsbereiche

Im vorliegenden Fall wird die Auswertung der Parkdauer zusätzlich differenziert in die Zeitbereiche „bis 1 h“; „bis 2 h“ und „bis 3 h“. Diese Unterscheidung ist insbesondere in Bereichen mit einer Beschränkung der zulässigen Parkdauer von Bedeutung.

Eine Auslastung der Abstellanlagen lässt sich nach [1] wie folgt bewerten:

- ≥ 90 % Auslastung - sehr hoher Parkdruck,
- 80 bis 89% Auslastung - hoher Parkdruck,
- 70 bis 79 % Auslastung - mittlerer Parkdruck,
- 60 bis 69 % Auslastung - geringer Parkdruck,
- ≤ 59 % Auslastung - kein Parkdruck.

Bei der Bewertung der Ergebnisse sind die möglichen Abweichungen zwischen erhobener und tatsächlicher Parkdauer zu beachten. Bedingt durch die gewählte Erhebungsmethodik mit einer stündlichen Erfassung der Parkstandsbelegung beträgt die mögliche Abweichung zwischen erhobener und tatsächlicher Parkdauer bis zu einer Stunde. Zudem ist nicht auszuschließen, dass einzelne Parkvorgänge nicht erfasst wurden, wenn der Parkvorgang zwischen den stündlichen Rundgängen stattfand. Beide Teilaspekte schränken aber die Aussagekraft der Erhebungsergebnisse nicht maßgebend ein.

Für die Auswertung der Parkhäuser wurden die Einfahrten und Ausfahrten von 6 bis 20 Uhr gezählt. Zu einem festen Zeitpunkt wird die aktuelle Belegung erfasst. Mit Hilfe dieser Referenzzählung, lässt sich die gesamte Belegung zu jeder Stunde bestimmen.

2.2 Parkraumangebot

Bei der Erhebung des Parkraumangebots wurden sämtliche öffentliche und öffentlich zugängliche Parkstände erfasst. Zudem ist das Parkraumangebot auch hinsichtlich weiterer Reglementierungen wie etwa Parkdauerbeschränkungen und Behindertenparkstände differenziert.

Im betrachteten Bereich der Innenstadt Ahrensburg sind im Rahmen der aktuellen Erfassung **2.075 Parkmöglichkeiten** festgestellt worden. Die Verteilung der Parkstände auf die einzelnen Nutzungsarten zeigt Tabelle 1.

Nutzungsart		Anzahl
Behindert		40
Elektro		12
P + R		209
Parkscheibe	1 h	35
	2 h	40
	3 h	19
Parkschein		667
Unbewirtschaftet		794
Kunden		259
GESAMT		2.075

Tabelle 1: Verteilung der Abstellmöglichkeiten

Aufgrund von Baustellen an den Zähltagen standen zusätzlich 44 Parkstände nicht zur Verfügung. Davon entfallen 3 auf behinderten, 16 mit Parkschein und 25 unbewirtschaftete Parkstände. Ohne die Baustellen gibt es demnach 2.119 Parkstände.

Des Weiteren gab es zeitweise Einschränkungen des Parkraumangebots. In der Straße Lohe wurden 2 unbewirtschaftete Parkstände von 7 – 17 Uhr blockiert. In einem Hinterhof an der Großen Straße war der Zugang zu 7 Kunden-Parkmöglichkeiten am Donnerstag nachts (20 - 6 Uhr) und am Samstag ganztägig versperrt. Am Samstag von 6 – 14 Uhr ist durch den Markt das Parkraumangebot am Rathausplatz um 116 Parkstände reduziert.

Neben den Parkmöglichkeiten im Straßenraum gibt es im Untersuchungsgebiet vier Parkhäuser mit insgesamt 974 Parkständen. Das P+R Parkhaus Alter Lokschuppen bietet 354 kostenlose Parkstände. Das Parkhaus Alte Meierei hat Platz für 158 Pkw und ist ganzjährig Tag und Nacht geöffnet. Tickets kosten 0,90€ für jede halbe Stunde und einen Dauerparkplatz gibt es für 80€ im Monat. Auch das Parkhaus Woldenhorn mit 183 Stellplätzen ist jeden Tag 24 Stunden geöffnet. Tickets kosten dort ebenfalls 0,90€ für 30 Minuten und 75€ monatlich.

In der Tiefgarage des City Centers gibt es 279 Parkstände, die größtenteils für Kunden der angrenzenden Geschäfte vorgesehen sind. Parken bis zu einer Stunde ist als Kunde gratis. Die Tiefgarage ist von 22 bis 7 Uhr geschlossen. Jede Stunde kostet dort 1€ und der Tageshöchstsatz liegt bei 10€.

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind etwa 1.482 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden. Die sich auf verschiedenen Formen wie Anlehnbügel oder Vorderradbügel verteilen.

Die Verteilung der Parkstände und Stellplätze, sowie der Parkhäuser auf das Gesamtgebiet ist in der [Anlage 1](#) zu sehen. In [Anlage 2](#) sind die Fahrradabstellanlagen dargestellt.

Aktuell stehen im Untersuchungsgebiet vereinzelt folgende Informationstafeln zum Parkleitsystem, die teilweise auch schon veraltet sind. Sie bieten eine gute Übersicht über die Parkplatzbereiche in der Innenstadt, allerdings lässt sich während der Fahrt nicht erkennen, wo es weitere Parkmöglichkeiten gibt.



Abbildung 3: Informationstafel zum Parkleitsystem im Bestand

2.3 Parkraumnachfrage für das Untersuchungsgebiet

In diesem Abschnitt werden die Ergebnisse der Parkraumerhebung analysiert und für das gesamte Untersuchungsgebiet zusammengefasst dargestellt. Eine detaillierte Darstellung der Erhebungsergebnisse, insbesondere zu den einzelnen Auswertungen der 10 Blöcke können im Anschluss an die textlichen Erläuterungen im Anhang eingesehen werden.

2.3.1 Parkmöglichkeiten im Straßenraum

Die Belegung der öffentlichen Parkstände und öffentlich zugänglichen Stellplätze am Donnerstag zeigt Abbildung 4. Dabei wird nach den in Abschnitt 2.1 beschriebenen Nutzergruppen unterschieden. Zusammenfassend und bezogen auf alle Abstellmöglichkeiten des Untersuchungsgebiets ist die höchste Auslastung und damit die Spitzenstunde um 09:00 Uhr vorhanden.

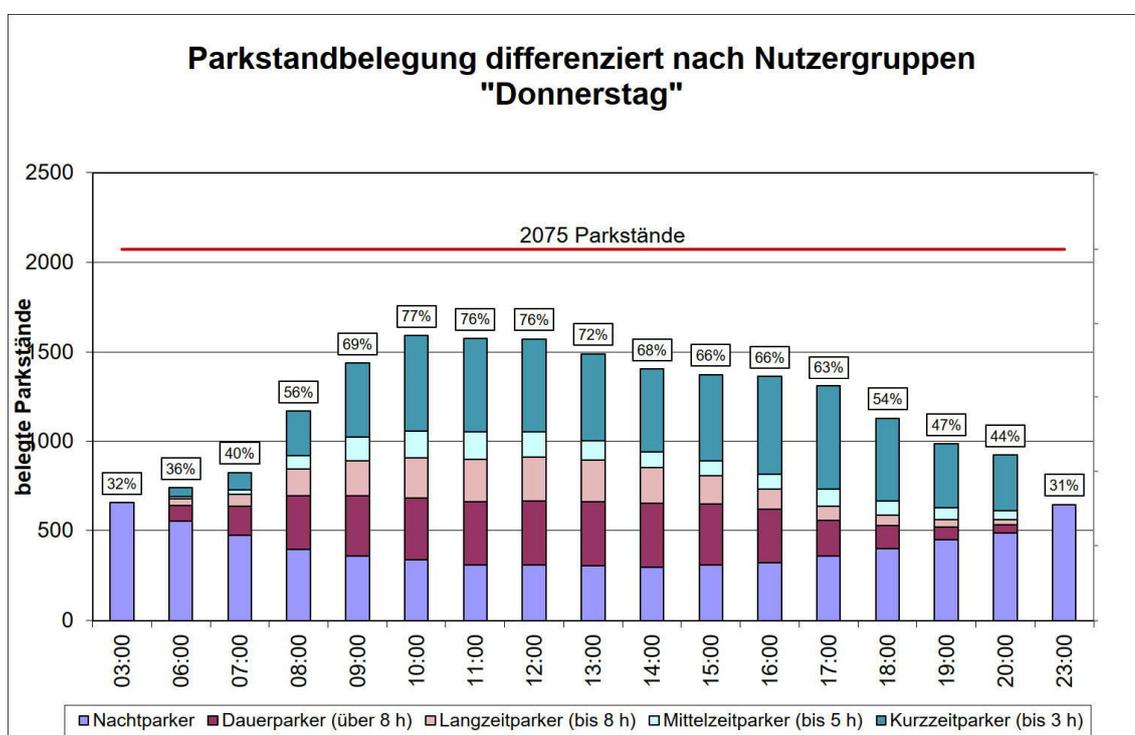


Abbildung 4: Belegung der Parkstände nach Nutzergruppen (Donnerstag)

Die höchste Auslastung der erhobenen 2.075 Parkstände liegt vormittags und erreicht ihren Höhepunkt von 77% zur Spitzenstunde um 10 Uhr. Die Parkstände in den Parkhäusern sind hier nicht enthalten. Die Nachtparker sind per Definition bei mindestens einer Nachtzählung (03:00 oder 23:00) erfasst worden und füllen den entsprechenden Balken deshalb komplett aus. Sie belegen nachts ein Drittel der Parkstände, tagsüber reduziert sich der Anteil auf etwa 250 Stück. Die tagsüber frei gewordenen Plätze werden dann etwa von Dauerparkern besetzt. Zusätzlich wird das Parkraumangebot im Weiteren von bis zu 900 Lang-, Mittel- und Kurzzeitparkern genutzt.

Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet liegt ein mittlerer Parkdruck vor. Es sind tagsüber jederzeit freie Parkstände zu finden.

Eine ähnliche Verteilung der Auslastung liegt auch am Samstag vor (vgl. Abbildung 5). Die höchste Parkraumauslastung der 2.068 Parkstände herrscht dabei mit 62% um 11 und 12 Uhr. Hier werden die Parkstände, die durch die Nachtparker freigeworden sind, von Dauer-, Langzeit- und Mittelzeitparkern belegt. Zusätzlich werden bis zu 550 Parkstände von Kurzzeitparkern belegt.

Im Gegensatz zum Donnerstag fällt die Menge von Dauer-, und Langzeitparkern aber deutlich ab. Zudem ist der Bedarf nach 13:00 Uhr geringer. Insgesamt ist am Nachmittag nur rund die Hälfte aller Parkstände belegt.

Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet liegt am Samstag geringer bis kein Parkdruck im Untersuchungsraum vor.

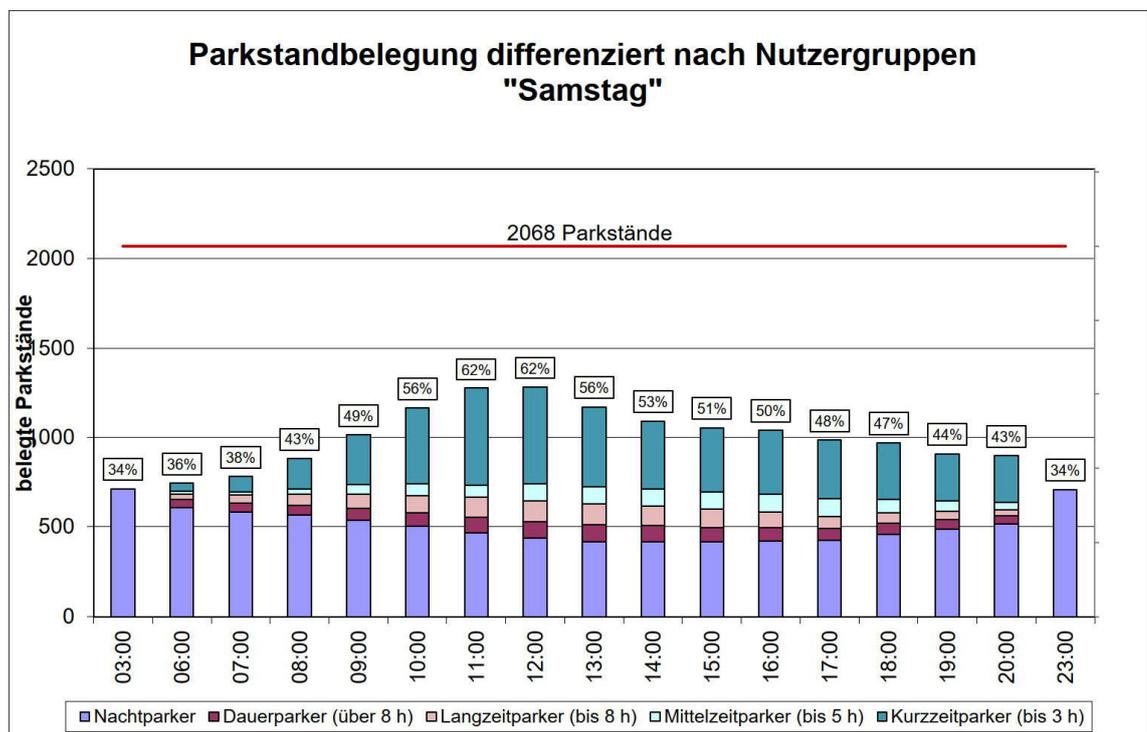


Abbildung 5: Belegung der Parkstände nach Nutzergruppen (Samstag)

Durch die Erhebungsmethodik und der parkstandgenauen Erfassung konnte auch die Parkdauer erfasst werden. In der folgenden [Abbildung 6](#) ist die Verteilung der Parkdauer für den Donnerstag dargestellt. Die Hälfte der 6.635 Parkvorgänge dauerte bis zu 1 Stunde.

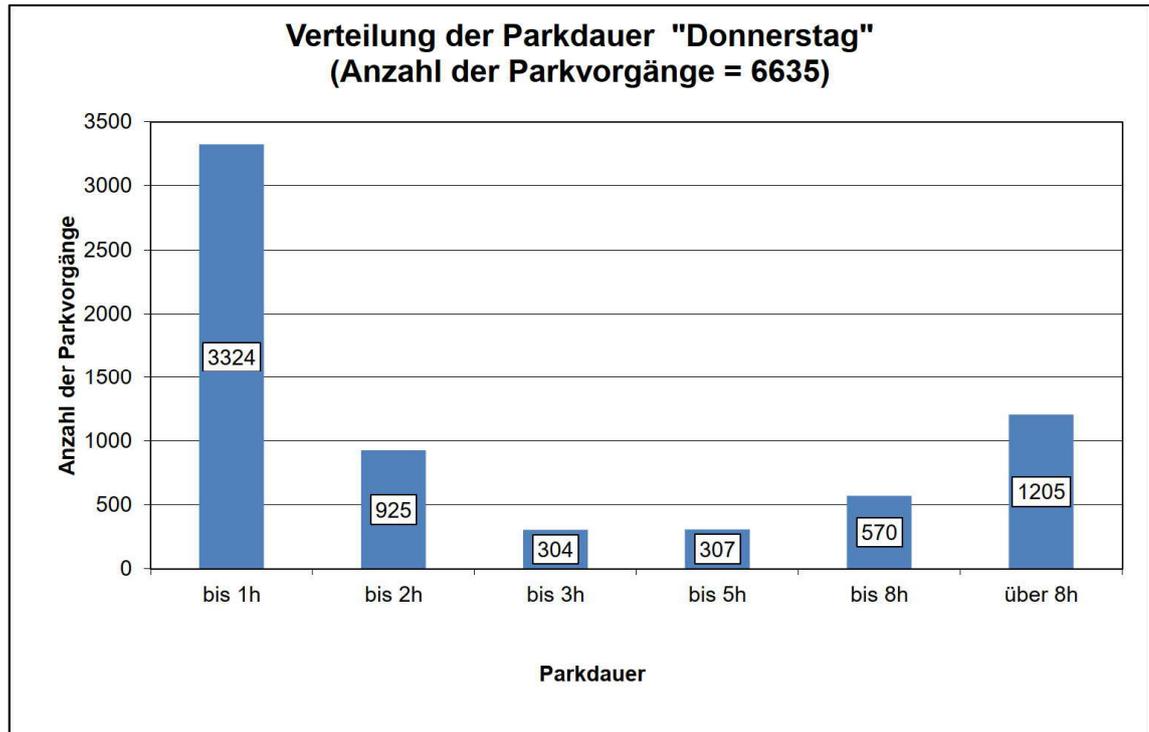


Abbildung 6: Verteilung der Parkdauer auf den Parkständen (Donnerstag)

Die Verteilung der Parkvorgänge am Samstag zeichnet ein ähnliches Bild zur der am Donnerstag aufgetretenen Verteilung ab. Auch hier dauert die Hälfte aller Parkvorgänge nicht länger als eine Stunde. In Summe wurden insgesamt aber etwa 1.400 Parkvorgänge weniger verzeichnet (vgl. [Abbildung 7](#)).

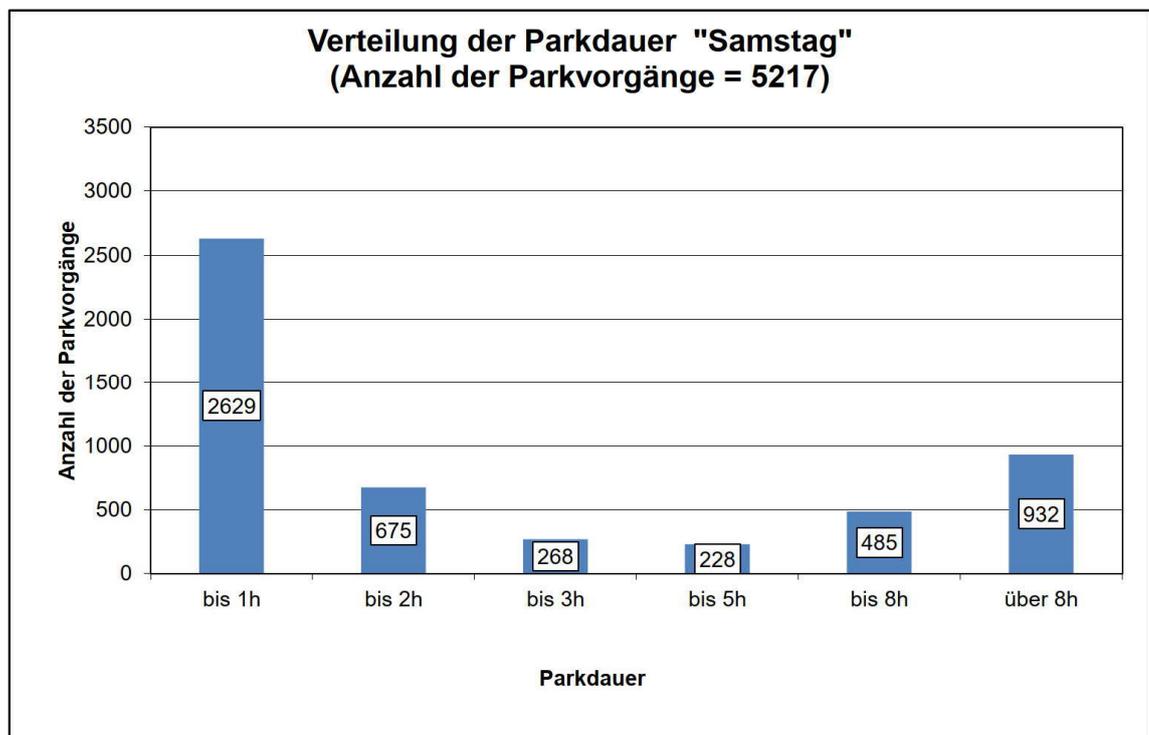


Abbildung 7: Verteilung der Parkdauer auf den Parkständen (Samstag)

Betrachtet man ausschließlich die öffentlichen Parkstände liegt eine ähnliche Verteilung vor. Die Auslastung ist, wie in Abbildung 8 und Abbildung 9 zu erkennen, etwas höher. In der Spitzenstunde erreicht die Auslastung am Donnerstag 80% bzw. am Samstag 66% und liegt damit nur wenige Prozentpunkte höher als bei der Auswertung des Parkraumangebots inklusive öffentlich zugänglicher Kundenstellplätze.

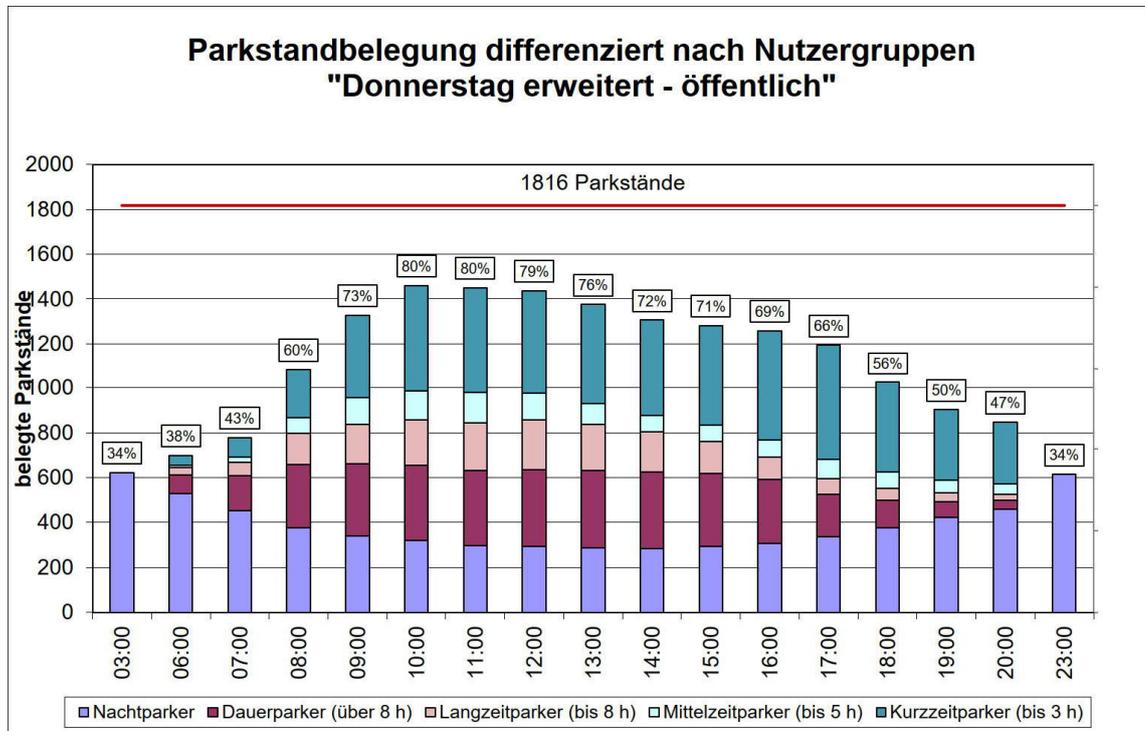


Abbildung 8: Belegung der öffentl. Parkstände nach Nutzergruppen (Donnerstag)

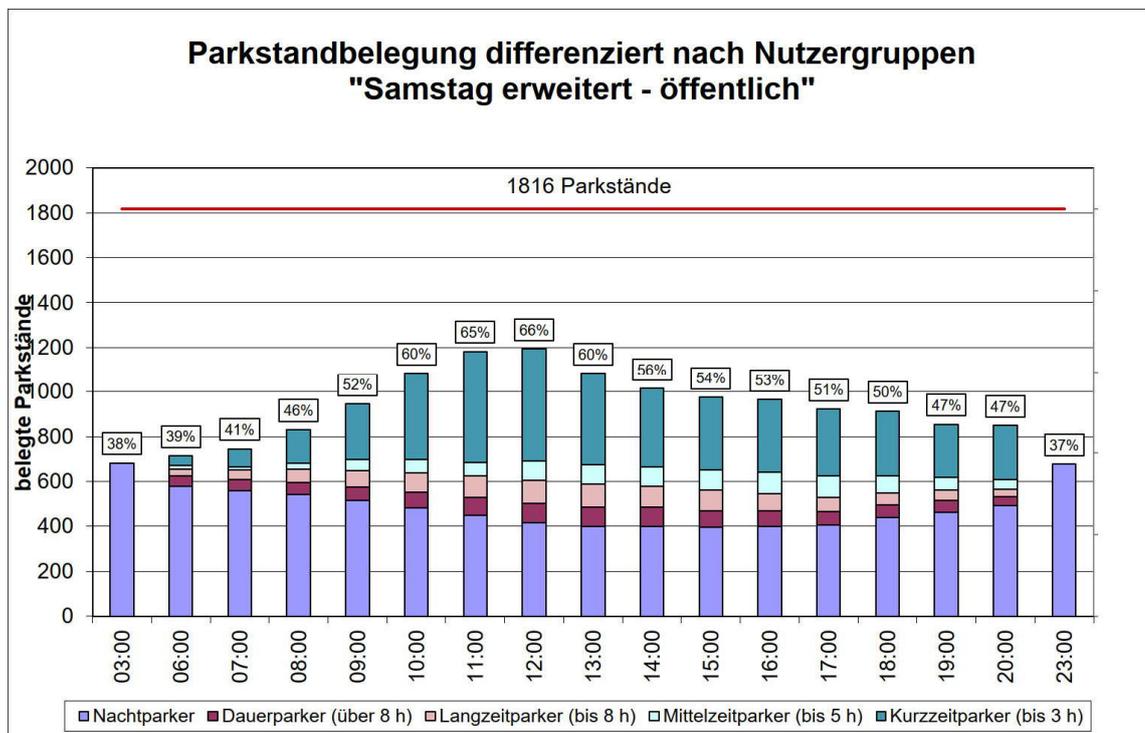


Abbildung 9: Belegung der öffentl. Parkstände nach Nutzergruppen (Samstag)

Die Parkstände im Straßenraum sind am Donnerstag bzw. Samstag zu maximal 77 % bzw. 62 % belegt. Betrachtet man nur die im öffentlichen Straßenraum verfügbaren Parkstände liegt die Auslastung auch nur um 3-4 Prozentpunkte höher. Etwa die Hälfte aller Parkvorgänge dauern bis zu einer Stunde.

2.3.2 Parkmöglichkeiten in den Parkbauten

Um die Belegung der Parkhäuser und Tiefgaragen zu bestimmen, wurden die Ein- und Ausfahrten an beiden Tagen zwischen 6 und 20 Uhr erfasst. Nachfolgend sind die stündlichen Auslastungen aller Parkbauten zusammen dargestellt. Im Anhang finden sich die Darstellungen der einzelnen Parkbauten getrennt aufgeschlüsselt.

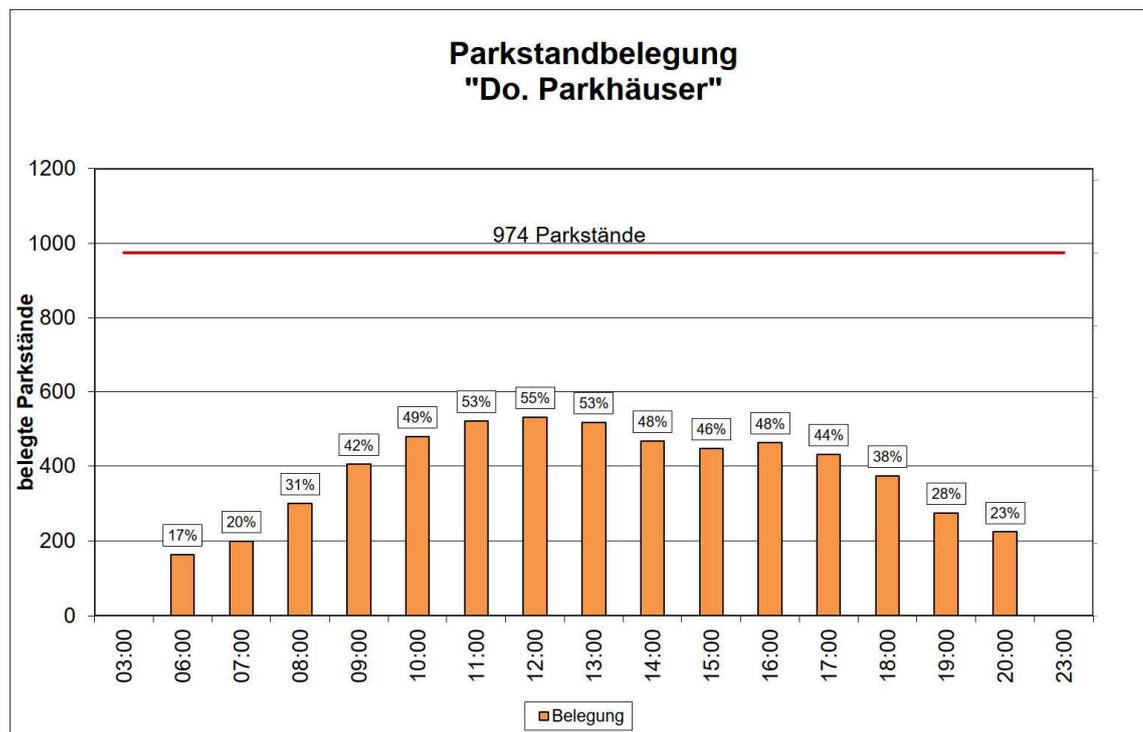


Abbildung 10: Belegung der gesamten Parkhäuser am Donnerstag

Wie in [Abbildung 10](#) zu sehen, sind die 974 Parkstände der vier Parkbauten am Donnerstag zu etwas mehr als der Hälfte belegt. Am Samstag ist die Auslastung etwas geringer (siehe [Abbildung 11](#)). Die Spitzenstunde ist an beiden Tagen um die Mittagszeit um 12 bzw. 13 Uhr.

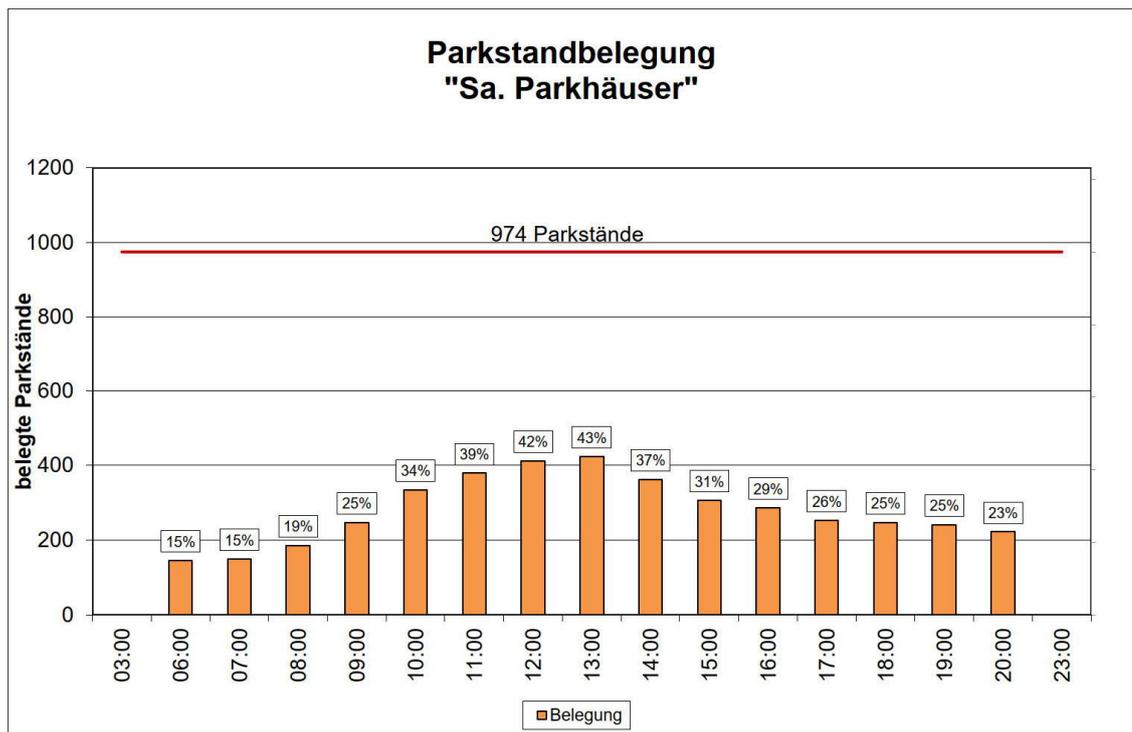


Abbildung 11: Belegung der gesamten Parkhäuser am Samstag

Die Stellplätze in den Parkbauten sind am Donnerstag bzw. Samstag zu maximal 55 % bzw. 43 % belegt.

2.4 Fahrradabstellanlagen

In der Ahrensburger Innenstadt wurde im Zeitraum vom 03. August 2020 bis zum 11. August 2020 die aktuelle Fahrradparksituation aufgenommen. Betrachtet wurden verschiedene Wochentage, vor allem am Vormittag und über die Mittagszeit. Bis zum 08. August 2020 gingen die Sommerferien in Schleswig-Holstein. Eine veränderte Nutzung der Fahrradabstellanlagen während der Ferientage wurde nicht festgestellt.

Eine Übersicht und Verortung der Fahrradabstellanlagen sind der Anlage 2 zu entnehmen.

Fahrradabstellvarianten

Nachfolgend werden die Fahrradabstellvarianten in legale Fahrradabstellanlagen und illegale Fahrradabstellmöglichkeiten gegliedert.

Legale Abstellanlagen

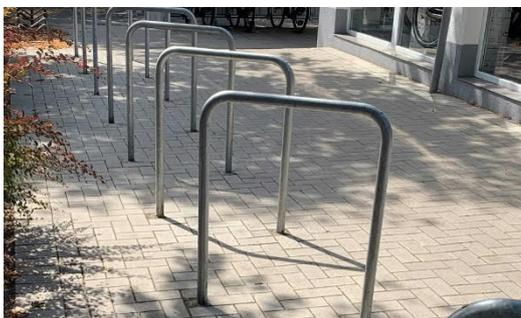


Abbildung 12: Beispielfotos von Anlehnbügel und Vorderradhaltern



Abbildung 13: Beispielfotos von Fahrrad-Parkschnecken und Fahrradparker



Abbildung 14: Beispielfoto von Werbeparkern

Illegale Abstellmöglichkeiten

Von den insgesamt 859, im Zählzeitraum, abgestellten Fahrrädern, wurden ungefähr 20% als illegal abgestellte Fahrräder identifiziert. Die Abstellanlagen im Untersuchungsgebiet – Innenstadtbereich von Ahrensburg – ist nur zu 46% ausgelastet. Für die illegal abgestellten Fahrräder sind demnach genug freie legale Abstellanlagen verfügbar.



Abbildung 15: Beispielfotos von Geländer und Informationstafel



Abbildung 16: Beispielfotos von Schildermast und Stütze



Abbildung 17: Beispielfotos von willkürlich abgestellt und Baum

Fahrradparknachfrage für die einzelnen Blöcke

In diesem Abschnitt werden die Ergebnisse der Erhebung der Fahrradabstellanlagen für die einzelnen Blöcke kurz vorgestellt und bewertet.

Block 1 umfasst 291 legale Fahrradabstellanlagen. Hauptsächlich vertreten sind in diesem Bereich Vorderradhalter und Werbeparker. Mit einer Belegung durch 81 Fahrräder zeigt der Block in Bezug auf seine Abstellanlagen nur eine Auslastung von 28%. Somit herrscht kein Druck bei der Suche nach einer passenden Abstellmöglichkeit für das Fahrrad. Dennoch wurden in diesem Block 44 Fahrräder, etwa an Treppengeländern oder Schildermasten, abgestellt.

Ein ähnliches Bild zeigt sich im Block 2. Die Gesamtanzahl der legalen Abstellanlagen beträgt 314. Im Erhebungszeitraum wurden dort nur 90 Fahrräder abgestellt. Willkürlich abgestellt wurden hier 37 Fahrräder, obwohl mit einer Auslastung von 29% längst nicht alle Abstellanlagen überfüllt gewesen sind.

Der Block 3 im Innenstadtbereich weist 182 Abstellanlagen auf. Diese waren mit 72 Fahrrädern besetzt, was hier eine Auslastung von 40% erzeugt. Das heißt, es besteht eine höhere Auslastung als in Block 1 und 2, aber mehr als die Hälfte der Anlagen ist noch frei. Es herrscht kein Druck. Am meisten verbaut wurden in diesem Block Anlehnbügel.

Block 4 besitzt nur 53 Fahrradabstellmöglichkeiten. Diese waren mit 13 Fahrrädern zu 25% ausgelastet. Auch in diesem Block herrscht kein Druck bei der Suche nach einer Abstellanlage für das Fahrrad.

Block 5 weist 139 Abstellanlagen für Fahrräder auf, ist mit 16% aber der am geringsten ausgelastete aller betrachteten Blöcke. Auffällig ist das dieser und auch der Block 4 nur 3 bzw. 4 illegal abgestellte Fahrräder zu vermerken haben.

In den Wohngebieten der Adolfstraße, Fritz-Reuter- und Klaus-Groth-Straße sowie dem Wulsdorfer Weg in den Blöcken 6 und 8 sind keine öffentlichen Fahrradabstellanlagen zu finden. Vermutlich liegt dies an den auf den privaten Grundstücken liegenden Abstellanlagen. Deutlich angemerkt werden muss, dass es in diesen Blöcken auch keine illegal abgestellten Fahrräder etwa an Bäumen oder Zäunen gibt.

Eine sehr hohe Auslastung weist der Block 7 auf. Dieser umfasst die Straßen am und um den Bahnhof Ahrensburg. Dort sind 388 Abstellanlagen, vor allem Anlehnbügel zu finden, welche mit 309 abgestellten Fahrrädern zu 80% ausgelastet sind. Trotz des hohen Drucks gibt es zu 20% freie Abstellplätze, welche nicht genutzt werden. Stattdessen befanden sich in dem Gebiet zum Erhebungszeitpunkt 38 illegal abgestellte Fahrräder.

Auch im Block 9 herrscht ein hoher Druck bei der Suche nach einer freien Abstellanlage für das Fahrrad. Auf der Rückseite des Bahnhofs, hinter den Bahngleisen, großteilig in der Ladestraße sind 115 Anlehnbügel zu finden. Dieser Block ist mit 101 abgestellten Fahrrädern zu 88% ausgelastet. Aber es wurde bereits Abhilfe geschafft. Während des Erhebungszeitraums befand sich die B+R Station in der Ladestraße noch im Bau, wurde jedoch im 3. Quartal 2020 eröffnet. Es sind keine Auslastungswerte der Station bekannt, man kann allerdings davon ausgehen, dass die Eröffnung zu einer Entlastung im Block 9 geführt hat.

Mit 356 neuen Stellplätzen, davon 288 frei zugänglich in Form von Anlehnbügel (188 überdacht), 30 Stellplätze in einer Sammelschließanlage, 8 Stellplätzen in Einzelboxen sowie zusätzlichen 30 Schließfächern für die Aufladung von E-Bike-Akkus, erhöht sich die Zahl der Abstellanlagen im Block 9 auf 471.

Im Block 10 befinden sich keine Fahrradabstellmöglichkeiten.

Zum Zeitpunkt der Erhebung gab es 1.482 Abstellanlagen, welche mit 688 Fahrrädern belegt waren. Damit ergibt sich für das gesamte Untersuchungsgebiet eine Auslastung von 46%. Das heißt, es herrscht grundsätzlich kein Parkdruck in dem Gebiet und es sind mehr als die Hälfte der Abstellanlagen frei. Das gesamte Gebiet verzeichnete während der Erhebung 171 illegal abgestellte Fahrräder, welche problemlos einen Stellplatz an den legalen Abstellanlagen finden würden.

Eine zusammenfassende Übersicht über die erhobene Anzahl der Fahrradabstellanlagen je Block ist in der nachfolgenden Tabelle 2 dargestellt. Des Weiteren sind die Anzahlen der abgestellten Fahrräder an diesen Abstellanlagen und die illegal abgestellten Fahrräder enthalten. Gelblich hinterlegt sind die Blöcke mit der höchsten Auslastung.

Block	Anzahl legale Abstellanlagen	Anzahl legal abgestellte	Auslastung	Anzahl illegal abgestellte
1	291	81	28%	44
2	314	90	29%	37
3	182	72	40%	26
4	53	13	25%	4
5	139	22	16%	3
6	0	0	0%	0
7	388	309	80%	38
8	0	0	0%	0
9	115	101	88%	19
10	0	0	0%	0
Gesamt	1.482	688	46%	171

Tabelle 2: Fahrradabstellanlagenbestand der Blöcke mit Angabe der Auslastung

Die Fahrradabstellanlagen sind insgesamt nur etwa zur Hälfte belegt. Dennoch wurden viele Fahrräder an illegalen Orten abgestellt.

2.5 Parkraumnachfrage für die einzelnen Blöcke

In diesem Abschnitt werden die Ergebnisse der Parkraumerhebung für die einzelnen Blöcke kurz vorgestellt und bewertet. Die detaillierte Auswertung zu den einzelnen Blöcken und zu den Straßen in den Blöcken sind den einzelnen Grafiken im Anhang zu entnehmen.

Eine zusammenfassende Übersicht über die erhobene Anzahl der Abstellmöglichkeiten je Block ist in der nachfolgenden Tabelle 3 dargestellt. Zudem sind die Anzahl der Parkvorgänge und die Auslastung zur Spitzenstunde mit angegeben.

Block	Parkstände	Do		Sa	
		Parkvorgänge	Auslastung 10:00	Parkvorgänge	Auslastung 12:00
1	119	707	77%	649	92%
2	467	1.634	65%	1.202	66%
3	89	558	88%	583	82%
4	111	448	91%	348	90%
5	305	1.023	85%	788	77%
6	68	131	93%	104	76%
7	225	800	83%	620	79%
8	159	258	57%	206	53%
9	339	648	91%	414	47%
10	193	428	58%	303	34%
Gesamt	2.075	6.635	77%	5.217	62%

Tabelle 3: Parkraumbestand der Blöcke mit Angabe der Auslastung

Farblich hinterlegt ist die Auslastung anhand des Parkdrucks wie in Abschnitt 2.1 beschrieben. Abgesehen von Block 1 und 2 ist die Auslastung in den übrigen Blöcken am Samstag geringer als am Donnerstag.

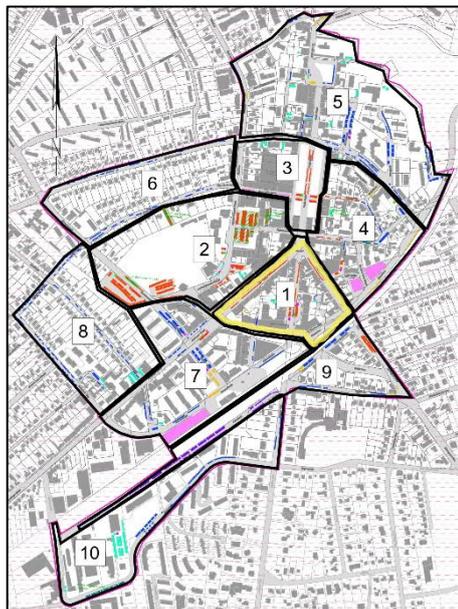
Block 1:

Abbildung 18: Übersicht und Beispielfoto von Block 1

Block 1 im Innenstadtbereich geht entlang der Manhagener Allee, der Hager Allee sowie der Hamburger Straße zwischen Rondeel und Woldenhorn. Dort werden 100 Parkstände bewirtschaftet, großteilig mittels Parkschein (Mo-Fr 09:00-18:00 Uhr, Sa 09:00-13:00 Uhr; 1 Std. = 0,50€, je weitere 30 Min = 0,50€, max. 3 Std.). Von diesen Parkständen sind ungefähr 7% für Schwerbehinderte vorgesehen worden. In diesem Block werden 5 Parkstände nicht bewirtschaftet. Auf privatem Grund befinden sich 14, öffentlich zugängliche, Kunden- bzw. Besucherparkstände.

Die Hauptnutzung dieses Blockes dient, durch die Zentrumsnähe, dem Einzelhandel.

Während der Parkraumerhebung gab es im Bereich der Hamburger Straße und der Hager Allee kleine Baumaßnahmen, weshalb nicht alle Parkstände bei der Erhebung erfasst werden konnten.

In dem Block gibt es 291 Fahrradabstellmöglichkeiten, hauptsächlich Vorderradhalter und Werbebeparker. Dennoch werden vermehrt Fahrräder an Geländern, Schildermasten oder willkürlich abgestellt.

Block 2:

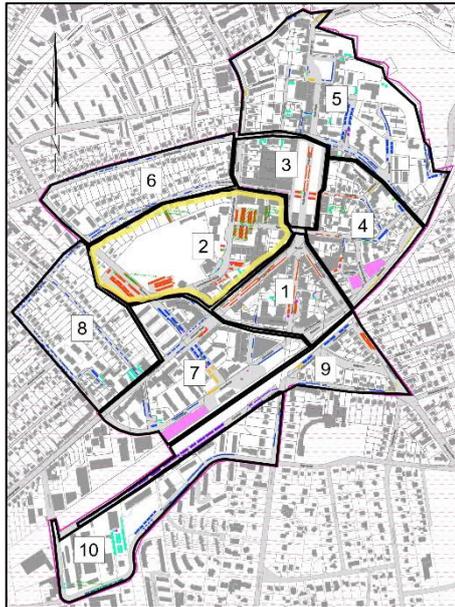


Abbildung 19: Übersicht und Beispielfoto von Block 2

Der Block 2 umfasst den Parkplatz „Alte Reitbahn“, „Stormarnplatz“ sowie den „Rathausplatz“. Auf dem Parkplatz „Alte Reitbahn“ und dem Seitenstreifen in der Stormarnstraße wird ein Parkschein (Mo-Fr 09:00-18:00 Uhr; 1 Std. = 0,50€, je weitere 30 Min. = 0,50€, Tageskarte bis 18:00 Uhr = 2,00€) benötigt. Auf den anderen Parkplätzen ist ebenfalls ein Parkschein (Mo-Fr 09:00-18:00 Uhr, Sa 09:00-13:00 Uhr; 1 Std. = 0,50€, je weitere 30 Min = 0,50€, max. 3 Std.) erforderlich. Der „Rathausplatz“ kann an den Werktagen Mittwoch und Samstag von 06:00 bis 14:00 Uhr nicht zum Parken genutzt werden, da er an diesen Tagen durch den Wochenmarkt belegt ist. In diesem Zeitraum konnte am Samstag, 19.09.2020, während der Erhebung keine Erfassung der Parkstandbelegung erfolgen. Insgesamt beinhaltet der Block 451 bewirtschaftete Parkstände, wovon ungefähr 3% für das Parken mit Schwerbehindertenausweis zur Verfügung stehen. Unbewirtschaftete Parkstände sind in diesem Block nicht vorhanden. Außerdem bietet Block 2 für 6 Elektrofahrzeuge die Möglichkeit während des Parkvorgangs aufgeladen zu werden. Auf privatem Grund gibt es 16 Kunden- bzw. Besucherparkplätze, die öffentlich zugänglich sind.

Die Hauptnutzung der Parkstände folgt aus dem Einzelhandel und dem an den Parkplatz „Stormarnplatz“ grenzenden Sportplatz.

Der gesamte Block bietet 314 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, wobei großteilig Anlehnbügel verbaut wurden. Trotz der vielen Möglichkeiten gibt es willkürlich oder an Bepflanzungen abgestellte Fahrräder.

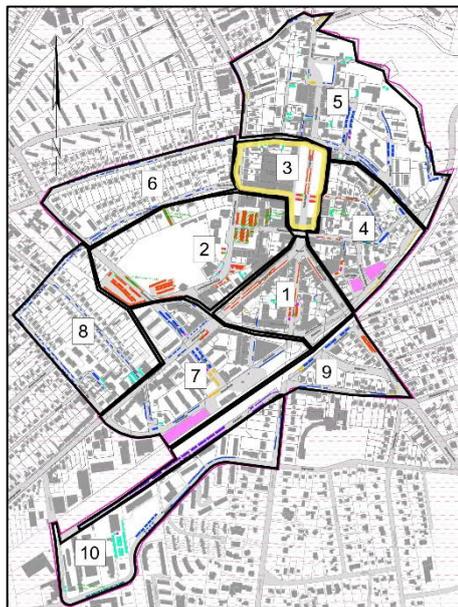
Block 3:

Abbildung 20: Übersicht und Beispielfoto von Block 3

Block 3 umfasst 69 bewirtschaftete Parkstände, hauptsächlich mit Parkschein (Mo-Fr 09:00-18:00 Uhr, Sa 09:00-13:00 Uhr; 1 Std. = 0,50€, je weitere 30 Min = 0,50€, max. 3 Std.), entlang der Großen Straße. Ungefähr 6% von diesen Parkständen sind für Schwerbehinderte vorgesehen. Des Weiteren gibt es 2 Parkstände für die Aufladung von Elektrofahrzeugen. Unbewirtschaftete Parkstände sind nicht vorhanden. In der Klaus-Groth-Straße befinden sich in der Tiefgarage des CCA Einkaufszentrums 279 Parkstände (täglich 07:00-22:00 Uhr; 1 Std. = 1,00€, je weitere 60 Min = 1,00€, max. 10,00€). Weitere 92 sind derzeit abgesperrt. Der Block beinhaltet 20 Parkstände auf privaten Grund für Kunden bzw. Besucher, welche öffentlich zugänglich sind.

Sowohl das Einzelhandel-Angebot als auch das Einkaufszentrum bestimmen die Nutzung dieses Blocks.

Der Block wird geprägt von Anlehnbügel zum Abstellen von Fahrrädern. Insgesamt stellt der Block 182 Abstellmöglichkeiten zur Verfügung.

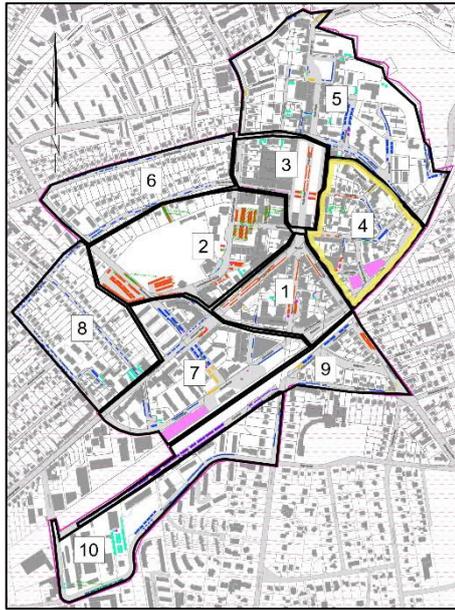
Block 4:

Abbildung 21: Übersicht und Beispielfoto von Block 4

Im Block 4 sind in den Straßen Königstraße, Gerichtsweg, Lohe und Woldenhorn 104 Parkstände zu finden. Bewirtschaftet werden davon 59 Stück durch Verwendung einer Parkscheibe (max. 3 Std.) oder eines Parkscheins (Mo-Fr 09:00-18:00 Uhr, Sa 09:00-13:00 Uhr; 1 Std. = 0,50€, je weitere 30 Min = 0,50€, max. 3 Std.). 5% der bewirtschafteten Parkstände sind für Schwerbehinderte vorgesehen. Von den öffentlichen Parkständen sind 45 unbewirtschaftet. Für Kunden bzw. Besucher stehen 7 und für Elektrofahrzeuge 3 Parkstände zur Verfügung. Die Kunden- bzw. Besucherparkstände waren während der Parkraumerhebung auf Grund einer Baustelle nicht nutzbar. Eine vollständige Zählung konnte deshalb am Donnerstag, 17.09.2020 zwischen 20:00-06:00 Uhr und am Samstag, 19.09.2020 in diesem Bereich nicht durchgeführt werden. Eine weitere Einschränkung gab es für zwei Parkstände in der Lohe 14 von 07:00-17:00 Uhr. Außerdem sind in diesem Block die Parkhäuser „Alte Meierei“ (ganzjährig 24h/7d; bis 30 Min. = 0,90 €, je weitere 30 Min. = 0,90 €) und „Woldenhorn“ (24h/7d; bis 20 Min. = 0,90 €, je weitere 30 Min. = 0,90 €) vorzufinden. Daraus ergeben sich weitere 341 Parkstände.

Die Hauptnutzung dieses Blockes ist sowohl dem Einzelhandel als auch dem Wohnen zuzuschreiben.

Der Block weist 53 öffentliche Fahrradabstellmöglichkeiten auf. Die meisten davon sind als Vorderradhalter ausgebildet.

Block 5:

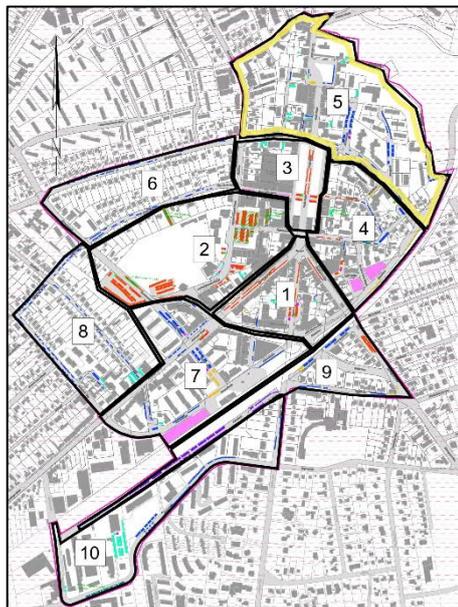


Abbildung 22: Übersicht und Beispielfoto von Block 5

Im Block 5 werden insgesamt 32 Parkstände bewirtschaftet. Ungefähr 19% davon bilden eine Parkmöglichkeit für Schwerbehinderte. Für die 24 Parkstände mit Parkscheibe gilt in der Straße Reeshoop max. 1 Std. und Am Alten Markt max 2 Std. von Mo-Sa 08:00-18:00 Uhr. Von den insgesamt vorhandenen 305 Parkständen in diesem Block, sind 217 unbewirtschaftet. Davon waren 2 Parkstände während der Parkraumerhebung auf Grund einer Baustelle nicht nutzbar. Somit konnte dafür keine Belegungshäufung ermittelt werden. Dieser Block bietet für 2 Elektrofahrzeuge die Möglichkeit für einen Parkstand mit Ladevorrichtung. 56 aller vorhandenen Parkstände sind für Kunden bzw. Besucher auf privatem Grund vorgesehen.

Der Großteil, der im Block enthaltenen Gebäude, dient der Wohnnutzung.

Auch dieser Block beinhaltet hauptsächlich Vorderradhalter als Abstellmöglichkeit für Fahrräder, 139 an der Zahl.

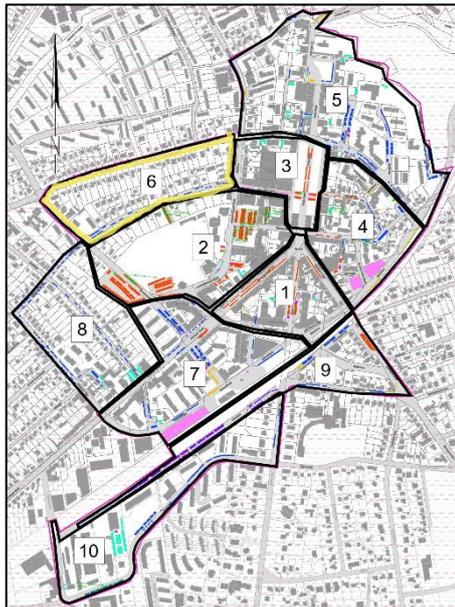
Block 6:

Abbildung 23: Übersicht und Beispielfoto von Block 6

Block 6 umfasst die Klaus-Groth-Straße und Fritz-Reuter-Straße. Entlang dieser Straßen liegen 68 unbewirtschaftete Parkstände. Diese dienen vor allem der Nutzung durch Anwohner. Öffentliche Fahrradabstellmöglichkeiten sind nicht vorhanden.

Block 7:

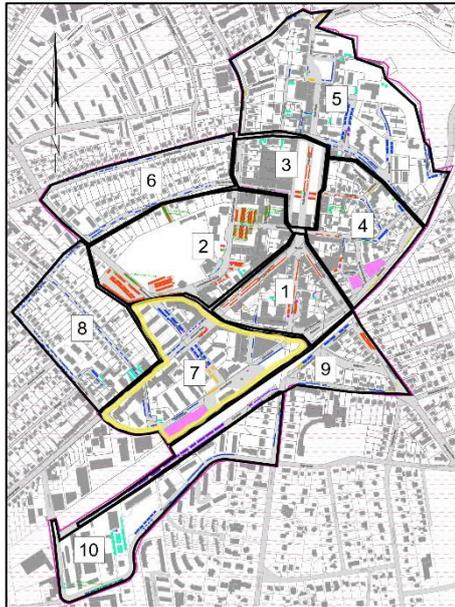


Abbildung 24: Übersicht und Beispielfoto von Block 7

Block 7 beinhaltet das Gebiet am und um den Bahnhof Ahrensburg. Vorzufinden sind 51 bewirtschaftete Parkstände mit Parkmöglichkeiten von ungefähr 12% für Schwerbehinderte. Mit Parkscheibe kann sowohl in der Bahnhofstraße gegenüber von dem Bahnhofsgebäude (max. 1 Std.) als auch in der Stormarnstraße (max. 2 Std.) geparkt werden. Das Parken mit Parkschein ist in der Hamburger Straße (Mo-Fr 09:00-18:00 Uhr, Sa 09:00-13:00 Uhr; 1 Std. = 0,50€, je weitere 30 Min = 0,50€; max. 3 Std.) möglich. Öffentlich zugänglich sind in diesem Block die 5 Kunden- bzw. Besucherparkstände. Die unbewirtschafteten Parkstände – 169 an der Zahl – werden größtenteils von Anwohnern genutzt. In der Wilhelm- und Bahnhofstraße waren diese Parkstände während der Parkraumerhebung teilweise durch eine Baustelle gesperrt. Eine Erfassung der Parkstandbelegung war in diesen Bereichen nicht möglich. Weiterhin ist in diesem Block das P+R Parkhaus „Alter Lokschruppen“ mit 354 öffentlich bewirtschafteten Parkständen enthalten. Diese können genutzt werden, sofern man im Besitz einer gültigen HVV Karte ist. Nicht erhoben wurden die Taxi-Parkstände seitlich des P+R Parkhaus „Alter Lokschruppen“.

Der Block dient dem Reisen und Wohnen.

In diesem Block sind 303 Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden, vor allem Vorderradhalter und Anlehnbügel. Zusätzlich sind in dem P+R Parkhaus „Alter Lokschruppen“ weitere 85 Anlehnbügel zu finden.

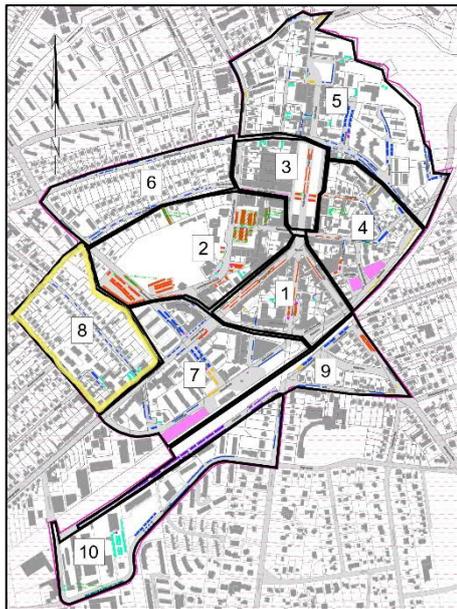
Block 8:

Abbildung 25: Übersicht und Beispielfoto von Block 8

Block 8 besteht aus der Adolfstraße, Klaus-Groth-Straße und dem Wulsdorfer Weg. Dort befinden sich 117 unbewirtschaftete Parkstände. Während der Parkraumerhebung waren 3 dieser durch eine Baustelle gesperrt. Daher konnte dort keine Belegung ermittelt werden. Weitere 42 Parkstände befinden sich auf privatem Grund der in diesem Block ansässigen Firmen, welche für Kunden oder Besucher öffentlich zugänglich sind.

Geprägt wird der Block hauptsächlich durch die Wohnnutzung.

Es wurden keine öffentlichen Fahrradabstellmöglichkeiten vorgefunden.

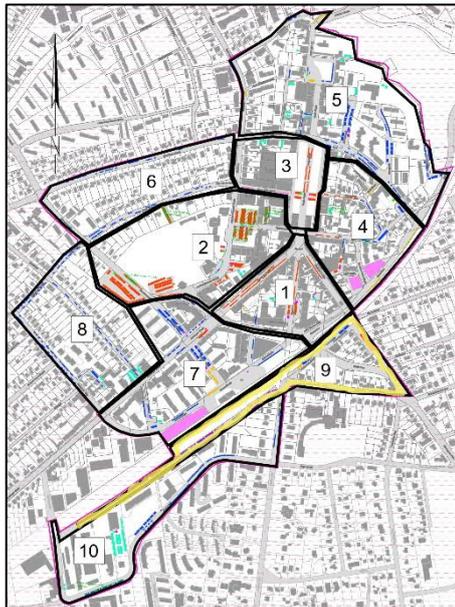
Block 9:

Abbildung 26: Übersicht und Beispielfoto von Block 9

Wesentlicher Bestandteil des Blockes 9 ist der P+R Bereich entlang der Ladestraße. Dort stehen 209 Parkstände kostenfrei zur Verfügung. Weitere 36 Parkstände werden mittels Parkschein (Mo-Fr 09:00-18:00 Uhr, Sa 09:00-13:00 Uhr; 1 Std. = 0,50€, je weitere 30 Min = 0,50€, max. 3 Std.) in der Manhagener Allee bewirtschaftet. Mit Parkscheibe werden insgesamt 13 Parkstände in der Manhagener Allee und Waldstraße (werktags 08:00-18:00 Uhr; max. 1 Std.) sowie in der Erika-Keck-Straße (Mo-Fr 08:00-18:00 Uhr; max. 2 Std.) bewirtschaftet. Zusätzlich befinden sich in der Erika-Keck-Straße und Waldstraße 81 unbewirtschaftete Parkstände.

Neben der Wohnnutzung in diesem Block bestimmt das Reisen, durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof, diesen Block.

Der Block bietet 115 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Vor allem Anlehnbügel sind vorhanden. Dazu wurde im dritten Quartal 2020 die B+R Anlage mit 326 Abstellmöglichkeiten und 30 zusätzlichen Schließfächern eröffnet. Trotz der großen Auswahl an Fahrradabstellmöglichkeiten werden Fahrräder an Geländern, Stützen oder Schildermasten abgestellt.

Werden Block 7 und Block 9, welche direkt am Bahnhof Ahrensburg liegen, gemeinsam betrachtet, so ergeben sich 309 bewirtschaftete Parkstände. Davon sind knapp 2% Parkstände für Schwerbehinderte vorgesehen.

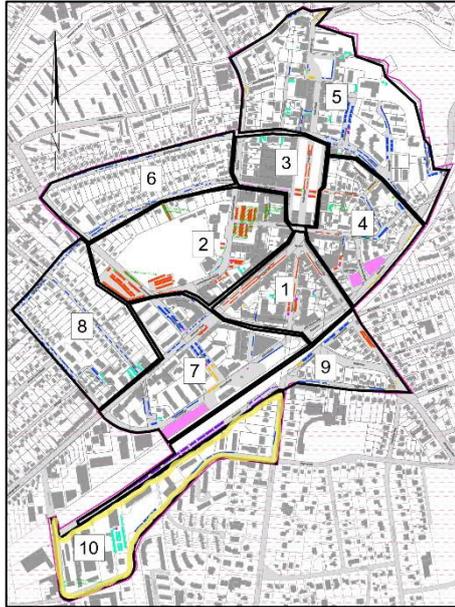
Block 10:

Abbildung 27: Übersicht und Beispielfoto von Block 10

Block 10 wird bestimmt von der Nähe zum Bahnhof, dem angrenzenden Wohngebiet, sowie dem ALDI Supermarkt. Außerdem befindet sich dort das östlich der Gleise gelegene Industriegebiet, dessen Stellplätze auf Privatgelände nicht mit erhoben wurden.

Auf den 92 unbewirtschafteten Parkständen stellen vorwiegend Anwohner, unter der Woche aber auch einige Pendler, ihre Pkws ab. Die 99 Kundenstellplätze auf dem ALDI-Parkplatz nutzen hauptsächlich Kurzzeitparker. Dort stehen zudem 2 Parkstände für Schwerbehinderte zur Verfügung.

Aufgrund einer Baustelle in der Bogenstraße standen 12 Parkstände während der Erhebung im Oktober 2021 nicht zur Verfügung.

Übersicht:

Für eine Gesamtübersicht sind in der nachfolgenden Tabelle die Anzahl der Stellplätze, sowie die Belegung und Auslastung zur Spitzenstunde je Block dargestellt. Dabei wurden sowohl die Stellplätze auf der Straße als auch in den Parkhäusern aufgenommen. Für das gesamte Gebiet ergibt dies eine maximale Auslastung am Donnerstag um 10 Uhr von 68%.

	Beschreibung	Nutzergruppe	Straße	Parkhaus	Gesamt	Auslastung
Block 1	Zentrum, Einzelhandel	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	119 92		119 92	77%
Block 2	Markt, Sportplatz, Rathaus	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	467 305		467 305	65%
Block 3	Gastronomie, Einzelhandel	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	89 78	279 159	368 237	64%
Block 4	Innenstadt, Wohnen, Gericht	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	111 99	341 88	452 187	41%
Block 5	Wohnen, Schule, Kirche	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	305 260		305 260	85%
Block 6	Wohnen	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	68 63		68 63	93%
Block 7	Bahnhof, Wohnen	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	225 186	354 232	579 418	72%
Block 8	Wohnen, Kirche	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	159 90		159 90	57%
Block 9	Bahnhof, Wohnen, Schule	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	339 309		339 309	91%
Block 10	Wohnen, Supermarkt	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	193 111		193 111	58%
Gesamt		Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	2.075 1.593	974 479	3.049 2.072	68%

Abbildung 28: Auslastung zur Spitzenstunde je Block – alle Parkstände

Lässt man die Stellplätze auf privatem Gelände, die u.a. für Supermärkte oder Kirchen bestimmt sind, weg, verändert sich die Auslastung etwas. Für das gesamte Gebiet liegt die maximale Auslastung der öffentlichen Parkstände inklusive der Parkhäuser bei 70%.

Beschreibung	Nutzergruppe	Straße	Parkhaus	Gesamt	Auslastung
Block 1 Zentrum, Einzelhandel	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	105 86		105 86	82%
Block 2 Markt, Sportplatz, Rathaus	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	451 294		451 294	65%
Block 3 Gastronomie, Einzelhandel	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	69 64	279 159	348 223	64%
Block 4 Innenstadt, Wohnen, Gericht	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	104 94	341 88	445 182	41%
Block 5 Wohnen, Schule, Kirche	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	249 230		249 230	92%
Block 6 Wohnen	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	68 63		68 63	93%
Block 7 Bahnhof, Wohnen	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	220 181	354 232	574 413	72%
Block 8 Wohnen, Kirche	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	117 68		117 68	58%
Block 9 Bahnhof, Wohnen, Schule	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	339 309		339 309	91%
Block 10 Wohnen, Supermarkt	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	94 72		94 72	77%
Gesamt	Stellplätze Belegung, Do. 10 Uhr	1.816 1.461	974 479	2.790 1.940	70%

Abbildung 29: Auslastung zur Spitzenstunde je Block – öffentliche Parkstände

2.6 Erhebung Fuß- und Radverkehr

Bestandteil der Verkehrserhebungen war auch die Erfassung des Fuß- und Radverkehrs im Stadtkern. Dabei wurden an fünf Querschnitten die Mengen der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in einem Zeitraum von 6 bis 20 Uhr erhoben. Die Standorte der Erhebung sind in nachfolgender Abbildung 30 dargestellt. Die Größe der Kreise gibt dabei die Gesamtmenge und die Prozentangabe gibt den Anteil des Radverkehrs an.

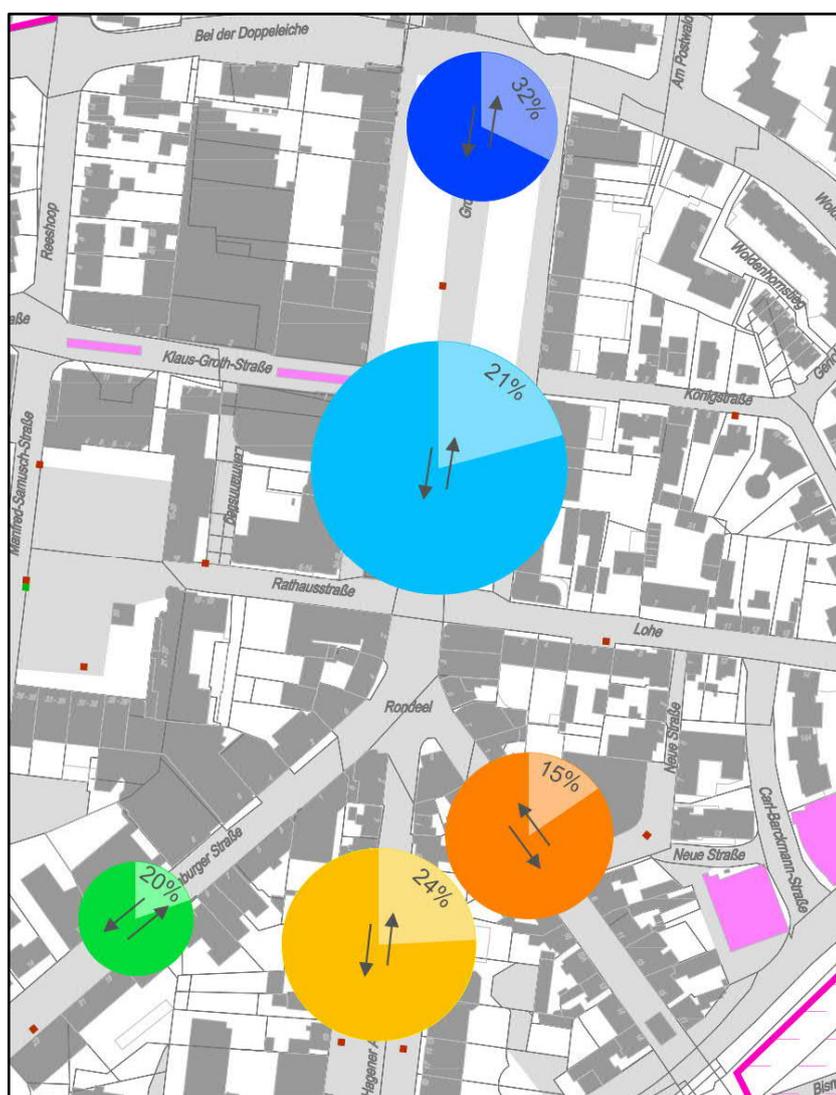


Abbildung 30: Lage der Querschnitte zur Fuß-/Radverkehrszählung

Die konkreten Zahlen der Erhebung sind der folgenden Abbildung 31 zu entnehmen. Bei der Summe ist zu berücksichtigen, dass einzelne Personen, die an mehreren Querschnitten vorbeikamen, auch mehrfach gezählt wurden.

Die Tagesganglinien, gemeinsam und getrennt aufgeführt, sind im Anhang 10.5 zu finden.

Querschnittszählung 06:00 – 20:00	Gesamt		Spitzenstunde	
	Donnerstag	Samstag	Donnerstag	Samstag
Große Straße N	4.784	5.320	541	614
			16:30 – 17:30	11:00 – 12:00
Große Straße S	8.211	8.050	861	1.130
			12:30 – 13:30	12:00 – 13:00
Hamburger Straße	3.716	3.282	425	463
			11:15 – 12:15	11:45 – 12:45
Hagener Allee	5.366	5.919	607	914
			13:15 – 14:15	11:15 – 12:15
Manhagener Allee	4.632	4.903	497	872
			15:45 – 16:45	11:30 – 12:30
Summe	26.709	27.474		

Abbildung 31: Mengen des Fuß-/Radverkehrs je Querschnitt

3 Kontrollerhebung

Da die erste Erhebung im September 2020 in einer Phase mit diversen Einschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie stattfand, fragte die Politik nach einer Kontrollerhebung. Um die erhobenen Werte zu verifizieren, wurde im Oktober 2021 noch einmal stichprobenartig erhoben. Der Vergleichswerte der Kontrollerhebung sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

Block	Uhrzeit	September 2020			Oktober 2021			Abweichung	
		Park- stände	Belegung		Park- stände	Belegung		absolut	Prozent- punkte
			absolut	relativ		absolut	relativ		
Block 1	7:00	119	22	18%	138	32	23%	+ 10	5
	13:00		93	78%		85	62%	- 8	16
Block 2	11:00	467	324	69%	431	352	82%	+ 28	13
	17:00		245	52%		257	60%	+ 12	8
Block 3	11:00	89	82	92%	89	87	98%	+ 5	6
	17:00		69	78%		80	90%	+ 11	12
Block 4	7:00	111	69	62%	111	67	60%	- 2	2
	13:00		92	83%		99	89%	+ 7	6
Block 5	9:00	305	258	85%	307	274	89%	+ 16	4
	15:00		244	80%		244	79%	0	1
Block 6	9:00	68	65	96%	68	69	101%	+ 4	5
	15:00		48	71%		54	79%	+ 6	8
Block 7	7:00	225	157	70%	223	148	66%	- 9	4
	13:00		189	84%		181	81%	- 8	3
Block 8	9:00	159	89	56%	162	91	56%	+ 2	1
	15:00		67	42%		96	59%	+ 29	17
Block 9	11:00	339	310	91%	339	320	94%	+ 10	3
	17:00		162	48%		204	60%	+ 42	12
Summe	vorm.	1.882	1.376	73%	1.868	1.440	77%	+ 64	4
	nachm.		1.209	64%		1.300	70%	+ 91	6

Abbildung 32: Vergleich der Belegung der Straßen je Block am Donnerstag

Bei dieser zweiten Erhebung wurde in jedem Block an beiden Tagen jeweils einmal vormittags und einmal nachmittags die Anzahl der belegten Parkstände gezählt. In den dargestellten Tabellen für Donnerstag (vgl. [Abbildung 32](#)) und Samstag (vgl. [Abbildung 33](#)) ist die absolute und relative Belegung im September 2020 und im Oktober 2021 angegeben. In den letzten Spalten werden die beiden Erhebungen verglichen und die absolute Abweichung, sowie die Abweichung in Prozentpunkten angegeben. Im gesamten Gebiet liegen die Werte der Belegung im Oktober 2021 um 3 bis 6 Prozentpunkte höher als 2020. Die absolute Menge hat um 64 bis 91 Pkw zugenommen. Dies entspricht einer Erhöhung der Nachfrage um etwa 7%. Für die weitere Betrachtung und Verkehrsprognose, erscheint es daher angemessen die Werte der Erhebung mit einem Corona-Aufschlag von 7% zu versehen.

Block	Uhrzeit	September 2020			Oktober 2021			Abweichung	
		Park- stände	Belegung		Park- stände	Belegung		absolut	Prozent- punkte
			absolut	relativ		absolut	relativ		
Block 1	7:00	119	30	25%	138	41	30%	+ 11	5
	13:00		93	78%		79	57%	- 14	21
Block 2	11:00	467	246	53%	449	219	49%	- 27	4
	17:00		151	32%		185	41%	+ 34	9
Block 3	11:00	89	80	90%	89	86	97%	+ 6	7
	17:00		56	63%		75	84%	+ 19	21
Block 4	7:00	104	58	56%	104	58	56%	0	0
	13:00		87	84%		84	81%	- 3	3
Block 5	9:00	305	202	66%	307	248	81%	+ 46	15
	15:00		198	65%		216	70%	+ 18	5
Block 6	9:00	68	47	69%	68	43	63%	- 4	6
	15:00		49	72%		43	63%	- 6	9
Block 7	7:00	225	151	67%	223	159	71%	+ 8	4
	13:00		178	79%		174	78%	- 4	1
Block 8	9:00	159	76	48%	162	84	52%	+ 8	4
	15:00		77	48%		83	51%	+ 6	3
Block 9	11:00	339	154	45%	339	174	51%	+ 20	6
	17:00		125	37%		149	44%	+ 24	7
Summe	vorm.	1.875	1.044	56%	1.879	1.112	59%	+ 68	3
	nachm.		1.014	54%		1.088	58%	+ 74	4

Abbildung 33: Vergleich der Belegung der Straßen je Block am Samstag

Neben den Parkständen auf der Straße wurden auch die Parkhäuser zur Kontrolle stichprobenhaft erhoben. In den vier Parkhäusern wurde die Belegung zu je zwei Zeitpunkte ebenfalls donnerstags und samstags erfasst und in der nachfolgenden Tabelle mit der Erhebung vom September 2020 verglichen. Auch hier lässt sich ein leichter Corona-Effekt erkennen. Das P+R Parkhaus war im Oktober 2021 stärker ausgelastet. Dies hängt vermeintlich mit einer verstärkten Homeoffice Nutzung im September 2020 zusammen.

Parkhaus	Stellplätze	Uhrzeit	Donnerstag			Samstag		
			Sep 20	Okt 21	Abweichung	Sep 20	Okt 21	Abweichung
P+R	354	07:00	156	239	+ 83	106	167	+ 61
		13:00	239	332	+ 93	136	218	+ 82
Alte Meierei	158	09:00	30	32	+ 2	4	14	+ 10
		15:00	34	40	+ 6	15	14	- 1
Woldenhorn	183	09:00	44	47	+ 3	25	26	+ 1
		15:00	38	45	+ 7	18	23	+ 5
Tiefgarage	279	11:00	194	176	- 18	188	180	- 8
		17:00	158	146	- 12	86	34	- 52

Abbildung 34: Vergleich der Belegung der Parkhäuser

4 Befragungen

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Online-Befragung und eine Befragung der Gewerbetreibenden dargestellt. Die Online-Befragung hatte zum einen das Ziel, mehr über die Besucher des Ahrensburger Zentrums, ihre Herkunft und ihre Verkehrsmittelwahl zu erfahren. Zum anderen sollten Einschätzungen über die aktuelle Situation für den Auto-, Fahrrad- und Fußverkehr abgegeben werden, um die fachlichen Einschätzungen im Kontext des Konzepts für ein Parkraummanagement zu ergänzen.

Ziel der Befragung der Gewerbetreibenden war deren Einschätzung zur verkehrlichen Situation im Ahrensburger Zentrum sowie in ihrem direkten Umfeld einzuholen.

Beide Befragungen wurden von der Steg Hamburg durchgeführt und ausgewertet.

4.1 Einschränkungen aufgrund der Covid-19-Pandemie

Aufgrund der Covid-19-Pandemie konnte keine Passantenbefragung vor Ort durchgeführt werden, sondern es bestand lediglich die Möglichkeit, sich online zu beteiligen. Die Befragung stand grundsätzlich allen Nutzern offen. Onlinebefragungen können mitunter fehleranfälliger als Vor-Ort-Befragungen sein, da z.B. einige Teilnehmer mehrfach abstimmen können. Ebenso können vermehrt speziell motivierte Gruppen teilnehmen, die ein besonderes Interesse vertreten (ob aus positiven oder negativen Erfahrungen ist dabei unabhängig) (vgl. Scholl, Armin: „Die Befragung“, UVK Verlagsgesellschaft 2015), wodurch es stärker zu Verzerrungen der Ergebnisse kommen kann. Daher wurden die Ergebnisse der Onlinebefragung vor der Auswertung auf Plausibilität und Teilnahmeintensität gesondert geprüft, um solche Fehlerquellen zu minimieren. Es konnten hierbei keine besonderen Auffälligkeiten – auch im Vergleich zu anderen Vor-Ort- sowie Onlinebefragungen – festgestellt werden, so dass die Zahlen als plausibel angesehen werden können. Im Vergleich zur Vor-Ort-Befragung sind Ergebnisse von Onlinebefragungen tendenziell etwas extremer ausgeprägt, was einem generell im Netz zu beobachtendem Trend entspricht. So wird z.B. im Vergleich zu Vor-Ort-Befragungen häufiger „sehr gut“ statt „gut“ oder „sehr schlecht“ statt „schlecht“ als Antwortmöglichkeit ausgewählt. Um diesem Trend entgegenzuwirken wurden die Fragen und Antwortmöglichkeiten so ausgewählt, dass dieses Phänomen nicht ausgeprägt auftreten kann – viele Fragen wurden so formuliert, dass nur mit „ja“ oder „nein“ geantwortet werden konnte, anstatt dass eine detailliertere Bewertung abgefragt wurde (z.B. mit Antwortmöglichkeiten wie „sehr wichtig“, „wichtig“, „weniger wichtig“, „gar nicht wichtig“).

4.2 Ergebnisse der Online-Befragung

Im Zeitraum vom 15.10.2020 bis 10.12.2020 wurde die Onlinebefragung zum Parkraummanagement für das Ahrensburger Zentrum durchgeführt, an der 1.181 Personen teilgenommen haben. Die Onlinebefragung wurde sowohl über die lokalen Medien und ortsüblichen Kanäle als auch über Flyer, die in den Geschäften auslagen, beworben.

Frage: Warum besuchen Sie das Zentrum von Ahrensburg überwiegend?

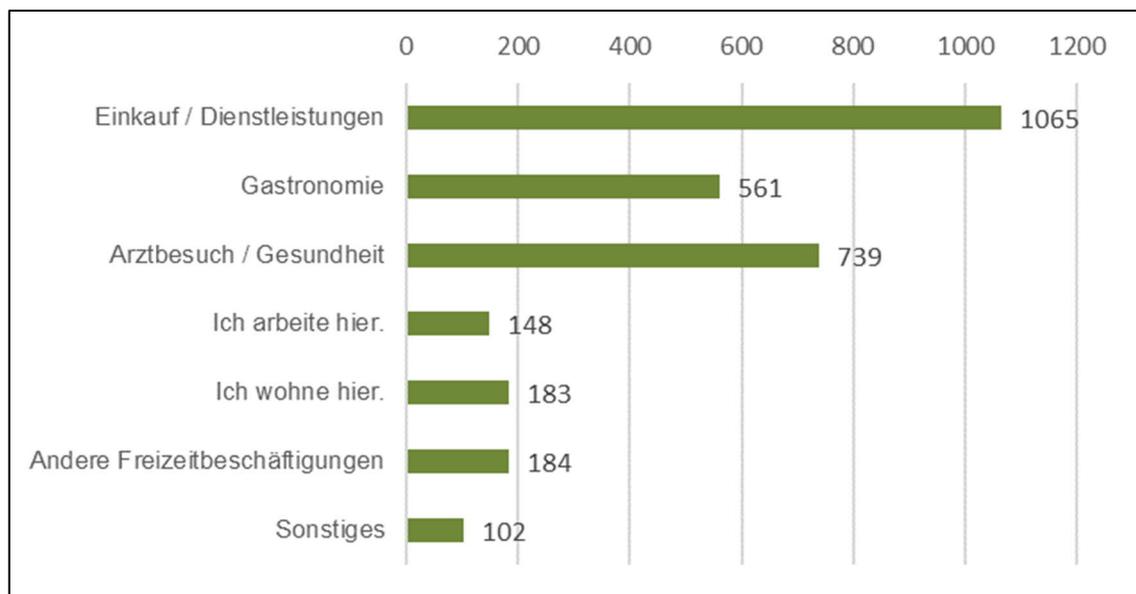


Abbildung 35: Zweck des Besuchs

Für die Befragten ergibt sich eine Vielzahl von Gründen, warum sie das Zentrum von Ahrensburg besuchen. Mehrfachantworten waren möglich. 90 % aller Befragten besuchen das Ahrensburger Zentrum für den Einkauf sowie für die Wahrnehmung von Dienstleistungsangeboten, rund 60 % kommen aufgrund von Arztbesuchen oder weiteren gesundheitlichen Gründen in das Zentrum von Ahrensburg. Knapp die Hälfte der Befragten gibt die Gastronomie als Grund für den Besuch des Zentrums an. Die übrigen Befragten kommen ins Ahrensburger Zentrum, da sie dort arbeiten (13 %), wohnen (16 %), andere Freizeitbeschäftigungen (16 %) oder Sonstiges (9 %) wahrnehmen. Das Ahrensburger Zentrum ist daher vorwiegend ein Ziel für Einkaufs- und Dienstleistungsangebote sowie für Gesundheitsvorsorge.

Bei der Verkehrsmittelwahl gibt etwa die Hälfte der Befragten (51 %) an, normalerweise mit dem Auto in das Zentrum von Ahrensburg zu kommen, während die andere Hälfte der Befragten (49 %) angibt, mit dem Umweltverbund (zu Fuß, per Fahrrad, Bahn oder Bus) anzureisen. Jeder dritte Befragte (31 %) reist mit dem normalen Fahrrad an, 4 % mit dem E-Bike, 1 % mit dem Lastenrad. Jeder zehnte Befragte kommt mit dem Bus ins Ahrensburger Zentrum, lediglich 1 % reist mit der Bahn an.

Frage: Wie kommen Sie normalerweise/überwiegend in das Zentrum von Ahrensburg?

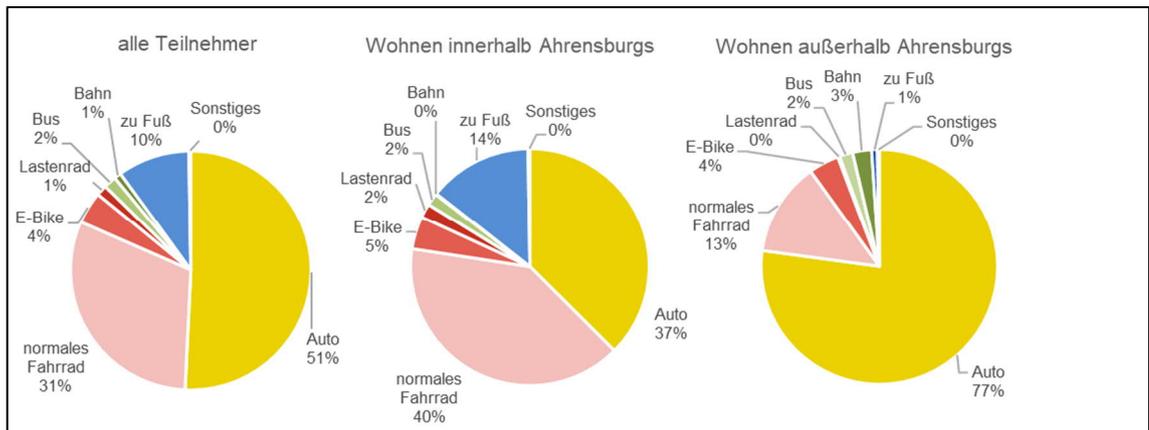


Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl

Differenziert man diese Betrachtung nach Personen, die innerhalb Ahrensburgs und außerhalb der Stadt wohnen, ist das Ergebnis verschieden. Von den Ahrensburgern (in der Befragung 779 Personen) kommen gut ein Drittel mit dem Auto ins Zentrum, während der Umweltverbund mit knapp zwei Dritteln überwiegt. Der Personenkreis, der außerhalb der Stadt wohnt und ins Ahrensburger Zentrum kommt (in der Befragung 385 Personen), fährt hingegen zu 77 % mit dem Auto, während der Umweltverbund eine untergeordnete Rolle spielt. Busse und Bahnen sind bei keiner der Gruppen entscheidende Verkehrsträger.

Frage: Wenn Sie mit dem Auto kommen: Mit wie vielen Personen sitzen Sie im Auto?

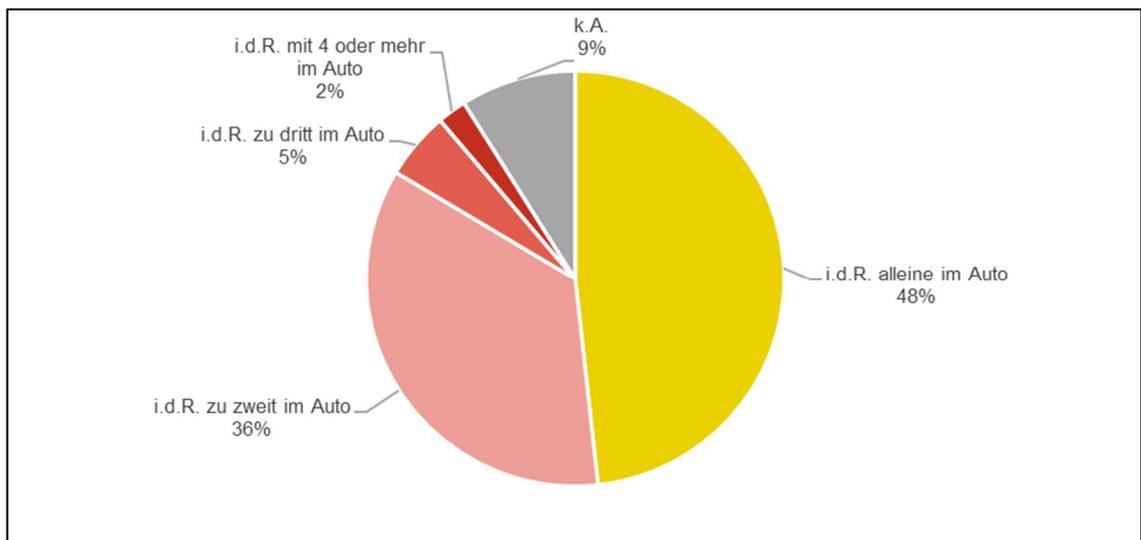


Abbildung 37: Belegung der Autos

Knapp die Hälfte der Befragten, die mit dem Auto ins Ahrensburger Zentrum kommen, befindet sich in der Regel alleine im Auto (48 %). 36 % sind üblicherweise zu zweit im Auto. Nur 5 % der Befragten reisen in der Regel zu dritt im Auto an, lediglich 2 % mit vier oder mehr Personen. Etwa jeder zehnte Befragte (9%) macht diesbezüglich keine Angabe. Mehr als vier Fünftel der Befragten reist daher alleine oder maximal zu zweit im Auto ins Zentrum Ahrensburgs.

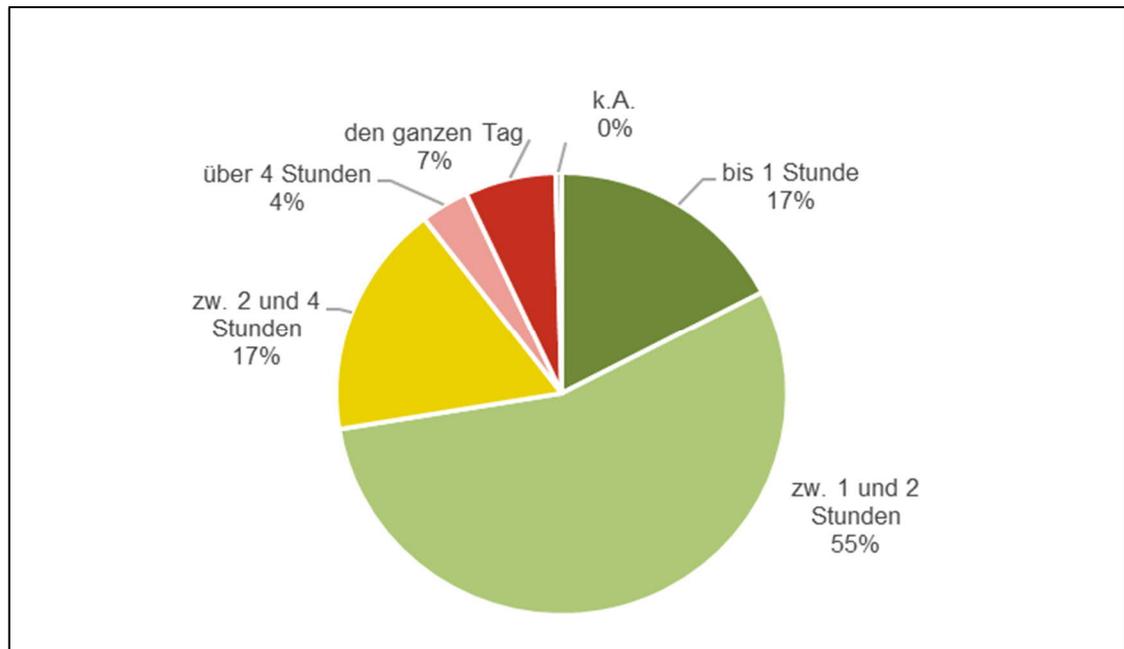
Frage: Wie lange halten Sie sich durchschnittlich im Zentrum von Ahrensburg auf?

Abbildung 38: Aufenthaltsdauer

Über die Hälfte der Befragten (55 %) hält sich durchschnittlich 1 bis 2 Stunden im Zentrum von Ahrensburg auf. Jeweils 17 % der Befragten halten sich weniger als eine Stunde bzw. zwischen 2 und 4 Stunden im Ahrensburger Zentrum auf, 4 % bleiben im Durchschnitt über vier Stunden. 7 % geben an, den ganzen Tag im Zentrum von Ahrensburg zu verbringen. Mit knapp drei Vierteln der Besucher unter zwei Stunden Aufenthaltsdauer ist der überwiegende Teil der Besucher daher eher für kurze Zeit im Zentrum zu Besuch.

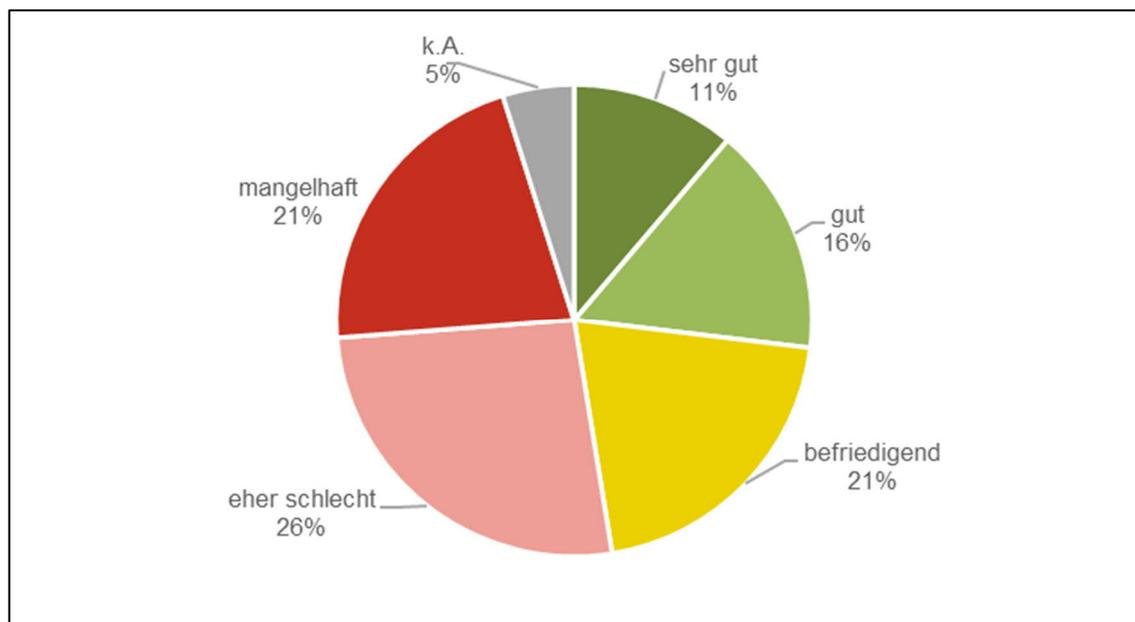
Frage: Wie schätzen Sie das Parkplatzangebot für Pkw im Ahrensburger Zentrum ein?

Abbildung 39: Bewertung Parkplatzangebot für Pkw

Das Parkplatzangebot für Pkw im Ahrensburger Zentrum wird von den Befragten sehr unterschiedlich wahrgenommen. 27 % der Befragten schätzen das Angebot als gut oder sehr gut ein. 21 % empfinden es als befriedigend. 47 % nehmen das Parkplatzangebot als eher schlecht oder mangelhaft wahr. 5 % geben an, dieses Angebot nicht beurteilen zu können. Differenziert man die Betrachtung nach Verkehrsträgern, ergibt sich ein sehr unterschiedliches Bild:

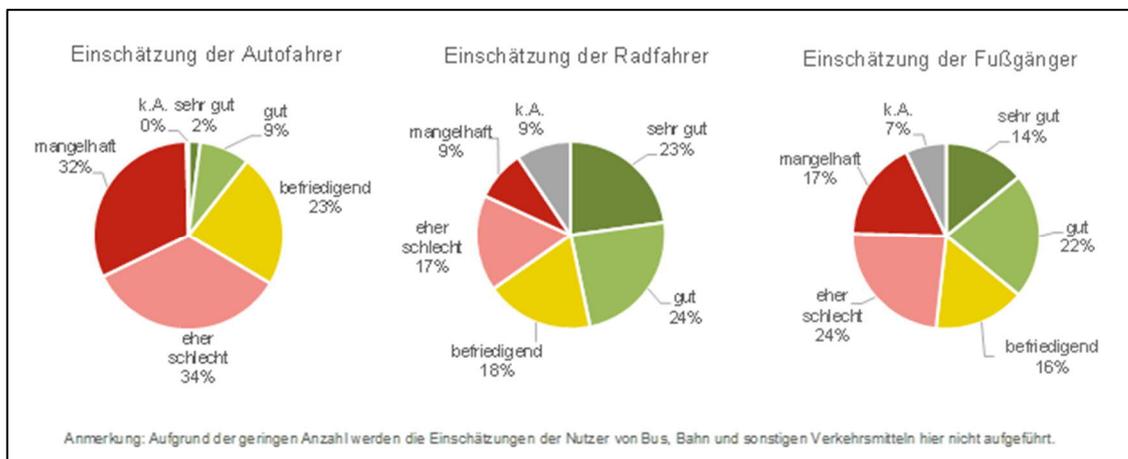


Abbildung 40: Bewertung Parkplatzangebot für Pkw diff. nach Verkehrsträgern

Das Parkplatzangebot für Pkw wird nur von 11 % der Autofahrer als gut oder sehr gut eingeschätzt, wohingegen 66 % das Angebot als eher schlecht oder mangelhaft bewerten. Die Radfahrer schätzen das Pkw-Parkplatzangebot hingegen mit 47 % als gut oder sehr gut und nur zu 26 % als eher schlecht oder mangelhaft ein. Auch diejenigen, die überwiegend zu Fuß ins Ahrensburger Zentrum kommen, schätzen das Angebot mit 36 % deutlich besser ein als die Autofahrer.

Frage: Wie schätzen Sie das Parkplatzangebot für Fahrräder im Zentrum ein?

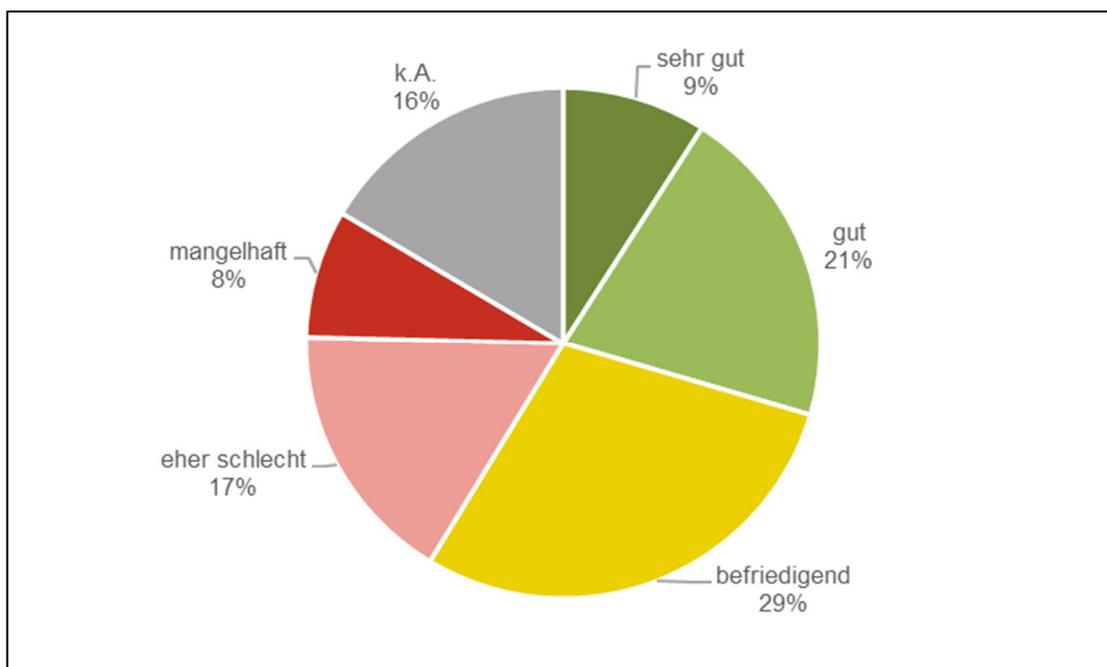


Abbildung 41: Bewertung Parkplatzangebot für Fahrräder

Das Parkplatzangebot für Fahrräder im Ahrensburger Zentrum wird von den Befragten ebenfalls sehr unterschiedlich eingeschätzt, allerdings fällt die Einschätzung positiver aus als die des Parkplatzangebots für Pkw. Jeder dritte Befragte (30 %) bewertet das Parkplatzangebot für Fahrräder im Zentrum als gut oder sehr gut. Ein weiteres Drittel (29 %) empfindet das Angebot als befriedigend. 25 % der Befragten schätzen das Parkplatzangebot als eher schlecht oder mangelhaft ein. 16 % machen diesbezüglich keine Angabe.

Werden die Antworten nach Verkehrsträgern differenziert, ergibt sich auch hier ein unterschiedliches Bild:

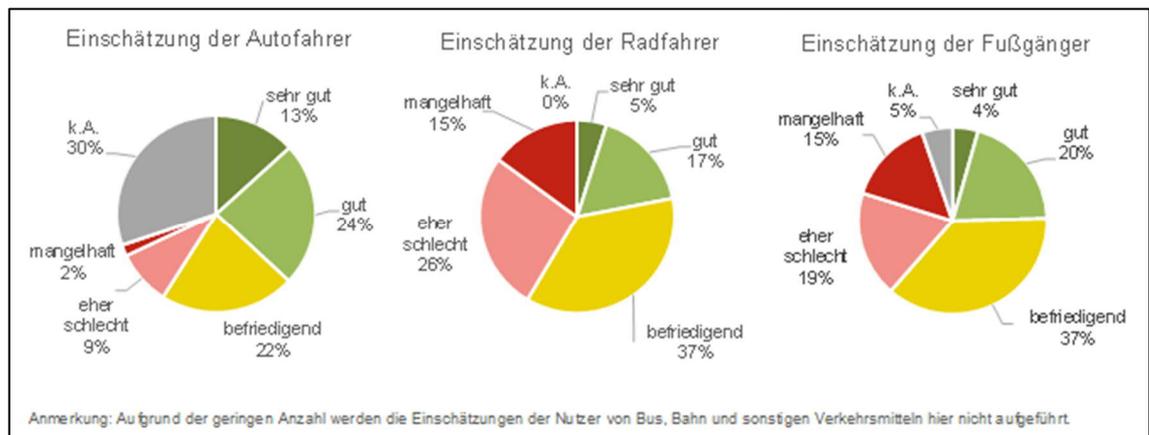


Abbildung 42: Bewertung Parkplatzangebot für Fahrräder diff. nach Verkehrsträgern

Die Autofahrer schätzen das Angebot an Fahrradparkplätzen zu 37 % als gut oder sehr gut ein, lediglich 11 % bewerten es als eher schlecht oder mangelhaft. Diejenigen, die überwiegend mit dem Fahrrad ins Ahrensburger Zentrum kommen, bewerten das Angebot hingegen nur zu 22 % als gut oder sehr gut, wogegen 41 % das Angebot als eher schlecht oder mangelhaft betrachten. Die Einschätzung der Fußgänger ist von der Tendenz her ähnlich, wie die Einschätzung der Radfahrer. Auch in dieser Befragung zeigt sich, dass, ähnlich wie bei der Einschätzung des Pkw-Parkplatzangebots, die jeweils andere Gruppe das Angebot viel besser einschätzt – die Autofahrer bewerten das Angebot an Fahrradstellplätzen besser als die Fahrradfahrer selbst, und die Fahrradfahrer bewerten das Pkw-Parkplatzangebot deutlich besser als die Autofahrer selbst.

Oberthema: Was benötigt Ahrensburg in Bezug auf den Verkehr?

Frage: Benötigt Ahrensburg mehr Parkplätze für PKW?

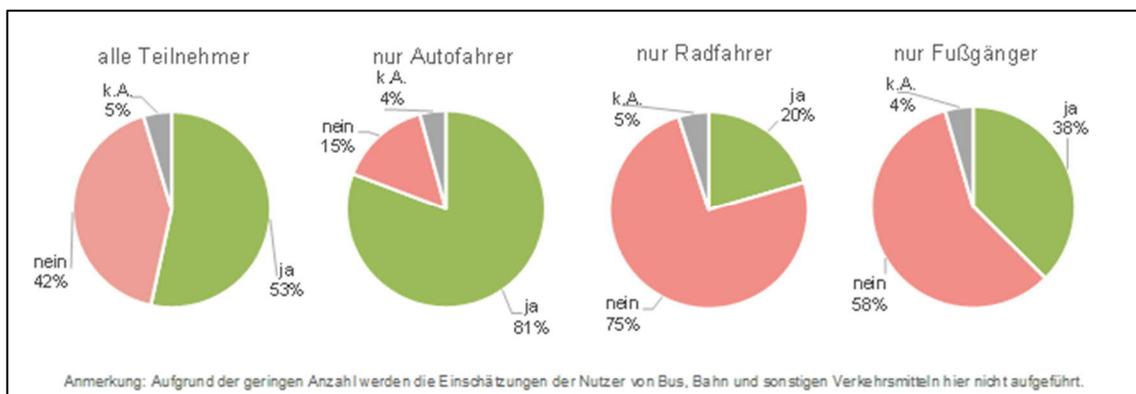


Abbildung 43: Bedarf an mehr Parkplätzen für Pkw

Ob Ahrensburg mehr Parkplätze für Pkw benötigt, wird unterschiedlich eingeschätzt. Unter allen Teilnehmern antworten 53 % mit ja, während 42 % mit nein antworten. Wenn man die Antworten nach Verkehrsträgern differenziert betrachtet, erkennt man, dass das Ja überwiegend von den Autofahrern geäußert wurde, während Radfahrer und Fußgänger mehrheitlich mit Nein antworten.

Frage: Benötigt Ahrensburg mehr Stellplätze für Fahrräder?

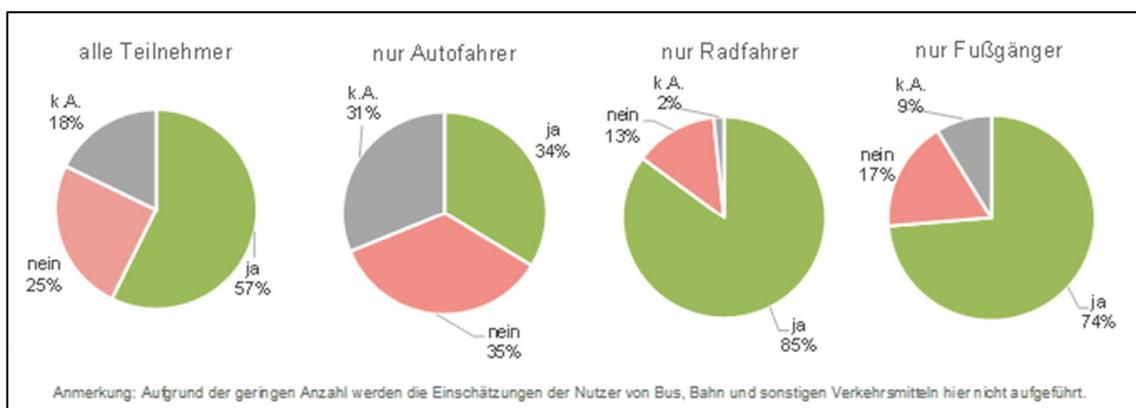


Abbildung 44: Bedarf an mehr Stellplätzen für Fahrräder

Die Mehrheit der Befragten (57 %) sieht eine Notwendigkeit, mehr Fahrradstellplätze zu schaffen, während ein Viertel hierfür keine Notwendigkeit sieht. Knapp jeder Fünfte Befragte hat hierzu keine Angaben gemacht. Differenziert nach Verkehrsträgern kommt der Wunsch nach mehr Fahrradstellplätzen vor allem von den Radfahrern und Fußgängern, während die Autofahrer zu je einem Drittel mit ja oder nein antworten oder keine Angaben zu Fahrradstellplätzen machen.

Frage: Benötigt Ahrensburg bessere Gehwege und Fußgängerbereiche?

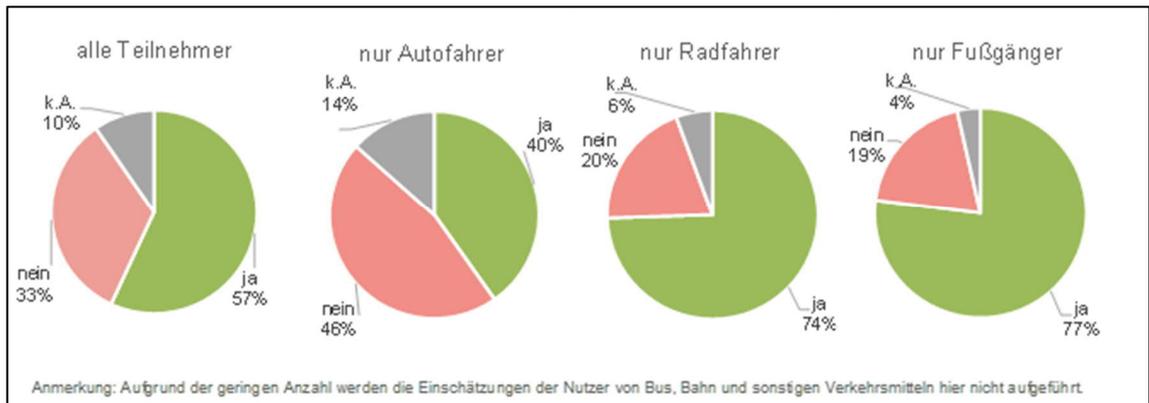


Abbildung 45: Bedarf an besserer Fußverkehrsinfrastruktur

57 % aller Befragten äußern, dass Ahrensburg bessere Gehwege und Fußgängerbereiche benötigt, während ein Drittel der Befragten diese Frage verneint. 10 % machen keine Angaben. Bei der nach Verkehrsträgern differenzierten Betrachtung ist erkennbar, dass der Wunsch nach besseren Gehwegen und Fußgängerbereichen vor allem von den Nutzern des Umweltverbunds kommt, während unter den Autofahrern eine knappe relative Mehrheit diese Frage verneint.

Frage: Benötigt Ahrensburg mehr / bessere Radwege?

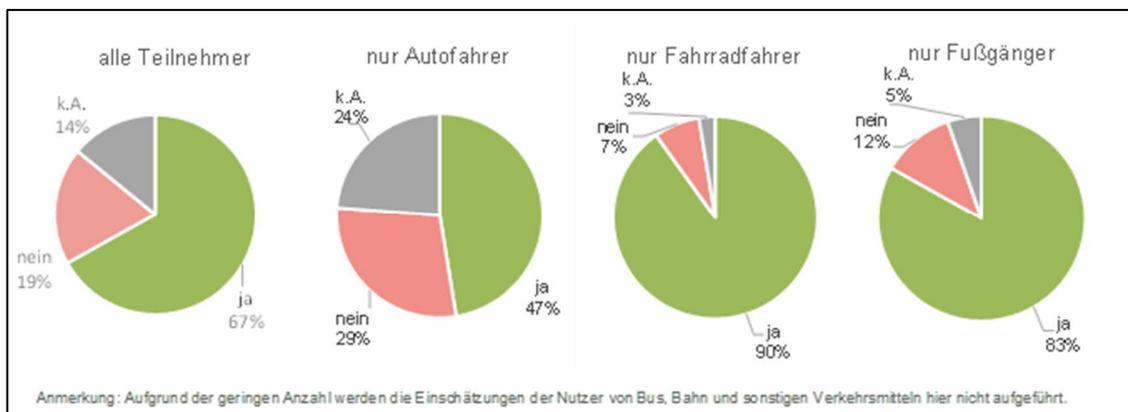


Abbildung 46: Bedarf an besserer Radverkehrsinfrastruktur

Von allen Befragten äußern zwei Drittel, dass Ahrensburg mehr und bessere Radwege benötigt, während knapp ein Fünftel dies verneint und 14 % keine Angaben machen. Differenziert nach Verkehrsträgern zeigt sich, dass der Wunsch nach mehr und besseren Radwegen überdurchschnittlich von den Radfahrern und Fußgängern geäußert wird, aber auch knapp die Hälfte derer, die überwiegend mit dem Auto anreist, unterstützt diese Forderung.

Frage: Benötigt Ahrensburg eine bessere Anbindung per Bus und Bahn?

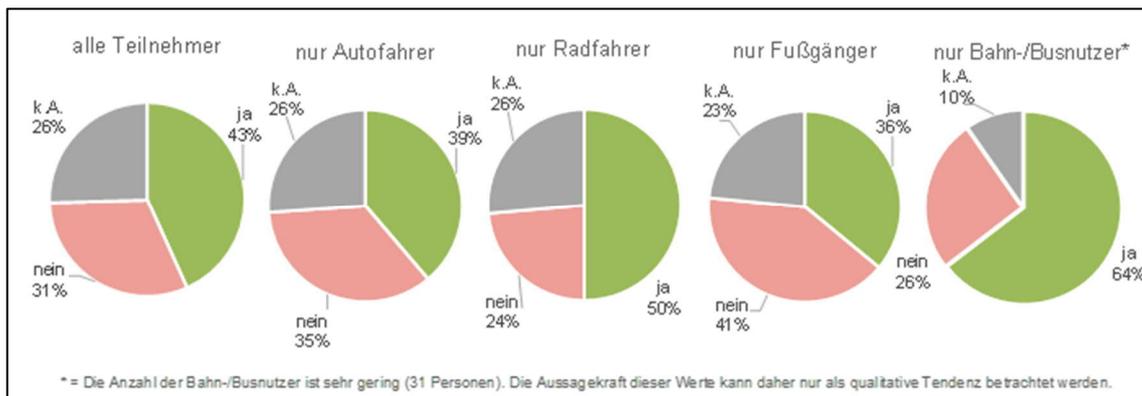


Abbildung 47: Bedarf an besserer Infrastruktur für öffentlichen Verkehr

43 % aller Befragten äußern, dass Ahrensburg eine bessere Anbindung per Bus und Bahn benötigt, während 31 % diese Frage verneinen. Auffällig viele Befragte (26 %) enthalten sich bei dieser Frage. Differenziert man diese Frage nach Verkehrsträgern, so ist das Bild bei allen Verkehrsträgern trotz kleiner Unterschiede im Grundsatz ähnlich. Lediglich bei den Nutzern von Bus und Bahn sind knapp zwei Drittel für eine bessere Anbindung per Bus und Bahn – da jedoch in absoluten Zahlen nur sehr wenige Personen angegeben haben, mit Bus und Bahn anzureisen (31 Personen), ist diese Antwort aufgrund der geringen Grundgesamtheit nur bedingt aussagekräftig und lediglich als qualitative Tendenz anzusehen.

Frage: Benötigt Ahrensburg eine autofreie oder autoärmere Innenstadt?

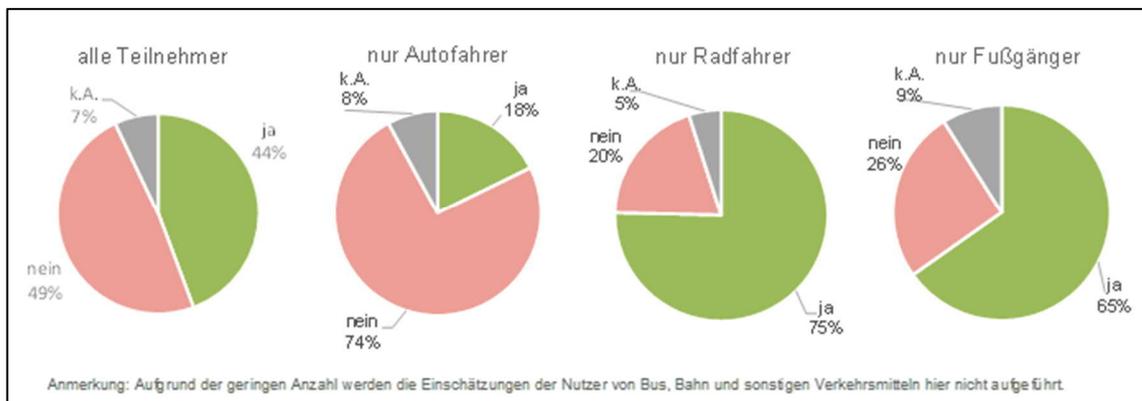


Abbildung 48: Bedarf an einer autoärmeren Innenstadt

Die Frage, ob Ahrensburg eine autofreie oder autoärmere Innenstadt benötigt, wird differenziert gesehen. Von allen Befragten befürworten 44 % eine autofreie oder autoärmere Innenstadt, während 49 % dies ablehnen. Unter den Autofahrern ist die Ablehnung mit drei Vierteln besonders hoch, während drei Viertel der Radfahrer und zwei Drittel der Fußgänger einen solchen Schritt befürworten.

Frage: Wo wohnen Sie?

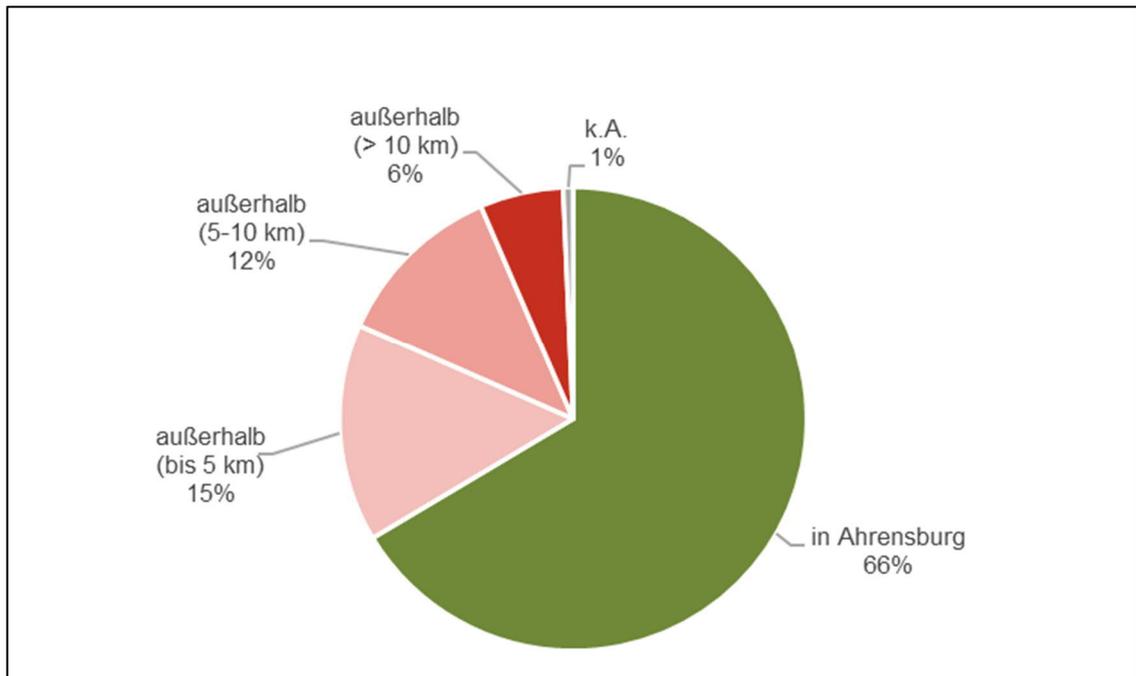


Abbildung 49: Wohnort

Zwei Drittel (66 %) der Personen, die an der Online-Beteiligung teilgenommen haben, geben an, in Ahrensburg zu wohnen, während ein weiteres Drittel (32 %) außerhalb der Stadt wohnt. Davon wohnen 15 % bis 5 km Luftlinie entfernt, 12 % zwischen 5 und 10 km und 6 % mehr als 10 km Luftlinie entfernt. 1 % macht keine Angabe bezüglich des Wohnorts. Von den Befragten kommen somit die meisten aus dem direkten Umfeld Ahrensburgs.

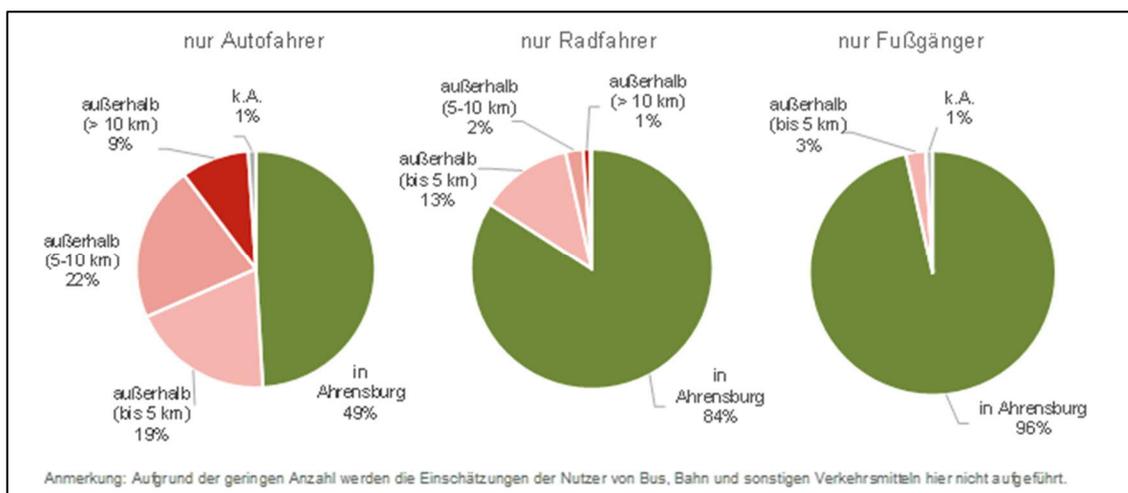


Abbildung 50: Wohnort differenziert nach Verkehrsträgern

Differenziert nach Verkehrsträgern ist erkennbar, dass die Hälfte aller, die per Auto ins Ahrensburger Zentrum kommen, in Ahrensburg selbst wohnen, während die andere Hälfte außerhalb wohnt. Von denjenigen, die per Fahrrad ins Zentrum kommen, wohnen 84 % in der Stadt selbst, während 13 % im nahen Umfeld (bis 5 km Entfernung) leben. Personengruppen, die weiter entfernt wohnen, kommen kaum mit dem Rad. Von den Fußgängern leben nahezu alle in Ahrensburg selbst.

Wie oft kommen Sie in das Zentrum von Ahrensburg?

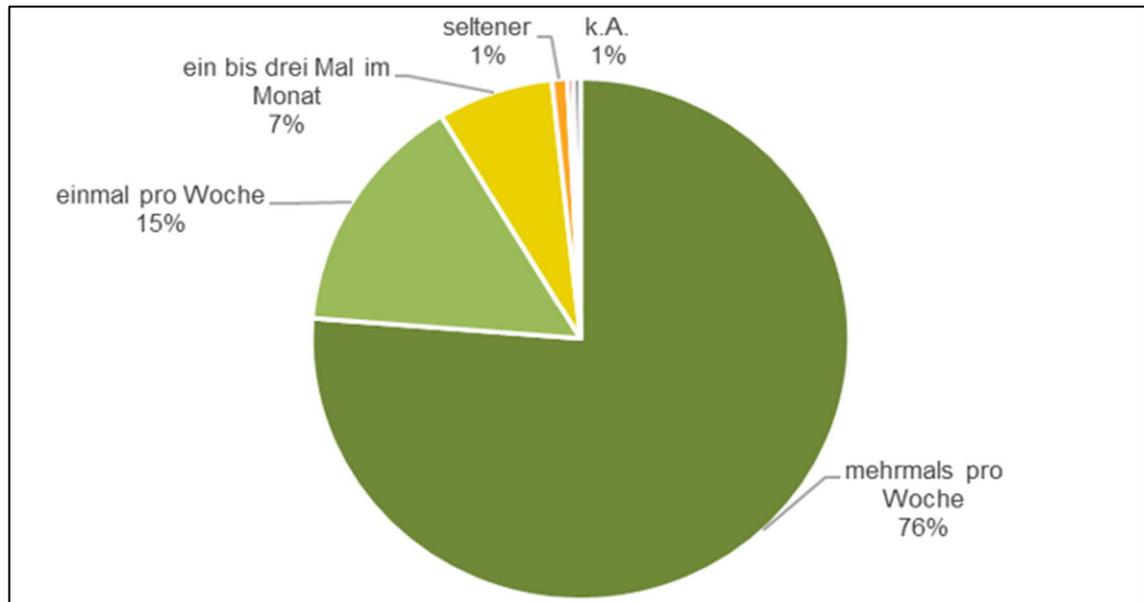


Abbildung 51: Besuchshäufigkeit

Dreiviertel der Befragten (75 %) gibt an, mehrmals pro Woche ins Zentrum von Ahrensburg zu kommen. 15 % halten sich einmal pro Woche im Zentrum auf, 7 % ein bis dreimal im Monat. 1 % gibt an, seltener nach Ahrensburg zu kommen. Niemand der Befragten gibt an, sich nie im Ahrensburger Zentrum aufzuhalten. 1 % macht keine Angabe bezüglich der Häufigkeit des Aufenthalts im Ahrensburger Zentrum. Somit kommen über 90 % der Befragten mindestens einmal pro Woche ins Ahrensburger Zentrum.

4.2.1 Fazit

Das Ahrensburger Zentrum zieht vor allem Personen aus der Stadt und dem nahen Umfeld an, die vorwiegend zum Einkaufen, für Dienstleistungen und Arztbesuche ins Stadtzentrum kommen und im überwiegenden Maße maximal ein bis zwei Stunden im Zentrum bleiben und somit eine eher kurze Aufenthaltsdauer aufweisen. Nahezu die Hälfte der Besucher kommt mit dem Auto, während die andere Hälfte mit dem Umweltverbund (v.a. per Fahrrad und zu Fuß) kommen.

Es ist auffällig, dass bei den Fragen nach der Bewertung der Angebote von Auto- und Fahrradstellplätzen, wie auch bei der Bewertung der Rad- und Gehwege jeweils die Nutzergruppen, die dieses Angebot nicht nutzen, das heutige Angebot besser einschätzen als die Nutzer selbst – so schätzen die Autofahrer das Angebot an Fahrradstellplätzen besser und das Angebot an Pkw-Stellplätzen schlechter ein und umgekehrt. Das Angebot für die eigene Nutzergruppe wird von den Befragten überwiegend als verbesserungsfähig eingeschätzt, da die Autofahrer das Pkw-Stellplatzangebot als verbesserungswürdig ansehen, während die Radfahrer das Angebot an Fahrradstellplätzen verbessern würden.

Diese nachvollziehbare Tendenz berücksichtigend ergibt sich über alle Nutzergruppen hinweg meist kein eindeutiges Bild – so schätzen jeweils ungefähr die Hälfte der Befragten ein, dass Ahrensburg bessere Pkw- und Fahrradstellplätze bzw. bessere Gehwege benötigt, während die andere Hälfte dies verneint oder sich hierzu nicht äußert. Lediglich bei der Frage nach besseren Radwegen ist mit zwei Dritteln eine klarere Tendenz erkennbar. Auch die Frage nach einer autofreien oder autoärmeren Innenstadt ergibt mit 44 zu 49 % kein eindeutiges Bild.

4.3 Ergebnisse der Befragung der Gewerbetreibenden

Die Befragung der Gewerbetreibenden erfolgte im Zeitraum vom 26.10.2020 bis 20.11.2020, indem Fragebögen direkt in den Gewerbeeinheiten im Ahrensburger Zentrum verteilt wurden. Von ca. 130 verteilten Fragebögen wurden 36 Antworten zurückgeschickt, was einer Quote von ca. einem Viertel entspricht. Aufgrund der geringen Gesamtzahl der Teilnehmer werden die Ergebnisse im Folgenden qualitativ zusammengefasst dargestellt, da eine quantitative Auswertung aufgrund der zu hohen Fehlertoleranz nicht belastbar wäre.

4.3.1 Struktur der teilnehmenden Gewerbetreibenden

Von den Gewerbetreibenden, die an der Befragung teilgenommen haben, sind ca. zwei Drittel im Einzelhandel tätig. Alle anderen Bereiche, wie Gastronomie, Handwerk, Praxis / Gesundheit, Büro und sonstige Dienstleistungen waren jeweils nur vereinzelt vertreten. Um die Größe des Geschäfts / der Gewerbeeinheit zu ermitteln, wurde nach der durchschnittlichen Besucherfrequenz pro Tag gefragt. Nicht alle Teilnehmer haben hier Angaben gemacht.

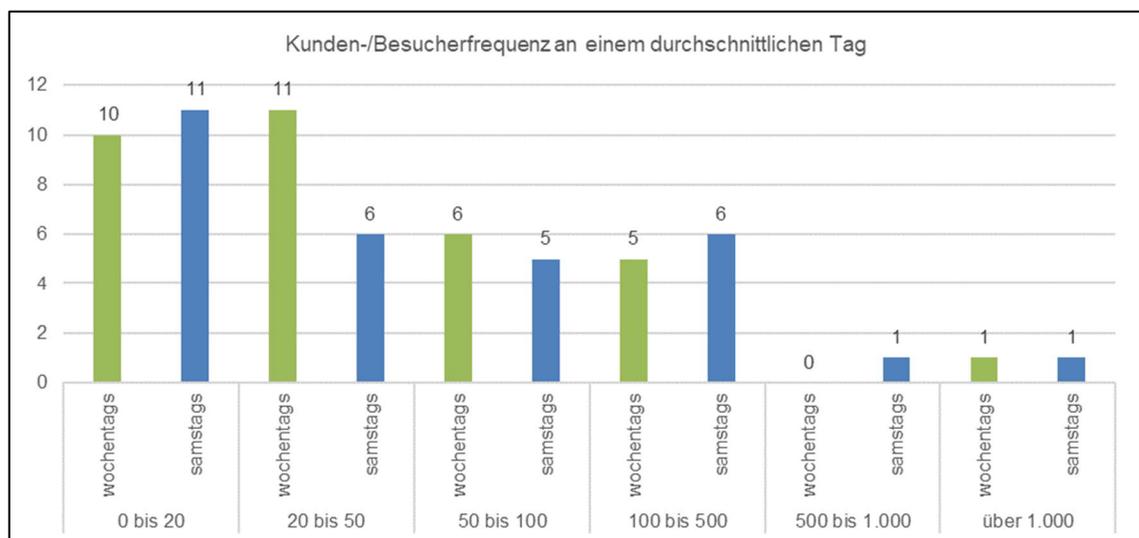


Abbildung 52: Besucherfrequenz

Es wird deutlich, dass der überwiegende Teil der befragten Gewerbebetriebe täglich unter 50 Kunden hat und daher eher eine geringe Frequenz aufweist. Die Betriebe mit über 100 oder sogar mit über 1.000 Kunden am Tag sind hingegen die Frequenzbringer für die Ahrensburger Innenstadt und ziehen die meisten Kunden an. In den nachfolgenden Ergebnissen sind alle Gewerbetreibenden gleichbehandelt worden, ganz unabhängig von der Kundenanzahl, die täglich die Gewerbeeinheit aufsucht.

4.3.2 Bewertung der verkehrlichen Gesamtsituation

Die verkehrliche Gesamtsituation wird von den meisten Befragten als befriedigend bis eher schlecht eingestuft. Grund hierfür ist vor allem die negative Bewertung der Situation für Pkw, die von den meisten Gewerbetreibenden als eher schlecht angesehen wird. Das Angebot an Pkw-Parkplätzen wird von vielen sogar mangelhaft bewertet. Die Situation für Radfahrer sowie das Angebot an Fahrradparkplätzen werden hingegen von den meisten Befragten als gut bis befriedigend eingestuft. Auch die Situation für Fußgänger sowie das Angebot des öffentlichen Verkehrs von den meisten als gut bewertet. Insgesamt wird daher das Angebot des Umweltverbunds eher positiv und das Angebot für den MIV eher schlecht bewertet.

4.3.3 Bewertung der Situation im direkten Umfeld des Geschäfts

Die Tendenz für die Bewertung der verkehrlichen Situation im direkten Umfeld der eigenen Gewerbeeinheit ist ähnlich der Bewertung der Gesamtsituation, nur dass die Bewertungen noch klarer sind. Die Situation sowie das Parkplatzangebot für den Pkw-Verkehr werden für das jeweilige Umfeld im Durchschnitt noch schlechter bewertet, während die Angebote des Umweltverbands im jeweiligen Umfeld im Durchschnitt noch besser bewertet werden.

Die Situation für die Anlieferung der Gewerbeeinheiten im unmittelbaren Umfeld des Geschäfts werden hingegen mehrheitlich als gut bis befriedigend eingestuft. Gründe hierfür sind laut Aussage der Teilnehmer vor allem, dass die Anlieferer gut in den Straßen halten können. Diejenigen, die die Situation als befriedigend einstufen, sehen Einschränkungen durch ein hohes Aufkommen an Lieferfahrzeugen oder das Zuparken von Eingängen durch Pkw. Diejenigen, die eine eher negative Bewertung der Anliefersituation sehen, begründen dies vor allem mit fehlenden oder zu wenigen Haltemöglichkeiten. Hierbei ist die jeweils sehr unterschiedliche Lage der Gewerbeeinheiten zu berücksichtigen.

4.3.4 Einschätzung der Verkehrsmittelwahl der Kunden

Die Gewerbetreibenden wurden aufgefordert, einzuschätzen, wie die meisten ihrer Kunden üblicherweise ins Ahrensburger Zentrum anreisen. Der überwiegende Teil der Gewerbetreibenden schätz ein, dass viele ihrer Kunden mit dem Pkw anreisen. Verglichen mit den Ergebnissen der Onlinebefragung, bei der 51 % der Kunden dieses Verkehrsmittel angaben, ist eine leicht höhere Bedeutung des Pkw in der Einschätzung der Gewerbetreibenden zu erkennen.

Bei der Frage, wie viele Kunden zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommen, ist das Bild hingegen indifferenter, denn hier geben in etwa gleich viele Gewerbetreibende an, dass „viele“, „etliche“ und „wenige“ ihrer Kunden zu Fuß oder mit dem Rad anreisen. Bei der Anreise mit Bus und Bahn ist die große Mehrheit überzeugt, dass hier nur wenige Kunden diese Verkehrsmittel wählten. Es ist anzumerken, dass die Verkehrsmittelwahl je nach Waren- und Dienstleistungsangebot verschieden ausgeprägt sein wird. Werden besonders schwere Waren, wie z.B. Getränke, verkauft, wird die Verkehrsmittelwahl häufiger auf das Pkw fallen, während bei kleineren und leichteren Waren auch der Fuß- und Radverkehr eine wesentliche Rolle spielen wird. Die grundsätzliche Tendenz der Einschätzung gibt jedoch das Ergebnis der Onlinebefragung wieder, bei der 51 % angaben, vorwiegend mit dem Auto anzureisen, während 36 % das Fahrrad bevorzugten und 10 % meist zu Fuß ins Ahrensburger Zentrum kommen.

4.3.5 Einschätzung der Veränderungsbedarfe

Nahezu alle befragten Gewerbetreibenden geben an, dass das Ahrensburger Zentrum mehr Parkplätze für Pkw benötigt. Eine autofreie oder autoärmere Innenstadt wird hingegen von den meisten abgelehnt.

Bei den Fragen nach mehr Parkplätzen für Fahrräder, besseren Gehwegen und einer besseren Anbindung per Bus und Bahn ist das Bild indifferenter, da hier jeweils eine Mehrheit die Meinung äußert, dass keine Veränderungen erforderlich seien, wohingegen jeweils ungefähr ein Drittel der Befragten Veränderungen befürwortet.

5 Verkehrsprognose

Um eine aussagekräftige Prognose über das zukünftige Angebot und die Nachfrage des Parkraums treffen zu können, werden hier bekannte städtebauliche Entwicklungen mitberücksichtigt. Nach verschiedenen politischen Diskussionen wurde entschieden, dass der Rathausplatz mittelfristig als Parkplatz bestehen bleibt. In den umliegenden Straßen nimmt die Anzahl an Stellplätzen ab. Die Hamburger Straße wird umgebaut und dort verbleiben im nördlichen Teil 17 Stellplätze, in der Großen Straße werden die 14 Stellplätze bei der Ausfahrt der CCA-Tiefgarage entfernt und im Lehmannstieg stehen bis auf einen Parkstand für Schwerbehinderte zukünftig keine öffentlichen Parkstände mehr zur Verfügung.

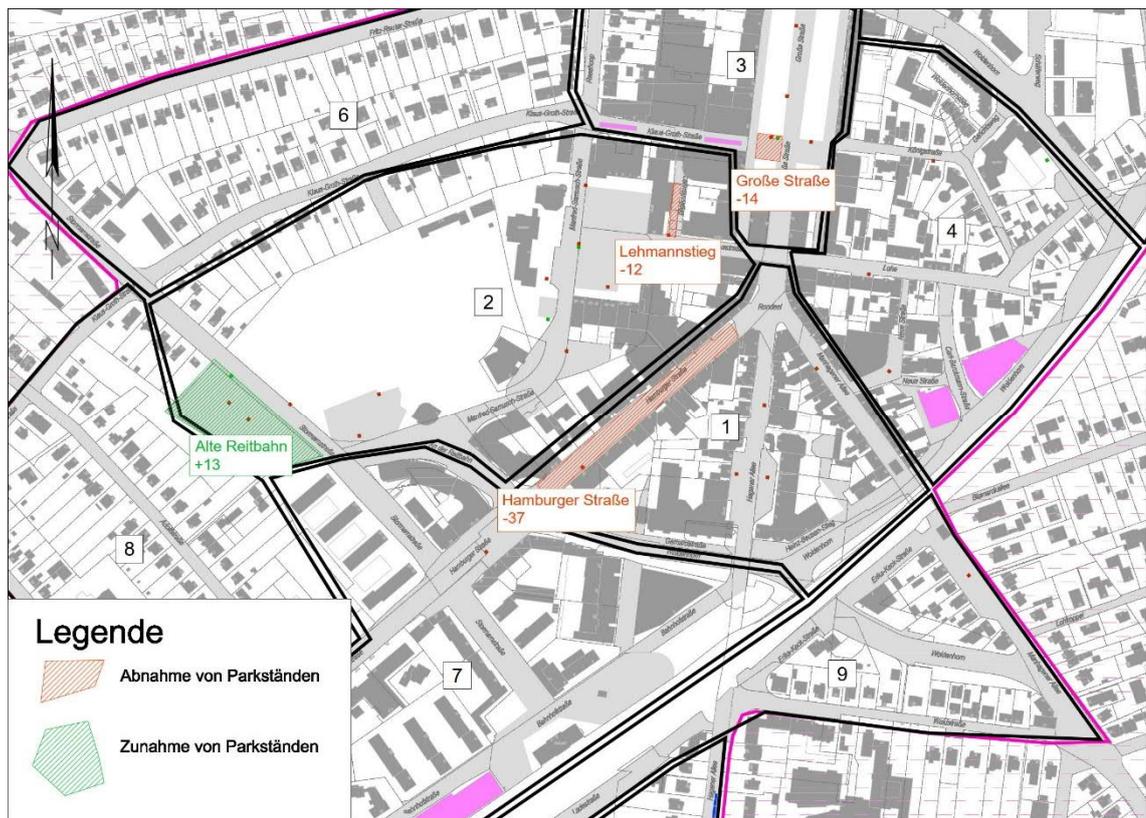


Abbildung 53: Zu- und Abnahme der Parkstände im Innenstadtring verortet

Eine Übersicht über Ab- und Zunahme an Stellplätzen gibt die nachfolgende Tabelle. Dort ist auch der provisorische Parkplatz auf dem Stormarnplatz mit etwa 120 Stellplätzen aufgelistet, der allerdings mittelfristig nicht bestehen bleibt. Für die Einrichtung dieser Parkplatz wurden die 18 Plätze am Grauen Esel vor dem Bruno Böcker Haus vorübergehend nicht mehr nutzbar.

Auf dem Parkplatz Alte Reitbahn wird ein Wohngebäude mit Supermarkt gebaut. Die zugehörige Tiefgarage umfasst 197 Stellplätze insgesamt. Davon sind 49 Plätze bereits fest vermietet. Zukünftig stehen dort statt der bisherigen etwa 135 Plätze, nun 148 Stellplätze der Öffentlichkeit zur Verfügung. Eine weitere Veränderung auf privatem Gelände ist für das Parkhaus Woldenhorn geplant. Dort sollen durch eine Aufstockung 76 weitere Stellplätze entstehen. Diese wurden in der Bilanz nicht mit aufgenommen, weil die Verfügbarkeit für die Öffentlichkeit noch nicht geklärt ist, da die Plätze teilweise dauerhaft vermietet werden.

Für den gesamten Innenstadtring bedeutet dies in der Bilanz eine Abnahme von 50 Stellplätzen im öffentlichen Raum.

Einzelmaßnahme	Anzahl Stellplätze				Hinweis
	Bestand	Abnahme	Zunahme	verbleiben	
Parkstände im Straßenraum					
Rathausplatz	143	0	0	143	verbleibt erst einmal mittelfristig als Parkplatz
Hamburger Straße	54	37	0	17	9 Behindertenstellplätze mit eingerechnet, 5 davon sollen jedoch in der Großen Straße und Manhagener Allee verbleiben. Nur die auf dem Rathausplatz entfallen vollständig
Große Straße	71	14	0	57	
Lehmannstieg	13	12	0	1	
Parkplatz Grauer Esel am BBH	18	0	0	18	hängt mit Provisorium zusammen
provisorischer Parkplatz Stormarnplatz	0	0	0	0	120 Provisorium
Straßenraum gesamt	299	63	0	236	
Tiefgaragen / Parkhäuser					
Alte Reitbahn	135	135	148	148	Neubau 197 Gesamt; 49 Plätze fest vermietet
Parkhaus Woldenhorn	183	0	0	183	76 Aufstockung PRIVAT
Parkhaus gesamt	318	135	148	331	
Bilanz Stellplätze Innenstadtring	617	198	148	567	-50

Abbildung 54: Bilanz des zukünftigen Stellplatz-Angebots

Zur Untersuchung der aktuellen Auslastung der betroffenen Straßen sind im [Anhang 10.6](#) die Parkstandbelegungen nach Nutzergruppen aufgeführt. Dort ist auch jeweils die Anzahl zukünftiger Parkstände mit angegeben. In den drei Straßenabschnitten mit Abnahme von Parkständen (vgl. [Abbildung 53](#)) käme es zu einer Überlastung. Die Parkplatzsuchenden können allerdings in den umliegenden Straßen einen Stellplatz finden. In der Gesamtbeurteilung der Blöcke 1 – 4 steigt die Auslastung nur auf 81% (vgl. [Anhang 10.6](#)).

Der zweite Teil der Prognose wird durch die zukünftige Nachfrage bestimmt. Aufgrund von verschiedenen Neubauprojekten in und um Ahrensburg könnte die Nachfrage an Parkraum im Untersuchungsgebiet zunehmen. Bei einem gleichbleibenden MIV-Anteil am Verkehrsaufkommen wird für eine Abschätzung auf Sicherheit für die Prognose von einer erhöhten Nachfrage von 5% ausgegangen.

Um die Ergebnisse aus Kapitel 3 zu berücksichtigen, wird bei der Abschätzung der zukünftigen Nachfrage zuvor noch ein Corona-Aufschlag von 7% einberechnet.

Verkehrsprognose	im öffentlichen Straßenraum	mit kommunalem P+R Parkhaus	mit allen (auch privaten) Parkhäusern
aktuell verfügbare Parkstände	1.816	2.170	2.790
aktuell maximale Belegung (Do. 10 Uhr)	1.461	1.693	1.940
aktuelle Auslastung	80 %	78 %	70 %
Ohne Baustelle zusätzlich verfügbare Parkstände	44	44	44
Reduzierung von Parkständen durch Einzelmaßnahmen	50	50	50
Corona-Aufschlag: 7%	102	119	136
zusätzlich erhöhte Nachfrage: 5%	78	91	104
zukünftig verfügbare Parkstände	1.810	2.164	2.784
zukünftig maximale Belegung	1.641	1.902	2.180
zukünftige Auslastung	91 %	88 %	78 %

Abbildung 55: Verkehrsprognose – zukünftige Auslastung

Unter Berücksichtigung einer zusätzlichen Nachfrage von 5% lässt sich die zukünftige Auslastung im öffentlichen Straßenraum auf 91 % prognostizieren. Inklusive des in öffentlicher Hand befindlichen P+R Parkhauses kommt sie auf 88 %. Rechnet man die nach wie vor zur Verfügung stehenden Parkhäuser mit ein, steigt die Auslastung nur auf 78 %.

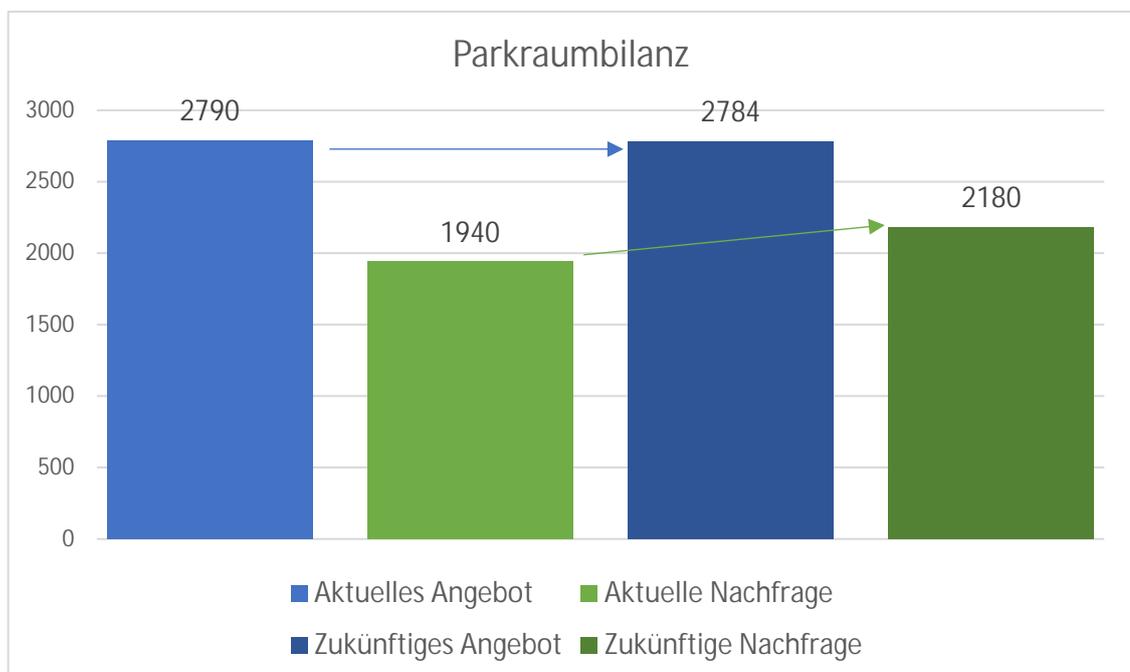


Abbildung 56: Parkraumbilanz: Verhältnis Aktuelle/Zukünftige Angebot/Nachfrage

6 Parkraummanagementkonzept

Für das Parkraummanagementkonzept werden alle zuvor gewonnenen Erkenntnisse aufgegriffen und daraus Maßnahmen entwickelt, die helfen sollen, die gesteckten Ziele aus der Aufgabenstellung zu erreichen:

- Erhöhung des Parkstandumschlages
- Verlagerung der Parkraumnachfrage mit längeren Parkdauern in öffentlich zugängliche Parkbauten, sowie Beeinflussung des Mobilitäts- und Parkverhaltens von Bewohnern, Beschäftigten und Kunden/Besuchern
 - ➔ **Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraums**
- Verlagerung der Parkraumnachfrage von Berufspendlern auf andere Verkehrsmittel oder in private Angebote
- Einbezug aktueller städtebaulicher Entwicklungen und Projekte, z.B. TGA Stormarnplatz.
 - ➔ **Auslastung der Parkhäuser**
- Reduzierung des MIV in der zentralen Innenstadt (barocke Stadtachse)
- Verbesserung der Erreichbarkeit durch Erhöhung der Parkchancen von qualifizierten Nachfragegruppen (Bewohner sowie Kunden/Besucher)
- Verringerung des Parksuchverkehrs im innerstädtischen und innenstadtnahen Quartieren
 - ➔ **Konzeption Parkleitsystem**
- Bessere Verkehrsorganisation
- Förderung des Radverkehrs durch bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen
- Attraktives ÖPNV-Angebot
- Wegweisung für Pkw-Fahrer, Fußgänger und Radfahrer
- Verbesserung der Wohnumfeldqualität
 - ➔ **Weitere Themen zur Unterstützung des Parkraummanagementkonzeptes**

6.1 Öffentlicher Straßenraum

6.1.1 Bewirtschaftung

Ein wichtiger Bestandteil des Parkraummanagementkonzepts ist die Bewirtschaftung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum. Die Parkraumbewirtschaftung sorgt für eine Reduzierung der Nachfrage und soll zu einer ausgeglichenen Parkraumbilanz („Angebot und Nachfrage sind ausgeglichen“) verhelfen. Hierzu zählt neben der Bezahlung für die Parkraumnutzung (mit Parkschein) auch die zeitliche Einschränkung der maximalen Parkdauer (mittels Parkscheibe). Wie in Kapitel 2 beschrieben, werden aktuell bereits etwa ein Drittel der Parkstände bewirtschaftet. Zum Großteil geschieht dies über die Verpflichtung von Montag bis Freitag in der Zeit von 9 bis 18 Uhr und an Samstagen von 9 bis 13 Uhr einen Parkschein zu lösen, verbunden mit einer maximal zulässigen Parkdauer von 3 Stunden.

Der Großteil der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Parkstände im öffentlichen Bereich ist allerdings unbewirtschaftet. Diese 794 Parkstände sind zur Spitzenstunde zu 80% ausgelastet und werden auch tagsüber vorwiegend von Nachtparkern belegt (vgl. [Abbildung 57](#)).

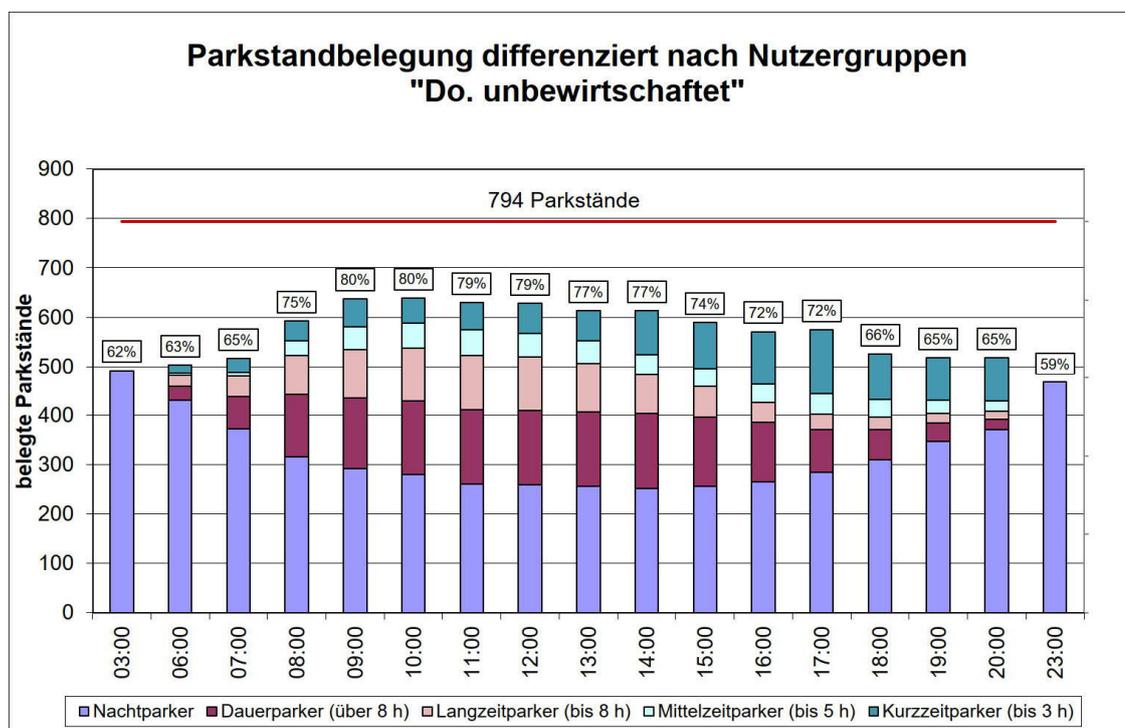


Abbildung 57: Parkstandbelegung der unbewirtschafteten Parkstände

Bei einer genaueren Betrachtung der Belegung zur Spitzenstunde mit Unterteilung in Blöcke (vgl. [Abbildung 58](#)) fällt auf, dass die unbewirtschafteten Parkstände nicht nur in den weiter außen liegenden Blöcken des Untersuchungsgebiets zu finden sind, sondern durchaus auch in Zentrumsnähe. Die Unterscheidung nach Nutzergruppen zeigt, dass nur etwa 50 Parkstände von Nutzern belegt sind, die weniger als 3 Stunden parken.

Block	Parkstände	Belegung am Do. um 10 Uhr					Summe
		Nacht	Dauer	Lang	Mittel	Kurz	
1	5	1	0	3	0	1	5
2	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0
4	45	25	9	2	1	1	38
5	217	75	51	35	14	22	197
6	68	26	10	15	5	3	59
7	169	62	22	29	14	14	141
8	117	27	13	9	9	4	62
9	81	27	24	9	7	2	69
10	92	37	19	7	1	4	68
Gesamt	794	280	148	109	51	51	639

Abbildung 58: Belegung der unbewirtschafteten Parkstände je Block

Eine Ausweitung des Bewirtschaftungsbereichs führt im ersten Schritt zu einer Verdrängung von Parkenden. Um dies angemessen zu gestalten, sollen zusätzlich Bewohnerparkgebiete/-zonen eingerichtet werden. Dort haben die direkten Anwohner die Möglichkeit auch über Nacht ihre Pkws im öffentlichen Bereich abzustellen.

Die Dauer-, Lang- und Mittelzeitparker müssen sich eine neue Parkmöglichkeit suchen. Dadurch würden bei einer Bewirtschaftung des gesamten Untersuchungsgebiets bis zu 300 Parkstände frei (vgl. Abbildung 58), die zukünftig von Kurzzeitparkern genutzt werden könnten.

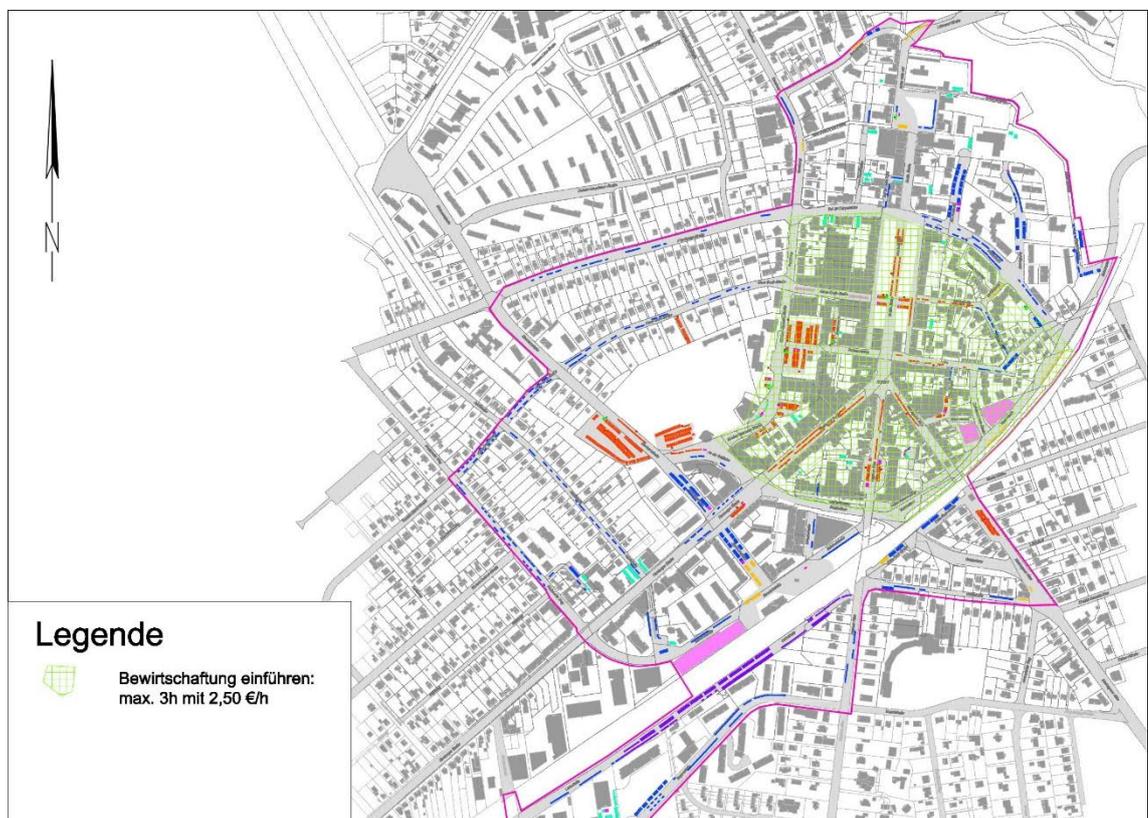


Abbildung 59: Bewirtschaftungszone 1

Eher umsetzbar ist eine Bewirtschaftung im erweiterten Innenstadtbereich über zwei Zonen. Die bereits beschlossene vollständige Bewirtschaftung des Innenstadtrings wird von Zone 1 abgedeckt (vgl. [Abbildung 59](#)). Dieser Bereich wird von den Straßen Bei der Doppeleiche, Woldenhorn, Manfred-Samusch-Straße und Reeshoop umschlossen. Hier gilt dann für alle Parkstände im öffentlichen Straßenraum eine maximale Parkdauer von 3 Stunden zu einem Preis von 2,50 € je Stunde. Hiervon sind insbesondere die Parkstände in den Straßen Lohe und Königstraße betroffen, die aktuell größtenteils noch unbewirtschaftet sind, sowie Parkstände am Woldenhorn entlang der Bahnstrecke, wo momentan nur eine Parkscheibe ausgelegt werden muss.

Die Zone 2 (vgl. rot-schraffiertes Gebiet in [Abbildung 60](#)) grenzt direkt an Zone 1 an und wird von den Straßen Am Alten Markt, Schäferweg, Woldenhorn, Manhagener Allee, Waldstraße, Ladestraße, Bahnhofstraße, Hamburger Straße, Stormarnstraße, Klaus-Groth-Straße, Reeshoop, Bei der Doppeleiche und Am Rauchhause umschlossen. In dieser Zone 2 wird eine Bewirtschaftung mit 2,00 € je Stunde und ebenfalls einer maximalen Parkdauer von 3 Stunden eingeführt. Eine Ausnahme bilden die Ladestraße und Erika-Keck-Straße. Dort gibt es keine zeitliche Parkdauerbeschränkung und es kann ein Ticket für 8,00 € am Tag gelöst werden. Dadurch können auch Beschäftigte, dort weiterhin ihren Pkw abstellen.



Abbildung 60: Bewirtschaftungszonen mit Bewohnerparkgebieten

6.1.2 Bewohnerparken

In einzelnen Straßenabschnitten sollen Ausnahmen von der angedachten Parkregelung gelten. Es wird empfohlen, in den Straßen Bei der Alten Kate, Am Postwald, Schäferweg, Woldenhorn (zwischen Bei der Doppeleiche und Bahntrasse) und in der Stormarnstraße (zwischen An der Reitbahn und Bahnhofstraße), sowie in der Klaus-Groth-Straße (zwischen Stormarnstraße und Reeshoop) einzelne Bewohnerparkgebiete einzurichten (vgl. Abbildung 60).

Die Nutzer mit Bewohnerparkausweisen sind dann von der geltenden Parkregelung befreit. Sie können in den ausgewiesenen Bereichen an den bewirtschafteten Parkständen ohne Gebühr oder ohne Einhaltung einer Parkdauerbegrenzung parken.

Die Bewohner erhalten auf Antrag bei der Stadt einen Bewohnerparkausweis, den sie im Fahrzeug gut sichtbar auslegen. Die Gebühr für Bewohnerparkausweise sollte den aktuell zulässige Gebührenrahmen nach der Gebührenordnung ausschöpfen.

6.1.3 Parkgebührenverordnung

Nach Paragraf 6 a Absatz 6 des Straßenverkehrsgesetzes kann für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen durch die Stadt Ahrensburg Gebühren erhoben werden. Bund und Länder haben die Kommunen ermächtigt, hierfür entsprechende Parkgebührenverordnungen zu erlassen.

Die Parkgebührenverordnung regelt die zulässigen Gebühren für die Stadt Ahrensburg. Die zur Zeit der ersten Erhebung gültige Version trat am 01.07.2019 in Kraft. Diese wurde letztmalig im September 2021 aktualisiert und ist nun seit dem 15.10.2021 gültig.

„Im Kernbereich der Innenstadt beträgt die Mindestgebühr 0,60 € für die ersten 60 Minuten sowie 0,10 € je weitere angefangene 5 Minuten.“ Dies entspricht einer Gebühr von 1,80 € für 2 Stunden und 3,00 € für 3 Stunden Parkdauer.

Diese Gebühren sind im Zeitraum montags bis freitags von 9 Uhr bis 18 Uhr sowie samstags von 9 Uhr bis 13 Uhr an den 28 Parkscheinautomaten zu zahlen. Aktuell lassen sich die Parkgebühren auch per Handy-App bezahlen. In Ahrensburg stehen dazu folgende Anbieter zur Auswahl: *EasyPark, Yellowbrick/flowbird, moBiLET, PayByPhone, Parkster, PARCO*.

In Anbetracht der dargestellten Ziele und Rahmenbedingungen sollte die aktuelle Gebührenabstufung im Kerngebiet im Vergleich zu den Parkbauten angepasst werden. Zur Optimierung der Gebührengestaltung wird unter Berücksichtigung der Parkgebühren in den Parkhäusern eine Erhöhung empfohlen. Aktuell betragen die Gebühren in den Parkhäusern Alte Meierei und Woldenhorn je angefangene 30 Minuten 0,90 € und damit 3,60 € für 2 Stunden und 5,40 € für 3 Stunden Parkzeit.

Für die bewirtschafteten Parkstände im Straßenraum der Zone 1 wird demnach eine Gebühr von 2,50 € je Stunde empfohlen. In Zone 2 werden 2,00 € je Stunde erhoben. Die maximal zulässige Parkdauer von 3 Stunden gilt dann für beide Zonen, mit der Ausnahme Ladestraße und Erika-Keck-Straße. Will man sich länger als 3 Stunden in Ahrensburg aufhalten, gibt es dafür ein Tagesticket von 8,00 €, das auch den Beschäftigten eine Möglichkeit bietet, ihren Pkw zentrumsnah abzustellen. Ob diese Möglichkeit auf weitere Straßen im Norden ausgeweitet werden soll, muss nach Einführung der erweiterten Bewirtschaftung überprüft werden.

Für beide Zonen wird eine Erweiterung des gebührenpflichtigen Zeitraums auf Montag bis Freitag von 8 bis 20 Uhr und am Samstag von 8 bis 16 Uhr empfohlen.

Durch die Erhöhung der Parkgebühren im Innenstadtbereich steigt indirekt die Attraktivität der beiden Parkhäuser, weil die Benutzung eines Stellplatzes dort nicht mehr teurer ist als im Straßenraum des Innenstadtrings und es dort keine Beschränkung der Parkdauer gibt. Die Betreiber der beiden Parkhäuser in der Straße Woldenhorn bieten zudem die Möglichkeit einen Stellplatz über einen längeren Zeitraum zu mieten.

6.1.4 Kontrolle

Die konsequente Anwendung der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen führt zu einer Verbesserung der Parkraumverfügbarkeit der Bewohnenden. Für die Beschäftigten wird dies erschwert. Zudem werden die langparkenden Beschäftigten zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel animiert oder entferntere Parkangebote zu nutzen.

Des Weiteren wird die Zugänglichkeit mit Pkw für die Kundschaft und Lieferanten in der Nähe ihrer Ziele erleichtert. Da sie die Park- und Ladeflächen nur für kurze Zeit belegen, können über den Tag mehrere Kunden und Lieferanten die verfügbaren Parkplätze nutzen.

Die Einhaltung der geltenden Parkregelungen der Parkraumbewirtschaftung sind konsequent zu überwachen und die Parkverstöße aller Nutzergruppen zu ahnden. Die Wirkungen von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen sind umso größer, je stärker die Regelungen von den Verkehrsteilnehmenden befolgt werden.

6.2 Auslastung der Parkhäuser

Eine attraktive Möglichkeit für Beschäftigte dauerhaft einen Stellplatz im Stadtkern zu finden, bieten die Parkhäuser. Wie in Abschnitt 2.3.2 verdeutlicht, sind diese aktuell noch nicht stark ausgelastet. Hier ist jedoch eine Absprache mit den Betreibern nötig. Durch eine attraktive Preisgestaltung mit unterschiedlichen Angeboten zu festvermieteten Plätzen mit Jahresticket oder kurzfristigeren Angeboten wie Monats- oder Tagestickets lassen sich für die privaten Parkhausbetreiber neue Kunden gewinnen und die Beschäftigten sichern sich einen garantierten Stellplatz. Dieser kann möglicherweise auch doppelt vergeben werden, wenn ihn am Wochenende Besucher zum Einkaufen nutzen.

Wie in Abschnitt 6.1.3 sollte die Preisbildung für den Straßenraum und die Tickets in den Parkhäusern in gemeinsamer Absprache stattfinden, um das Parkhaus als kostengünstige Alternative attraktiv zu gestalten. Eine aufeinander abgestimmte Gestaltung der Nutzungsbedingungen der einzelnen Parkhäuser kann zu einer räumlichen und zeitlichen Verlagerung von Nachfrage zwischen den einzelnen Parkhäusern beitragen. Den Betreibern der privaten Parkbauten des City Centers, Alter Meierei, Woldenhorn und der im Bau befindliche Tiefgarage Alte Reitbahn kann hier nur die Zusammenarbeit empfohlen werden.

Das P+R Parkhaus Alter Lokschnuppen liegt in kommunaler Hand und lässt sich möglicherweise noch effektiver nutzen. Die geringe Auslastung von maximal 68 %, die während der ersten Erhebung im September 2020 erfasst wurde, entspricht jedoch nicht mehr dem aktuellen Stand. Im Oktober 2021 und auch im Mai 2022 wurde stichprobenhaft eine Auslastung von bis zu 94 bzw. 96 % festgestellt.

Eine Aussage über die Nutzergruppen lässt sich daraus allerdings nicht ableiten, da sowohl Pendler als auch Beschäftigte in Ahrensburg als auch Bewohner der angrenzenden Blockbebauungen das Parkhaus kostenlos und ohne Zugangs-Kontrollen nutzen können.

Wenn der ursprüngliche Zweck des Park + Ride Vorrang haben soll, müssen entsprechende Maßnahmen unternommen werden. Mit einer Zugangskontrolle per Schranke und Kamera ließen sich die Kennzeichen erfassen. Bei Abo-Kunden des HVV, deren Kfz-Kennzeichen im System hinterlegt ist, wird die Ein- und Ausfahrt direkt gewährt. Tageskunden lösen einen Parkticket bei der Einfahrt und können dieses bei Nachweis eines gültigen HVV-Tickets am Automaten entwerten lassen, oder als Nicht-HVV-Kunden die anfallende Parkgebühr entrichten.

Ein weiterer Baustein zur Steigerung der Attraktivität des Parkhauses als Alternative zum Abstellen des Pkws in der Innenstadt wäre das Einrichten einer Mobilitätsstation. Im Rahmen der Aufstockung ließe sich im Erdgeschoss eine Station für Leihfahrräder, und -roller errichten, mit denen die Beschäftigten ins Zentrum weiterfahren können und dort platzsparend ihr Verkehrsmittel abstellen. Eine andere Möglichkeit den letzten Kilometer zum Arbeitsort zu überwinden, wäre die Einführung neuer Buslinien, die als Art Shuttle-Bus direkt vom P+R Parkhaus drei oder vier Stationen in der Stadt anfahren.

6.3 Konzeption Parkleitsystem

Ein Parkleitsystem führt den Kfz--Führenden durch verkehrssteuernde und verkehrsbeeinflussende Maßnahmen zu einem freien Parkplatz. Somit werden unnötige Parksuchverkehre reduziert und das Parkraumangebot wird effektiver genutzt. Das Parkleitsystem ist insbesondere eine große Hilfe für ortsunkundige Personen.

Um mehr Pkw zu den Parkplätzen mit freien Kapazitäten zu führen, sollte das Parkleitsystem ausgeweitet werden. Dabei ist eine Unterscheidung zwischen innerer und äußerer Erschließung vorzunehmen. Für die äußere Erschließung genügt eine statische Beschilderung mit den Hinweisen zu möglichen Parkmöglichkeiten. Von der Hamburger Straße im Süden, oder über die B 75 von Norden kommend, gibt es dann erste Schilder, die den Weg zu den Parkhäusern aufzeigen.

Befindet man sich dann im Innenstadtbereich können dynamische Schilder die Anzahl der freien Stellplätze auf den nahegelegenen Parkplätzen anzeigen und so den Parksuchverkehr reduzieren. Die Schilder müssen vor wichtigen Knotenpunkten angebracht werden um die Route entsprechend anpassen zu können. Die Schilder können als Parkleitanzeiger, bei denen nur die Anzeige zur freien Stellplatzanzahl dynamisch ist, oder als Vollmatrix-Anzeiger gestaltet werden, die komplett frei programmiert werden kann, um flexibel auf Sonderveranstaltungen oder Baustellen reagieren zu können.

Um die Information zu freien Stellplätzen anzeigen zu können, muss auch an den einzelnen Parkplätzen nachgerüstet werden. Für die Parkhäuser Woldenhorn und Alte Meierei, sowie die Tiefgarage des CCA gibt es bereits Schranken, die Ein- und Ausfahrt kontrollieren. Diese Informationen müssten nur in Echtzeit an ein zentral verwaltetes System weitergegeben werden. Für eigenständige Parkplätze auf dem Stormarnplatz oder Rathausmarkt könnte ein einfaches Schrankensystem zur Durchfahrtszählung installiert werden.

Eine weitere Möglichkeit bietet der Einsatz von Kameras, mit deren Hilfe Anbieter wie *park-depot*, die Kennzeichen erfassen und darüber die Parkdauer kontrollieren, aber auch direkt Parkgebühren berechnen können oder Zufahrtserlaubnis erteilen können.

Eine weitere Möglichkeit, die Belegung der Stellplätze zu bestimmen, besteht in der Anbringung von Bodensensoren oder Kamerasystemen, die Stellplatzgenau die Belegung in Echtzeit erfassen. Diese Möglichkeit kommt eher für die einzelnen Parkstände im Straßenraum zur Anwendung, ist allerdings insbesondere mit einzelnen Bodensensoren für jeden Parkstand deutlich kostenintensiver.

Neben der Anzeige von freien Parkständen, bietet die stellplatzgenaue Erfassung zudem die Möglichkeit einer Navigation zu freien Stellplätzen mit diversen dynamischen Wegweisern in der Fahrgasse und kleinen Leuchtanzeigen direkt an den Stellplätzen. Aus Verwaltungssicht lassen sich darüber zudem Falschparker überwachen und mit Anbindung an eine App auch stellplatzgenaue Reservierungen vornehmen. Für solche umfassenden Parkleitsysteme gibt es verschiedene Komplettanbieter wie *Swarco*, *Cleverciti*, *MSR Traffic*, *APCOA* oder *ALPHA Standards*, die den gesamten Service aus einer Hand abwickeln, aber auch individuelle Einzelpakete anbieten.

Für das Bezahlen von Parkgebühren gibt es neben der zuvor erwähnten Kennzeichenerfassung per Kamera, diverse Anbieter zum bargeldlosen Bezahlen per App wie *Park Now*, *Easy-Park*, *Park and Joy*, *moBILET*, *PayByPhone*, *Parkster*, *Yellowbrick*, die alle ähnlich funktionieren. *Smartparking* bündelt alle Anbieter und unterstützt die Kommunen bei der Einführung eines solchen Bezahlsystems.

Für die Stadt Ahrensburg wird ein Parkleitsystem mit insgesamt 6 Schilder empfohlen. Dabei befinden sich 3 Schilder an den Hauptzufahrtsstraßen mit der Information über alle vier Parkbauten. Dabei wird auf die Tiefgarage des City Centers, das P+R Parkhaus Alter Lokschuppen, die neu entstehende Tiefgarage bei der Alten Reitbahn und die beiden nebeneinander liegenden Parkhäuser Alte Meierei und Woldenhorn verwiesen. Aus dem westlichen Wohngebiet und von Norden kommend, bzw. vor dem wichtigen AOK-Knotenpunkt steht jeweils ein weiteres Schild mit den nächstgelegenen drei Parkbauten.

Auf den Schildern wird auf mehrere Parkhäuser hingewiesen, die Reihenfolge in der Darstellung wird analog zur wegweisenden Beschilderung durch die empfohlene Fahrtrichtung und Entfernung bestimmt. Von oben nach unten bedeutet das die Reihenfolge geradeaus, nach links, nach rechts und innerhalb einer Richtung wird das nächstgelegene Ziel unten angeordnet. Jedem Parkhaus wird zur leichteren Wiedererkennbarkeit eine Farbe zugeordnet und ein Pfeilsymbol gibt die einzuschlagende Fahrtrichtung an. Durch eine dynamische Anzeige werden die aktuell frei verfügbaren Stellplätze im jeweiligen Parkhaus angezeigt. Hierzu ist allerdings zunächst eine Einbindung in den zu entwickelnden Verkehrsrechner der Stadt Ahrensburg nötig.

Mögliche Standorte für die Schilder sind in [Abbildung 61](#) dargestellt und lassen sich anhand der Fotos im [Anhang 10.7](#) etwas genauer verorten. Ein Standort befindet sich an der Bahntrasse (L225), die eine wichtige Zufahrtsstraße aus dem Norden ist, am Rande des Untersuchungsgebiets vor dem Abzweig zur Kastanienallee.

Der zweite Standort an der Manhagener Allee, etwa auf Höhe der Moltkeallee, dient zusammen mit dem ersten Schild der Informationen für den Kfz-Verkehr, der von der Bundesautobahn A1 kommt. Für den Kfz-Verkehr aus Hamburg steht das dritte Schild an der Hamburger Straße (L82) vor dem Abzweig zur Bahnhofstraße. Das vierte Schild am Woldenhorn vor der Kreuzung mit der Hamburger Straße hilft bei der weiteren Orientierung für den aus Osten kommenden Verkehr. Für die Zufahrt aus dem nordöstlichen Stadtgebiet steht ein fünftes Schild an der Stormarnstraße kurz vor der Einfahrt zur neuen Tiefgarage Alte Reitbahn und ein sechstes Schild am Reeshoop vor dem Abzweig bei der Doppeleiche.

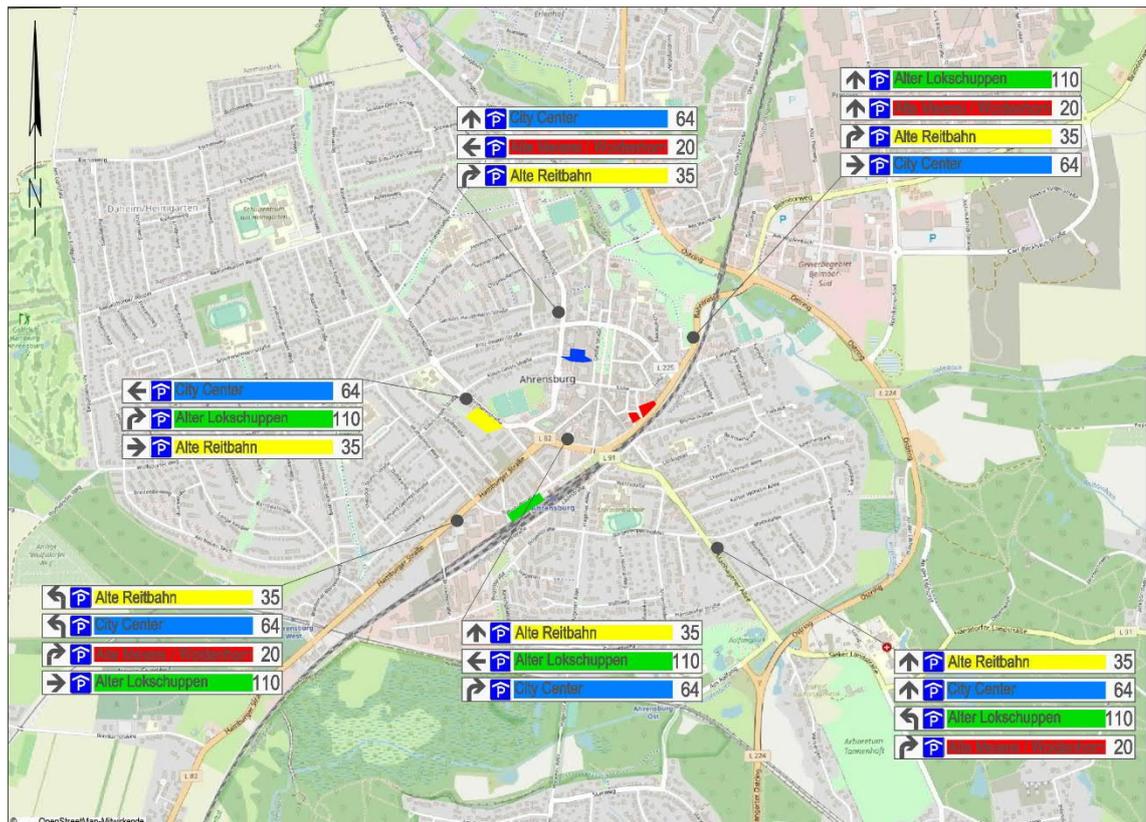


Abbildung 61: Aufbau und Verteilung der Schilder

Eine detaillierte Planung für die Standorte der Schilder folgt und wird dann den Anlagen beigefügt. Wie das in etwa aussehen kann, ist in [Anlage 15](#) beispielhaft dargestellt.

7 Zusammenfassung und Fazit

Das Untersuchungsgebiet für die Erstellung eines Parkraummanagementkonzeptes umfasst den Kernbereich der Ahrensburger Innenstadt mit sämtlichen Straßen einschließlich der vorhandenen Parkplätze sowie des P-R Parkhauses Alter Lokschuppen an der Bahnhofstraße und die Parkhäuser Alte Meierei, Woldenhorn und die Tiefgarage des City Centers.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden für den Kernbereich zunächst das vorhandene öffentlich und öffentlich zugängliche, private Parkraumangebot parkstandgenau erfasst. Dabei wurden rund 1.860 öffentliche und 260 private Parkmöglichkeiten, sowie rund 970 in den Parkhäusern gezählt.

In Ergänzung zu den Bestandaufnahmen und Erhebungen zum ruhenden Kfz-Verkehr wurde zusätzlich die aktuelle Fahrradparksituation in der Ahrensburger Innenstadt aufgenommen. Die rund 1.500 Abstellmöglichkeiten sind maximal etwa zur Hälfte belegt.

Aufbauend auf der Erhebung des Parkraumangebots wurden an einem normalen Werktag die Belegung der etwa 2.100 Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet erfasst. Dabei war die Auslastung am Samstag geringer als am Donnerstag.

Die größte Auslastung für das gesamte Gebiet tritt um 10:00 Uhr auf. Zur Spitzenstunde am Donnerstag liegt die Auslastung der verfügbaren knapp 1.820 öffentlichen Parkstände (ohne P+R Parkhaus) bei 80 % und der 260 privaten Stellplätze bei 51 %. Nachts ist etwa ein Drittel der Parkstände besetzt.

Die Hälfte der gut 6.600 Parkvorgänge am Donnerstag dauerte unter einer Stunde. An der Parkdauer und der Unterscheidung zwischen den bewirtschafteten und unbewirtschafteten Parkständen lässt sich zudem erkennen, dass die zeitliche Beschränkung größtenteils eingehalten wird.

Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet liegt ein mittlerer bis hoher Parkdruck vor. Tagsüber waren jederzeit freie Parkstände am Erhebungstag zu finden.

Die Parkhäuser waren insgesamt zur Spitzenstunde am Donnerstag um 12 Uhr zu 55 % und am Samstag um 13 Uhr zu 43 % belegt.

Alle zusammenfassenden Auswertungen für die öffentlichen und privaten Parkmöglichkeiten zeigen am Samstag eine ähnliche Verteilung wie am Donnerstag. Insgesamt ist in allen Fällen aber die Gesamtauslastung immer geringer (etwa 1.400 Parkvorgänge weniger). Die höchste Auslastung der öffentlichen Parkstände lag dabei mit 66 % um 12:00 Uhr. Am Nachmittag ist der Bedarf nach 13:00 Uhr sehr viel geringer und rund die Hälfte aller Parkstände belegt.

Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet liegt am Samstag mit Ausnahme in der Spitzenstunde am Vormittag kein Parkdruck im Untersuchungsraum vor. Vor diesem Hintergrund sind im Sinne einer „Worst-Case-Betrachtung“ für die weitere Untersuchung (Prognose, Parkraumkonzept) die Analysewerte vom Donnerstag relevant und werden für die abschließende Erarbeitung des Parkraumkonzeptes verwendet.

Die von der STEG Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft Hamburg mbH durchgeführten Befragungen (Online, Gewerbetreibende) ergänzten die fachlichen Einschätzungen für das Parkraummanagementkonzept. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Ahrensburger Zentrum vor allem Personen aus der Stadt und dem nahen Umfeld anzieht, die vorwiegend zum Einkaufen, für Dienstleistungen und Arztbesuche ins Stadtzentrum kommen und im überwiegenden Maße maximal ein bis zwei Stunden im Zentrum bleiben und somit eine eher kurze Aufenthaltsdauer aufweisen. Nahezu die Hälfte der Besucher kommt mit dem Auto, während die andere Hälfte mit dem Umweltverbund (v.a. per Fahrrad und zu Fuß) kommen.

Die Befragung der Gewerbetreibenden (36 ausgefüllte von 130 verteilten Fragebögen, entspricht einer Quote von ca. einem Viertel) wurde nur qualitativ zusammengefasst, da eine quantitative Auswertung aufgrund der zu hohen Fehlertoleranz nicht belastbar wäre.

Die verkehrliche Gesamtsituation wird von den meisten Befragten als befriedigend bis eher schlecht eingestuft. Das Angebot an Pkw-Parkplätzen wird von vielen sogar mangelhaft bewertet. Die Tendenz für die Bewertung der verkehrlichen Situation im direkten Umfeld der eigenen Gewerbeeinheit ist ähnlich der Bewertung der Gesamtsituation. Die Situation für die Anlieferung der Gewerbeeinheiten im unmittelbaren Umfeld des Geschäfts werden hingegen mehrheitlich als gut bis befriedigend eingestuft. Die Einschätzung der Verkehrsmittelwahl der Kunden schätzten die Gewerbetreibenden so ein, dass viele ihrer Kunden mit dem Pkw anreisen. Verglichen mit den Ergebnissen der Onlinebefragung, bei der 51 % der Kunden dieses Verkehrsmittel angaben, ist eine leicht höhere Bedeutung des Pkw in der Einschätzung der Gewerbetreibenden zu erkennen.

Nahezu alle befragten Gewerbetreibenden meinten, dass mehr Parkplätze für Pkw notwendig wären. Eine autofreie oder autoärmere Innenstadt wird hingegen von den meisten abgelehnt.

Die Erhebungen haben im September 2020 in einer Phase mit diversen Einschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie stattgefunden, sodass auf Bitte der Politik im Oktober 2021 noch einmal stichprobenartig eine Kontrollerhebung durchgeführt wurde. Die Vergleichswerte der Kontrollerhebung zeigen eine leicht erhöhte Nachfrage um 7 %, die in der weiteren Untersuchung berücksichtigt wird.

Im aktuellen Zustand sind im gesamten Untersuchungsgebiet zu jeder Zeit freie Stellplätze zu finden.

Die Prognose ergibt unter Berücksichtigung einzelner Baumaßnahmen, des Corona-Aufschlags und einer erhöhten Nachfrage um 5 % einen Anstieg der Auslastung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum von 80 % auf 91 %. Bezieht man alle Parkhäuser mit ein, steigt die Auslastung nur von 70 % auf 78 % und es bleibt bei mittlerem Parkdruck. In der gesamten Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage bleibt zusammenfassend die Bilanz also positiv.

Für ein funktionierendes Parkraumkonzept wird insgesamt die Umverteilung der Parkenden angestrebt. Dies soll durch eine umfassende Bewirtschaftung der vorhandenen Parkstände erreicht werden. Aktuell stehen auf den unbewirtschafteten Parkständen zur Spitzenstunde etwa 150 Pendler und Beschäftigte, die mit einer neuen Parkraumbewirtschaftung verlagert werden können und somit Platz schaffen für Kurzzeitparker. Die Verlagerung der Langzeit- und Dauerparker kann ohne weiteres vom P+R Parkhaus aufgenommen werden.

Die Bewirtschaftung wird in zwei Zonen eingeführt. Der Innenstadtring als Zone 1 mit 2,50 € pro Stunde und die angrenzenden Straßen umfassen Zone 2 mit 2,00 €. Für beide Zonen gilt eine maximal zulässige Parkdauer von 3 Stunden mit Ausnahme der Ladestraße und Erika-Keck-Straße, wo man ein Tagesticket für 8,00 € lösen kann. Zusätzlich werden drei Bewohnerparkgebiete eingerichtet.

Durch die flächendeckende Bewirtschaftung steigt indirekt auch die Attraktivität der Parkhäuser, weil dort ganztägig geparkt werden kann. Die Beschäftigten finden dort weiterhin eine Möglichkeit ihr Auto abzustellen. Das P+R Parkhaus wird mit entsprechender Technik ausgestattet, um weiterhin eine Nutzung durch Pendler garantieren zu können. Gleichzeitig kann die Einrichtung einer Mobilitätsstation dazu beitragen, das Parkhaus auch für Beschäftigte in Ahrensburg attraktiver zu machen.

Zur Reduzierung des Parksuchverkehrs wird ein Parkleitsystem eingeführt. Dieses besteht aus der gezielten Wegweisung zu den Parkhäusern mit sechs Schilder an den Zufahrtsstraßen mit Anzeige der jeweils freien Stellplätze.

8 Ausblick

Ein Ausblick-Szenario mit einem autofreien Rathausplatz führt zu einer veränderten Parkraumbilanz (vgl. Abbildung 62). Im Vergleich zu den hochgerechneten Auslastungen aus Abschnitt 5, fällt durch den zusätzlichen Wegfall der 143 Stellplätze auf dem Rathausplatz, die Auslastung entsprechend höher aus. Für den öffentlichen Straßenraum auch inklusive des kommunalen P+R Parkhauses liegt die Auslastung über 90% und damit herrscht dort sehr hoher Parkdruck.

Verkehrsprognose	im öffentlichen Straßenraum	mit kommunalem P+R Parkhaus	mit allen (auch privaten) Parkhäusern
aktuell verfügbare Parkstände	1.816	2.170	2.790
aktuell maximale Belegung (Do. 10 Uhr)	1.461	1.693	1.940
aktuelle Auslastung	80 %	78 %	70 %
Ohne Baustelle zusätzlich verfügbare Parkstände	44	44	44
Reduzierung von Parkständen durch Einzelmaßnahmen	193	193	193
Corona-Aufschlag: 7 %	102	119	136
zusätzlich erhöhte Nachfrage: 5 %	78	91	104
zukünftig verfügbare Parkstände	1.667	2.021	2.641
zukünftig maximale Belegung	1.641	1.902	2.180
zukünftige Auslastung	98 %	94 %	83 %

Abbildung 62: Verkehrsprognose – zukünftige Auslastung des Ausblickszenario

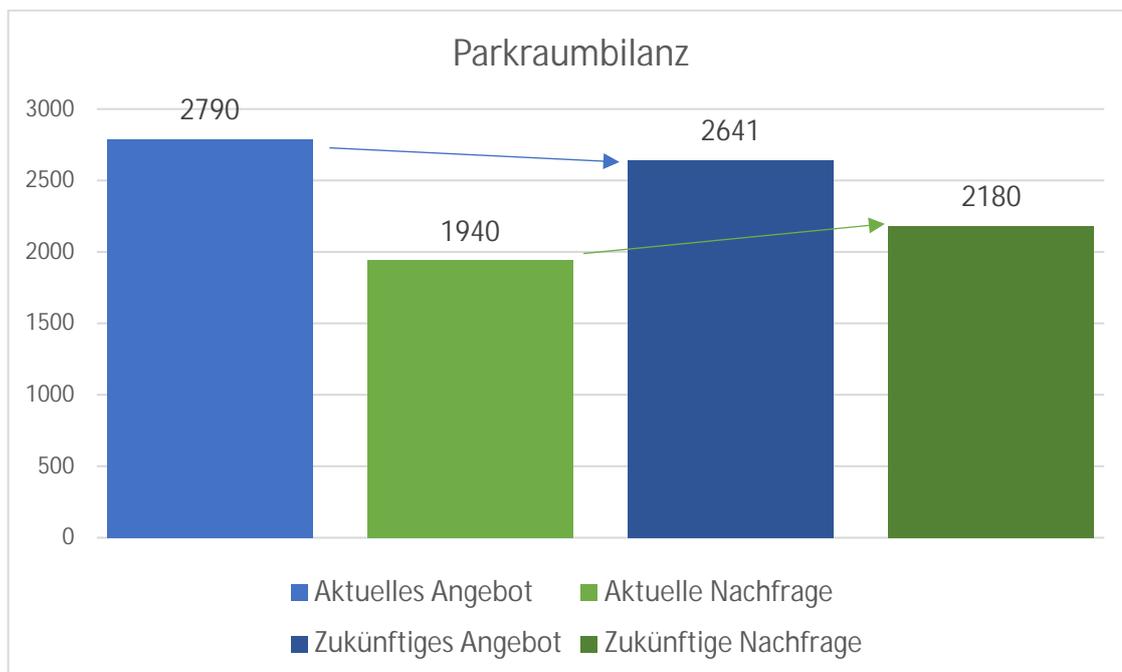


Abbildung 63: Parkraumbilanz - Ausblickszenario: Verhältnis Aktuelle/Zukünftige Angebot/Nachfrage

Diese Hochrechnung basiert auf einer erhöhten Nachfrage von 5 % und einem gleichbleibendem Modal Split. Wenn also die städtebaulichen Ziele einer autoärmeren Innenstadt verfolgt werden sollen, dann reicht das Stellplatz-Angebot in Zukunft geradeso aus. Um allerdings etwas Puffer zu haben, muss eventuell doch über die Schaffung neuer Kfz-Stellplätze, möglicherweise unterirdisch, nachgedacht werden.

Für das P+R Parkhaus wurde in der kürzeren Vergangenheit eine deutlich höhere Auslastung beobachtet. Um allerdings eine genauere Aussage über die Nutzergruppen im Parkhaus treffen zu können, sollte eine parkstandgenaue Nacherhebung mit stündlichen Rundgängen im Parkhaus und möglicherweise auch in der Ladestraße durchgeführt werden.

Um die Evaluation der Bewirtschaftungszonen fortzuführen und deren Effektivität in Verbindung mit den Bewohnerparkgebieten zu überprüfen, wird hier ebenfalls eine Nacherhebung empfohlen. Gegebenenfalls lassen sich anschließend weitere Bewohnerparkgebiete ausweisen oder die Möglichkeit ein Tagesticket zu kaufen, erweitern.

In der Gestaltung der Bewirtschaftungszonen besteht insofern Spielraum, als dass der Zeitrahmen, in dem eine Gebühr erhoben wird, verändert oder die Parkgebühr pro Stunde um weitere 0,50 € erhöht werden kann.

Um den Kfz-Verkehr in Ahrensburg insgesamt zu verringern, müssen Alternativen angeboten werden. Dazu gehört die Einführung eines Fahrradverleihsystems. Das spontane Entleihen von Fahrrädern für einen begrenzten Zeitraum ergänzt den Öffentlichen Personennahverkehr und vergrößert durch die multimodale Verkehrsmittelwahl den Einzugsbereich von Haltestellen und Bahnhöfen. Wenn dabei in größerer Anzahl auch Lastenräder angeboten werden, kann der einzelne Nutzer noch leichter davon überzeugt werden, das eigene Auto stehen zu lassen und zum Beispiel Einkäufe in der Innenstadt mit dem Lastenrad zu erledigen.

Der Ausbau und die vermehrte Nutzung von individuellen Informations- und Führungssystemen reduzieren unnötige Fahrten im Stadtgebiet. Zielführungssysteme sind App-basierte Navigationssysteme, die von den Verkehrsteilnehmern bei der individuellen Routenführung genutzt werden.

Sie führen zu kürzeren Fahrzeiten und reduzieren die Parksuchverkehre. Voraussetzung für solche Systeme und Apps sind Kapazitätsaussagen zu der Belegung der Parkbauten und der Parkstände im Straßenraum in Echtzeit. Für das Parken im öffentlichen Straßenraum stehen in der Regel keine ausreichend brauchbaren Daten zur Verfügung. Die gängigen Apps schätzen die Belegung der Parkstände über Erfahrungswerte ein. Dies führt häufig noch zu einer nicht zutreffenden Ausweisung der Belegung. Abhilfe kann durch die aufwendige Detektion der einzelnen Parkstände geschaffen werden.

Einen positiven Beitrag zur Mobilitätswende können auch Elektrofahrräder leisten. Wenn sichere Abstellmöglichkeiten am Bahnhof oder Arbeitsplatz zum Beispiel in Form von abschließbaren Fahrradboxen geschaffen werden, lassen sich einzelne Bürger dazu bewegen statt des Pkws das E-Bike zu nutzen. Dadurch tragen sie nicht nur zu einer besseren Klimabilanz bei, sondern verringern den Parkdruck in Ahrensburg.

9 Anlagenverzeichnis

1. Übersichtsplan des Parkraumangebots
2. Übersichtsplan der Fahrradabstellanlagen
3. Parkraumnachfrage der einzelnen Blöcke am Donnerstag
4. Parkraumnachfrage der einzelnen Blöcke am Samstag
5. Parkraumnachfrage Block 1
6. Parkraumnachfrage Block 2
7. Parkraumnachfrage Block 3
8. Parkraumnachfrage Block 4
9. Parkraumnachfrage Block 5
10. Parkraumnachfrage Block 6
11. Parkraumnachfrage Block 7
12. Parkraumnachfrage Block 8
13. Parkraumnachfrage Block 9
14. Parkraumnachfrage Block 10
15. Beispielhafte Darstellung zu den Schildern des PLS

10 Anhang

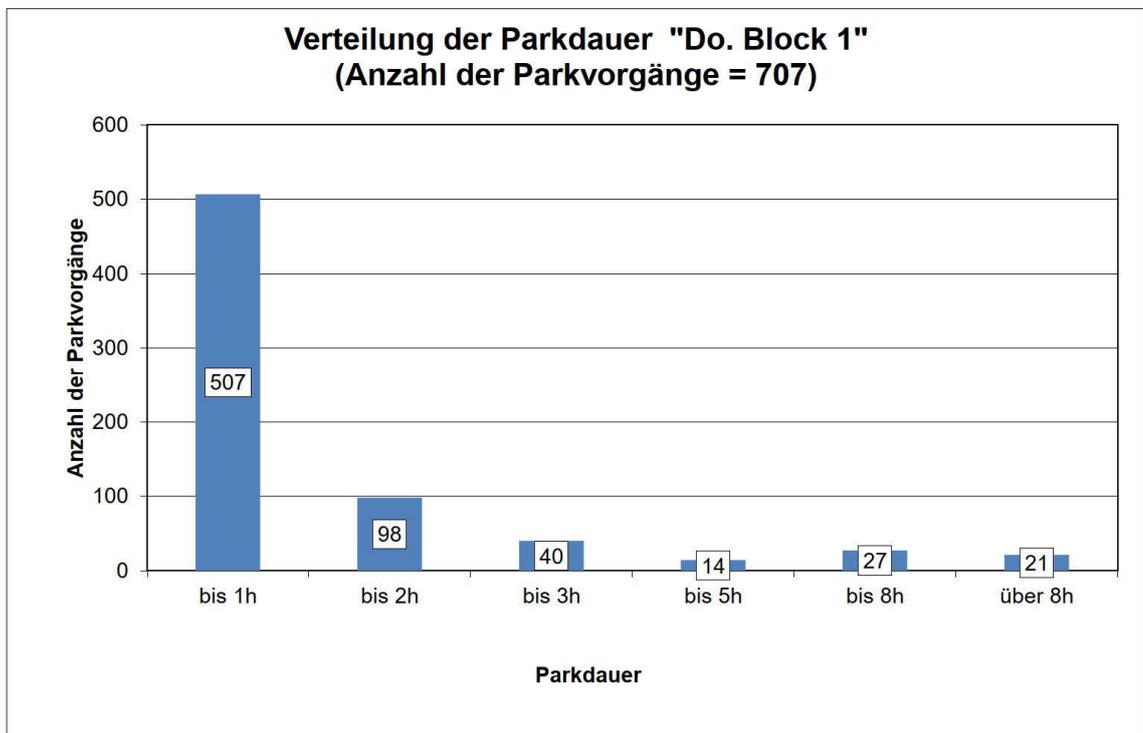
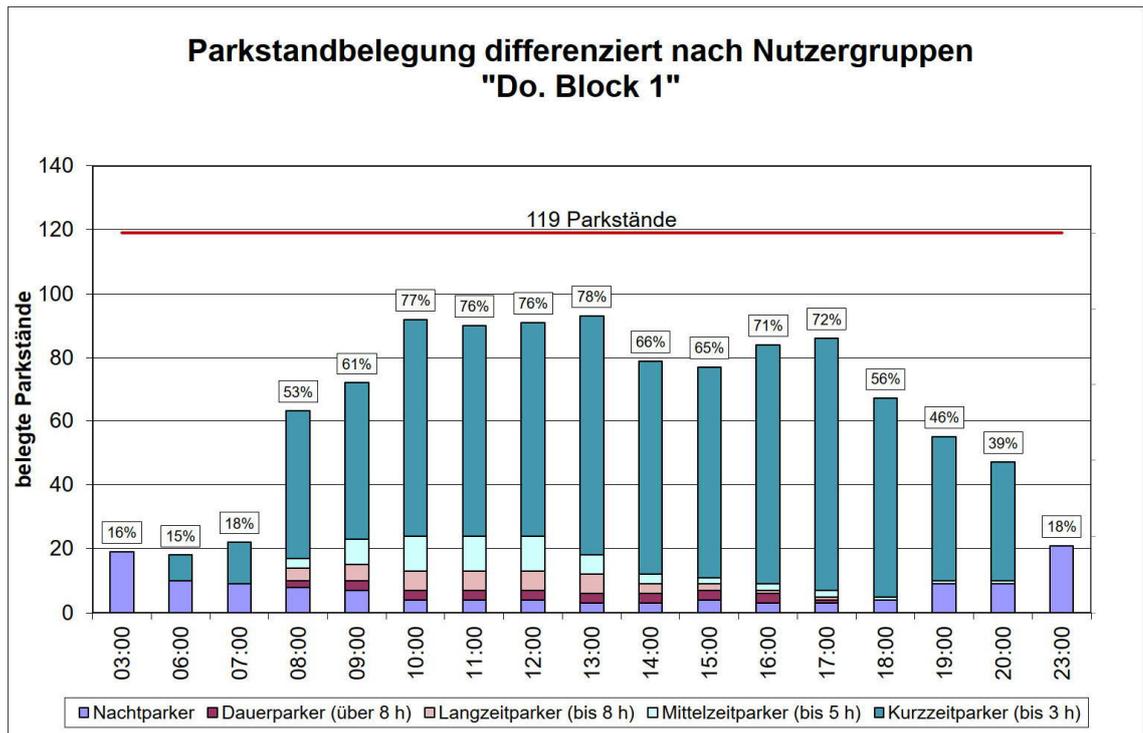
10.1 Erhobene Daten zu allen Blöcken am Do. 17. September 2020

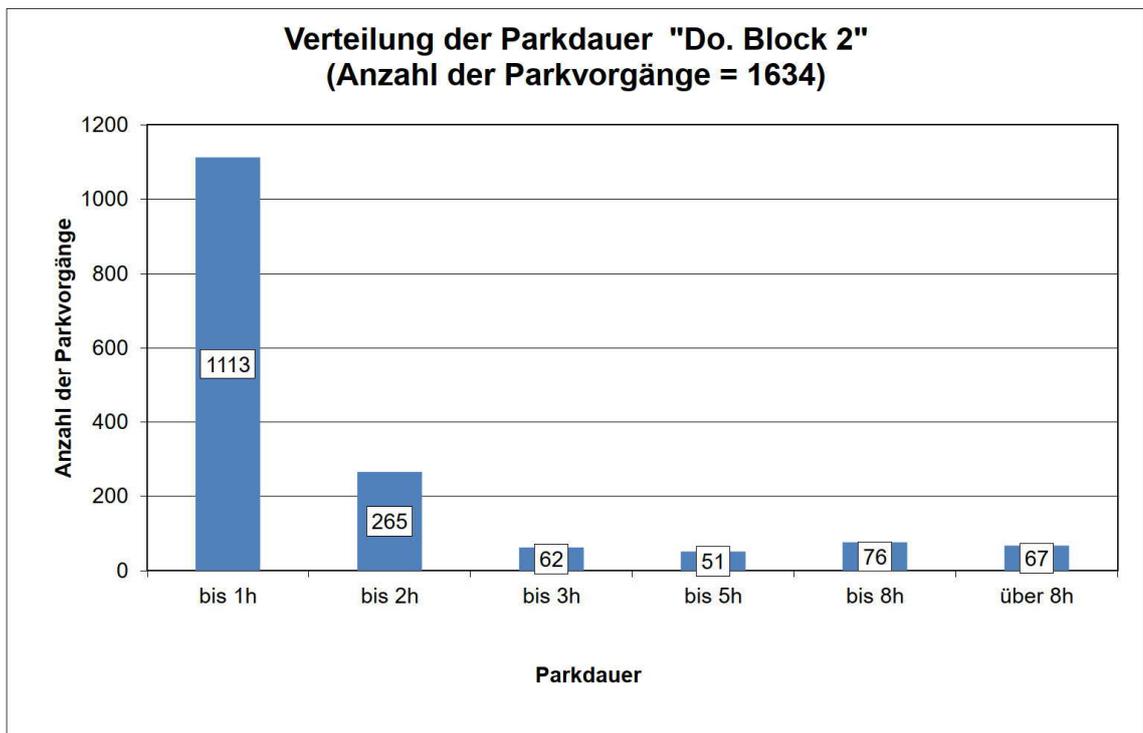
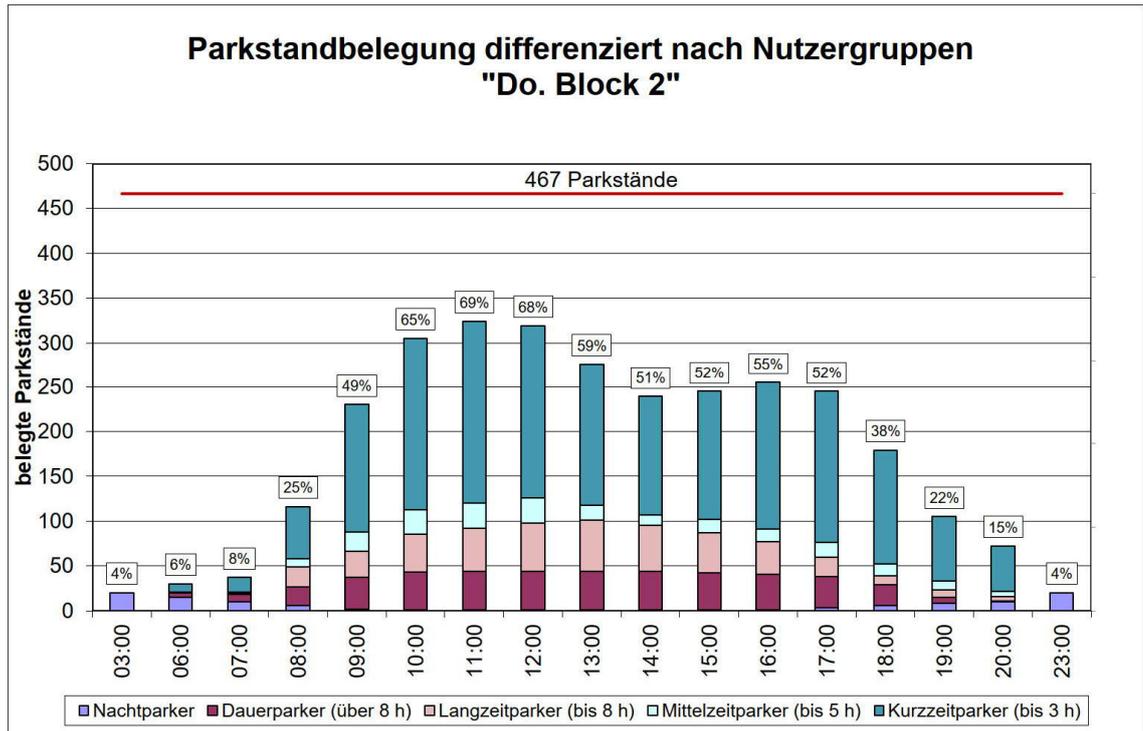
In den 10 Blöcken gibt es insgesamt 2.075 Abstellmöglichkeiten. Diese sind folgendermaßen auf die Blöcke aufgeteilt. Zudem ist die Art der Parkstände mit angegeben.

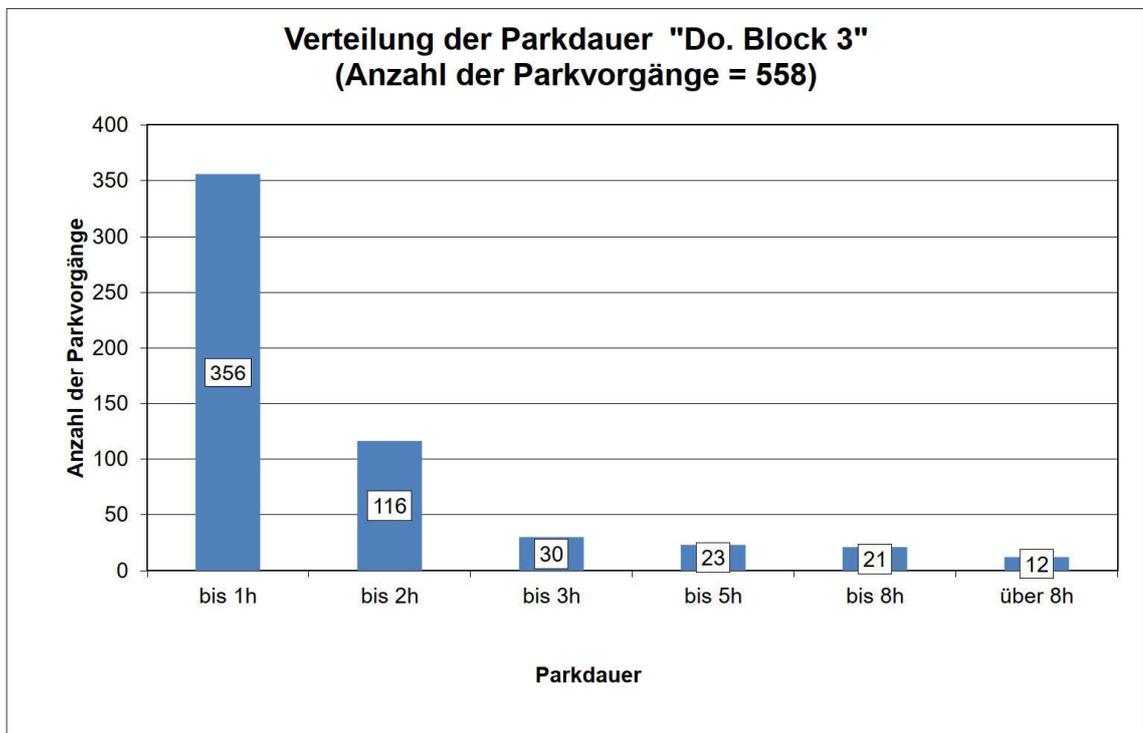
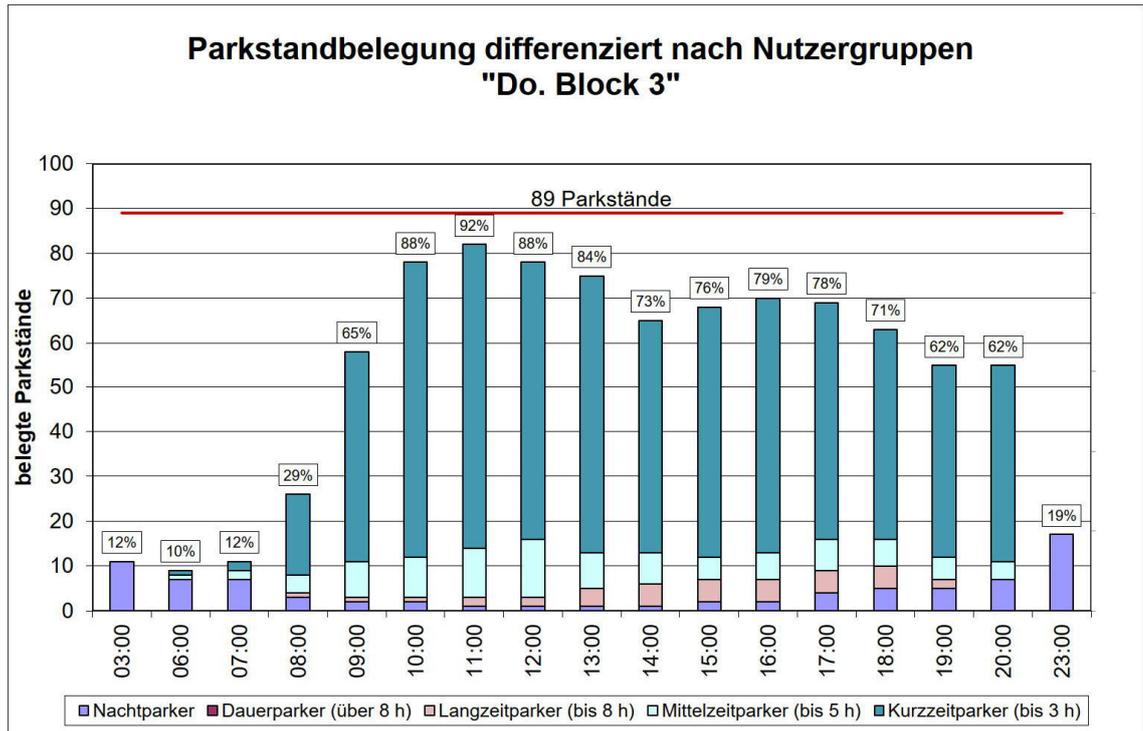
Block	behindert	Elektro	P + R	Parkscheibe	Parkschein	unbew.	Kunden	Gesamt
1	7				93	5	14	119
2	12	6			433		16	467
3	4	2			63		20	89
4	3	2		24	30	45	7	111
5	6	2		24		217	56	305
6						68		68
7	6			33	12	169	5	225
8						117	42	159
9			209	13	36	81		339
10	2					92	99	193
Gesamt	40	12	209	94	667	794	259	2.075

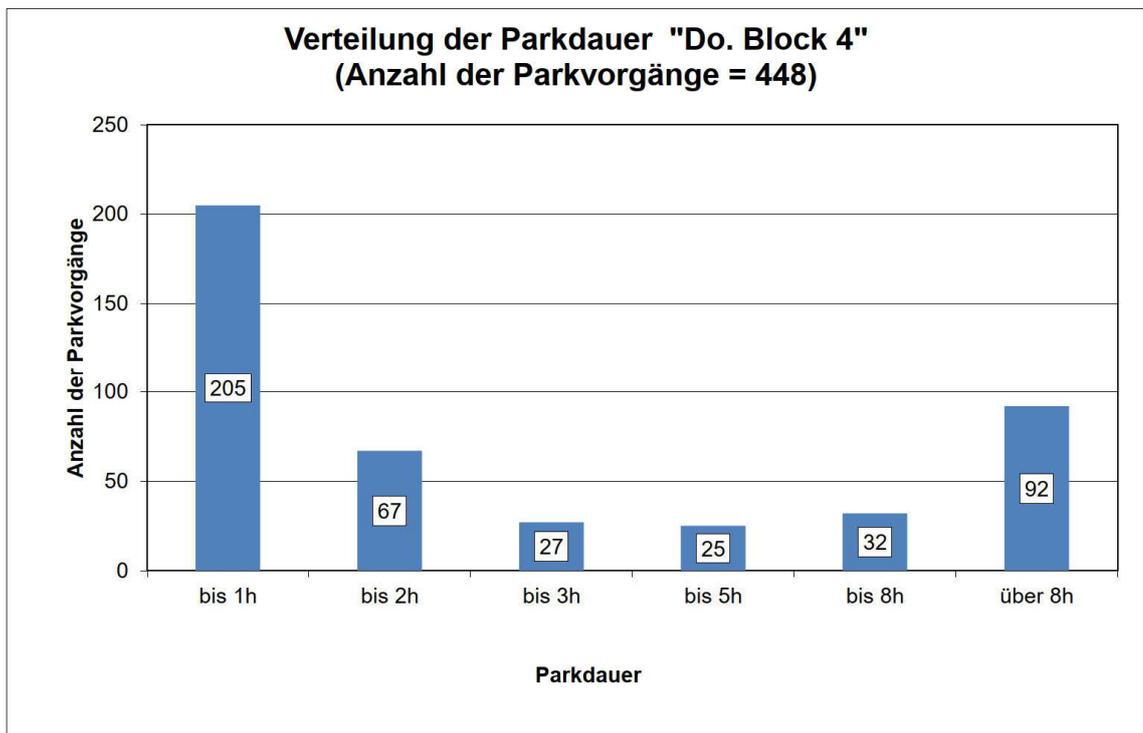
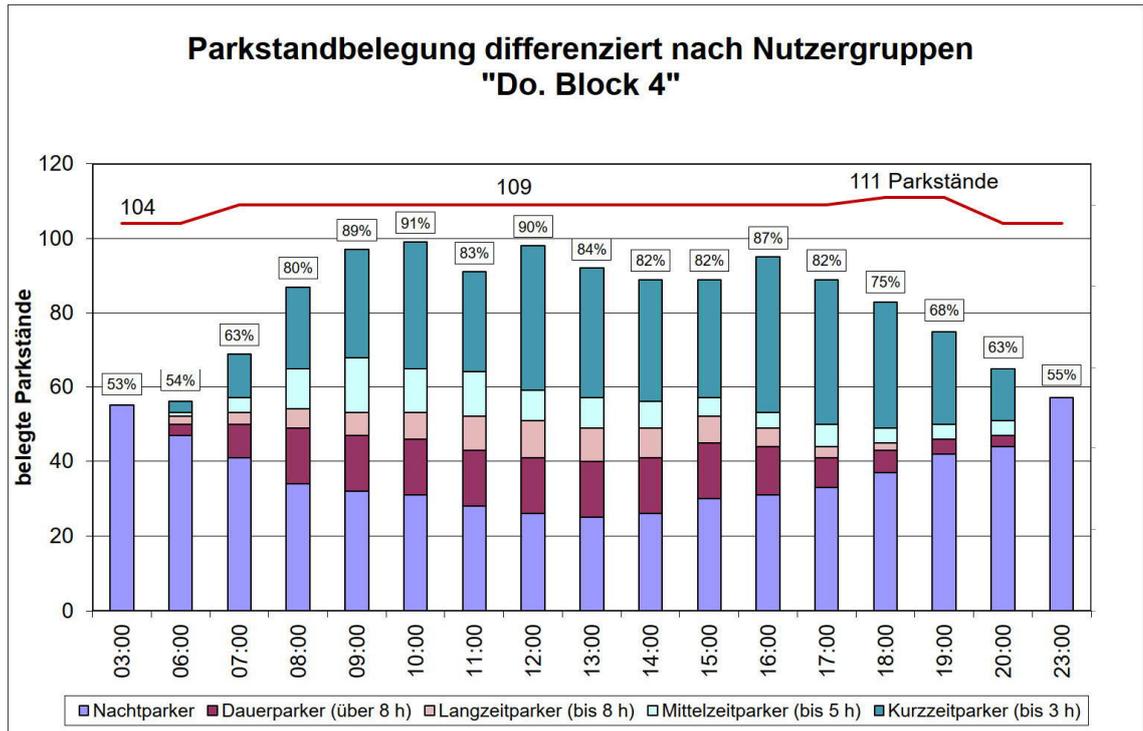
Verteilung der Parkstände auf die Blöcke unter Angabe der Art

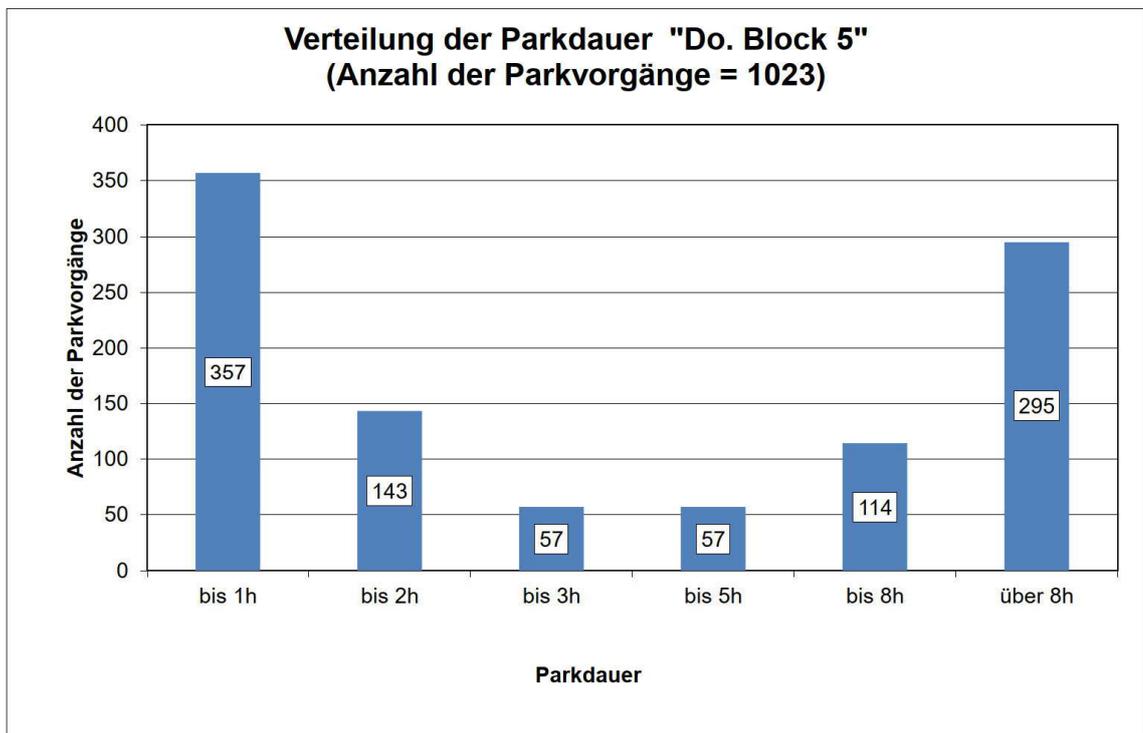
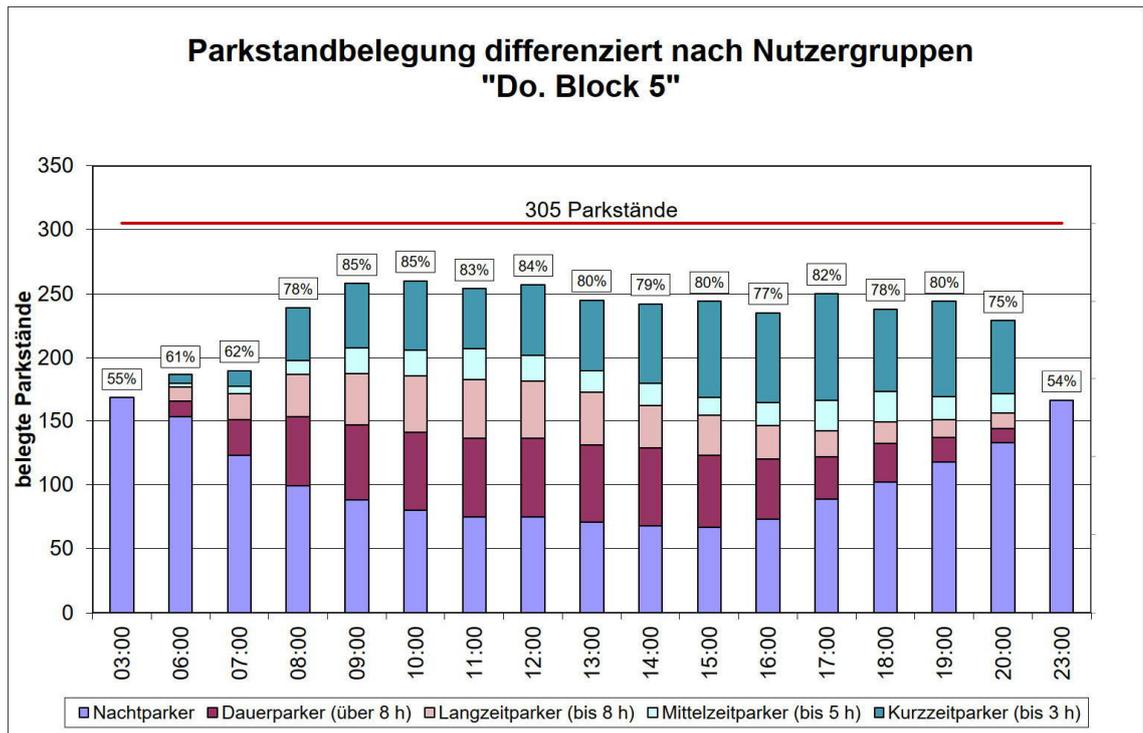
Die vorhandenen Daten der Zählung sind nachfolgend für die einzelnen Blöcke dargestellt.

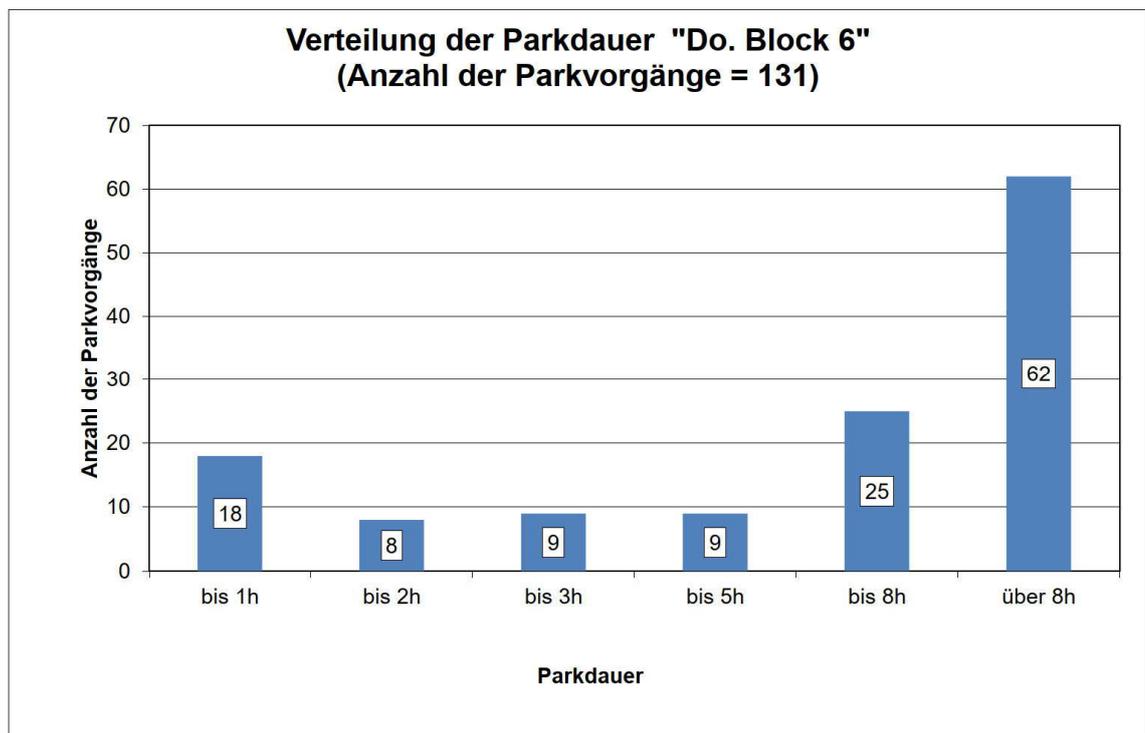
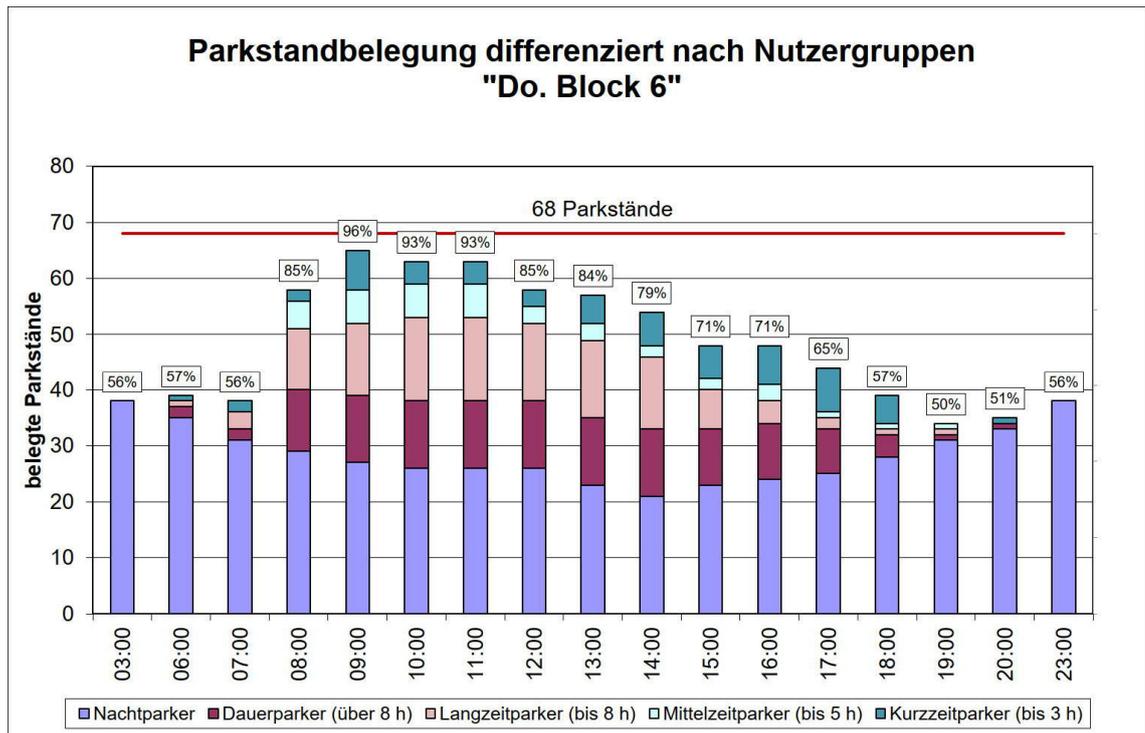


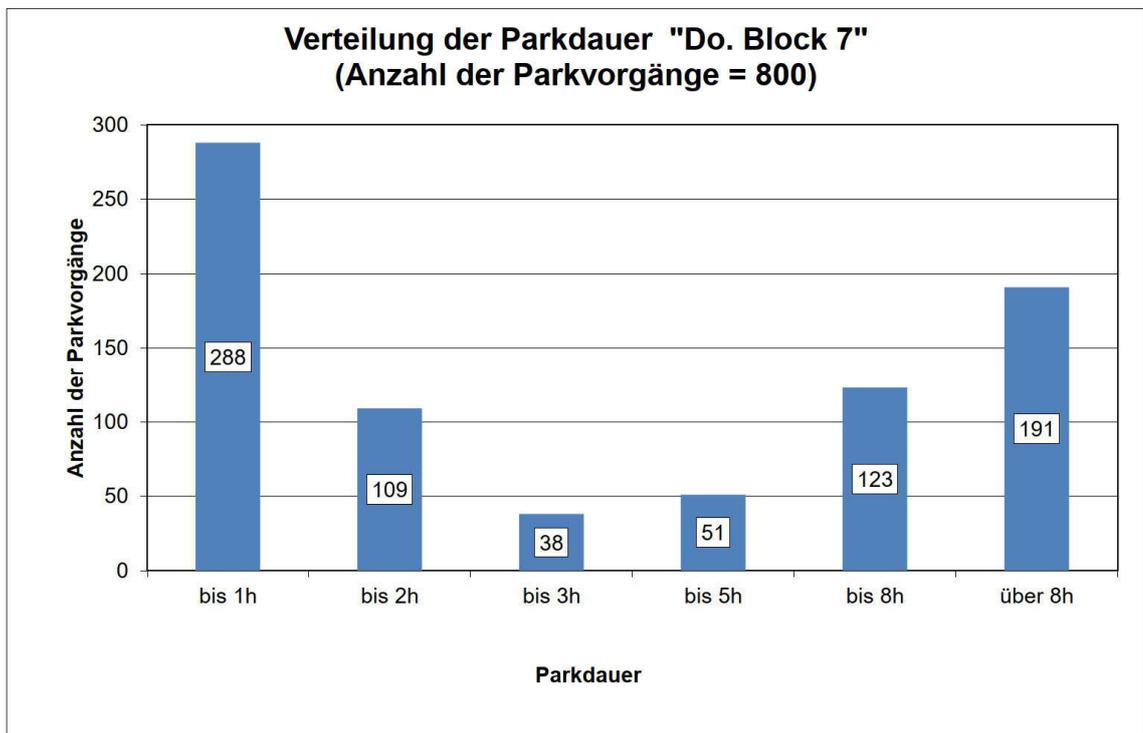
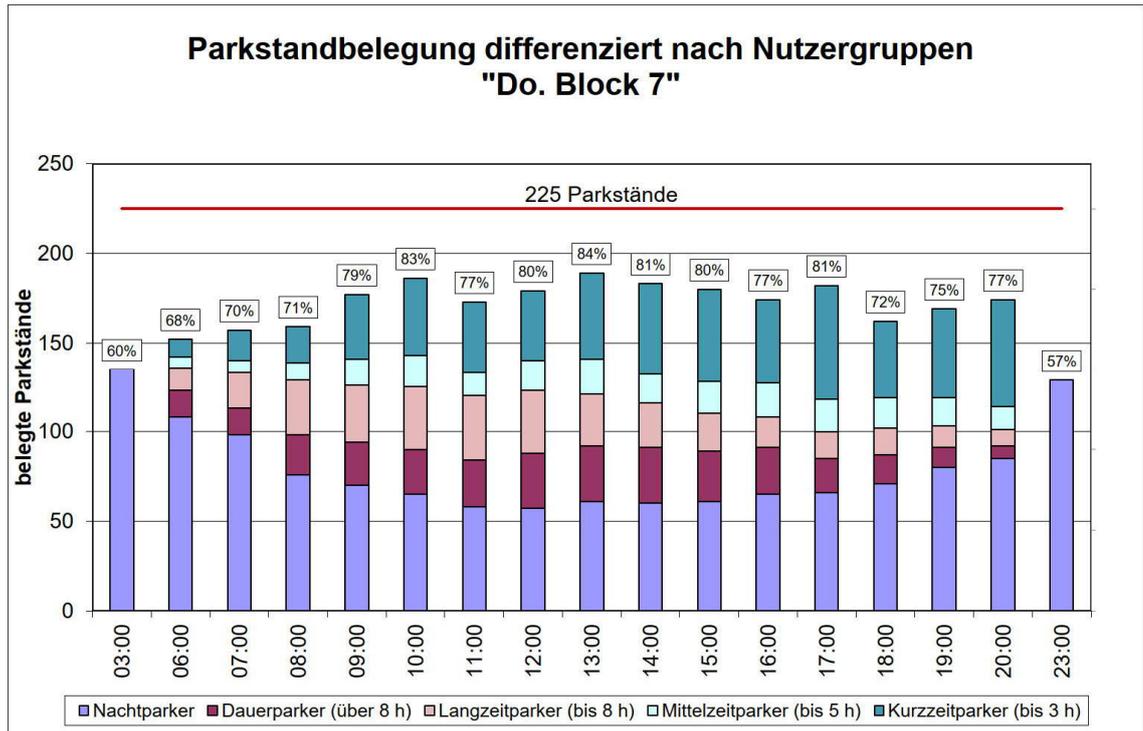


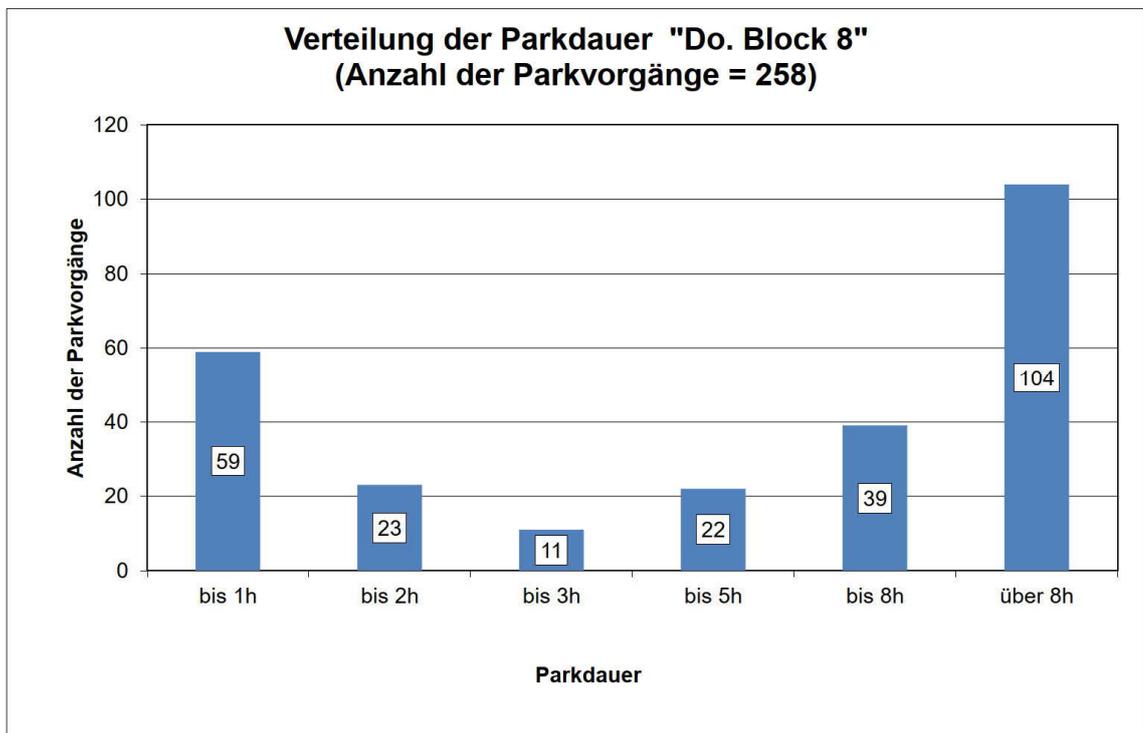
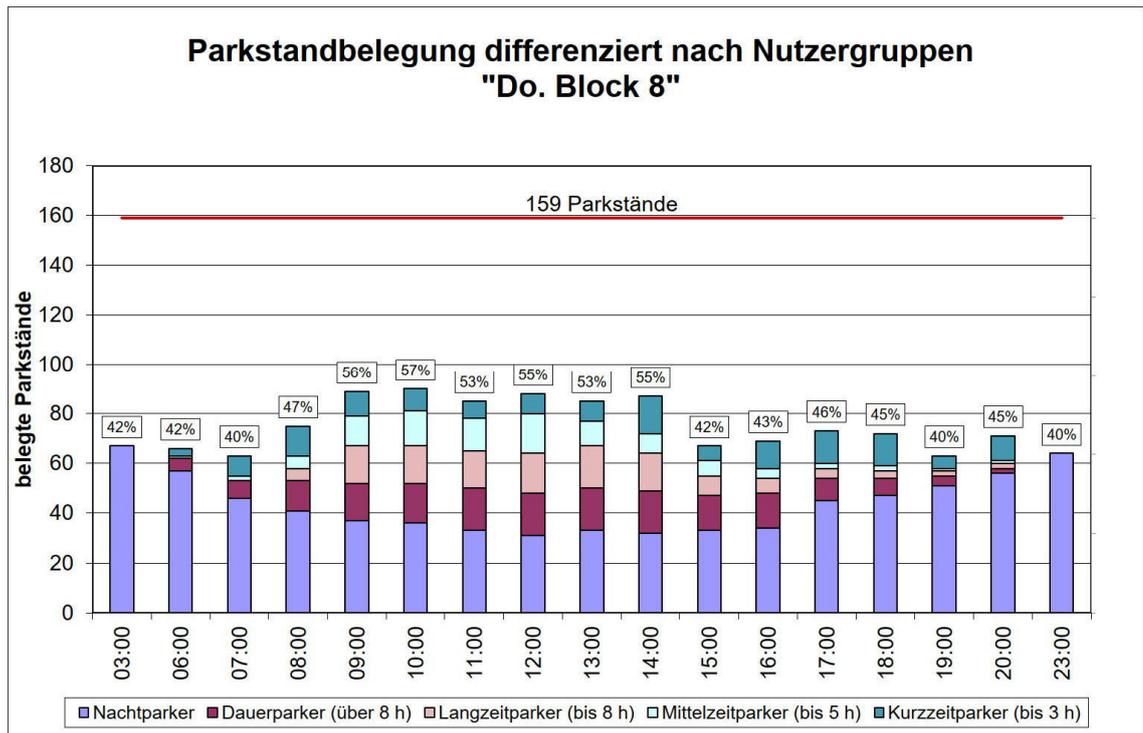


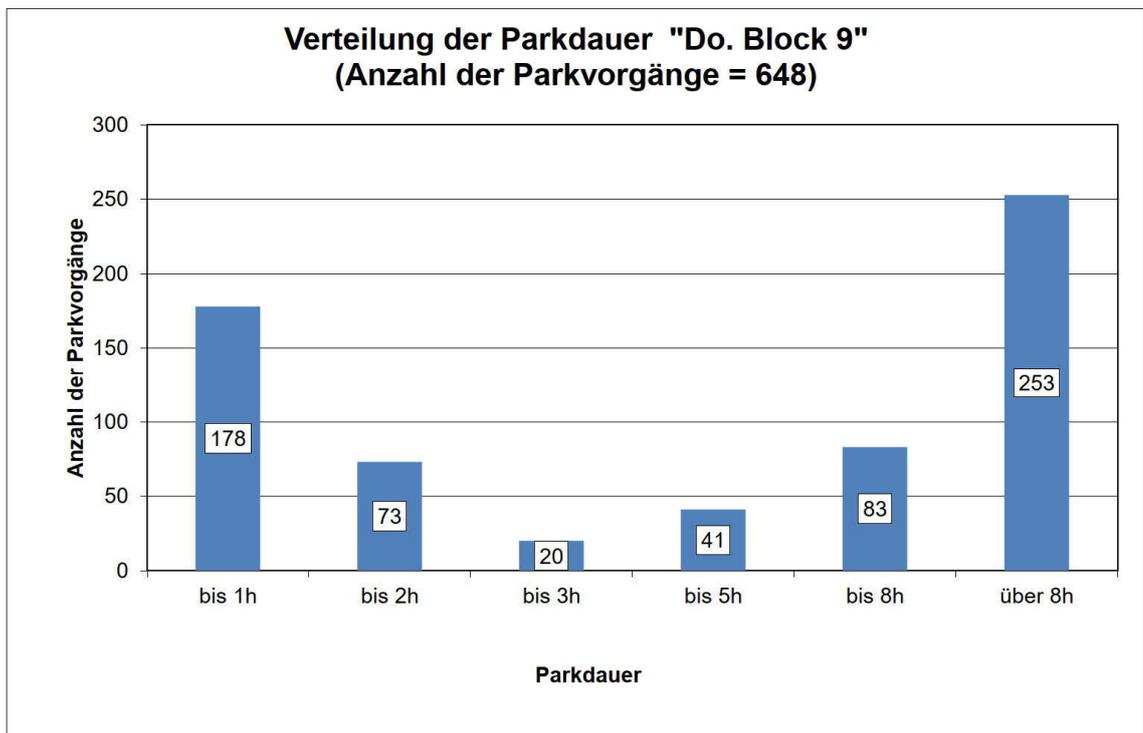
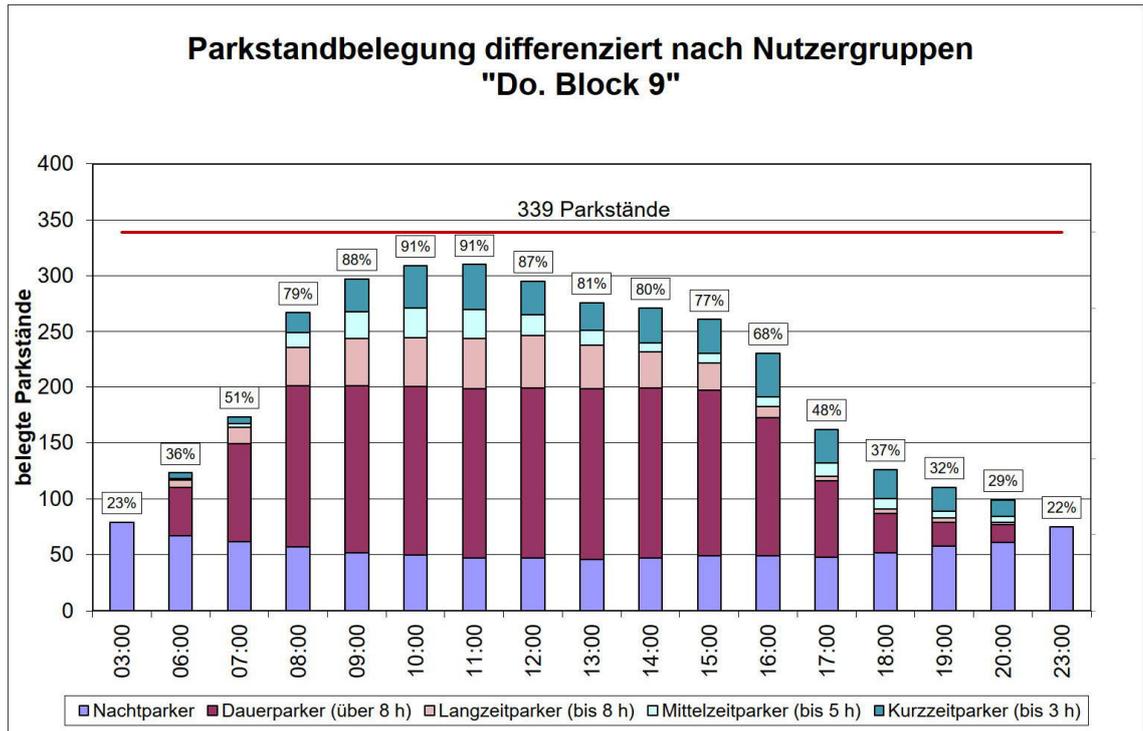


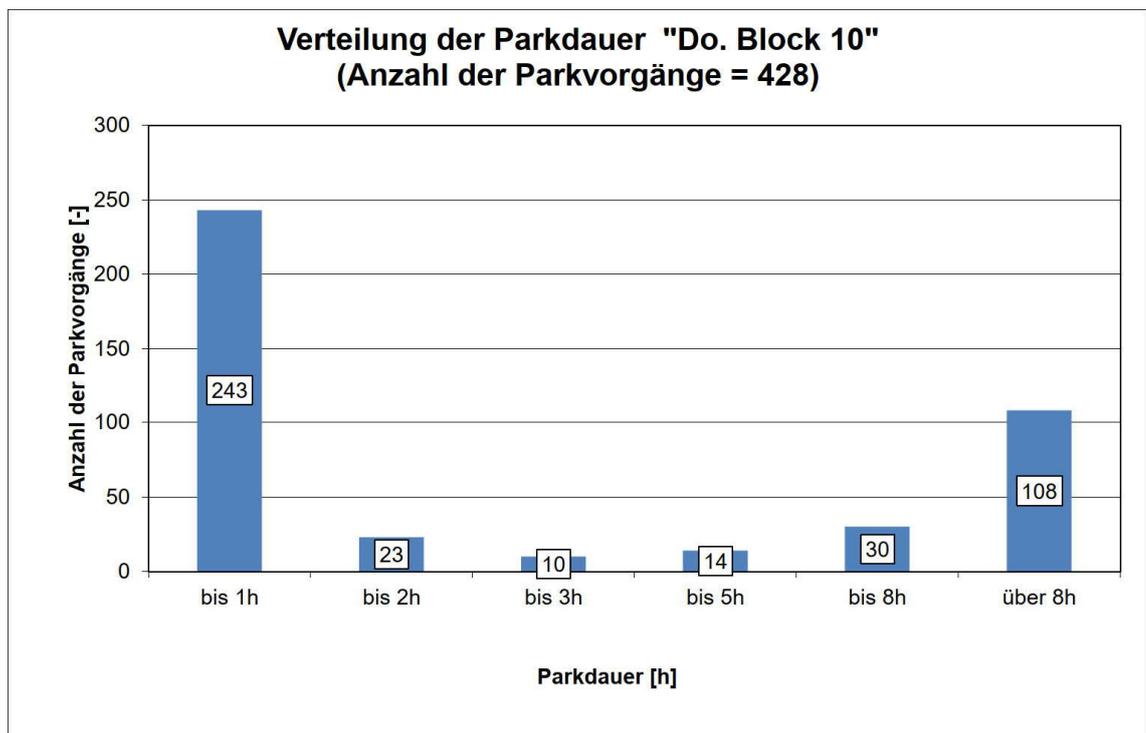
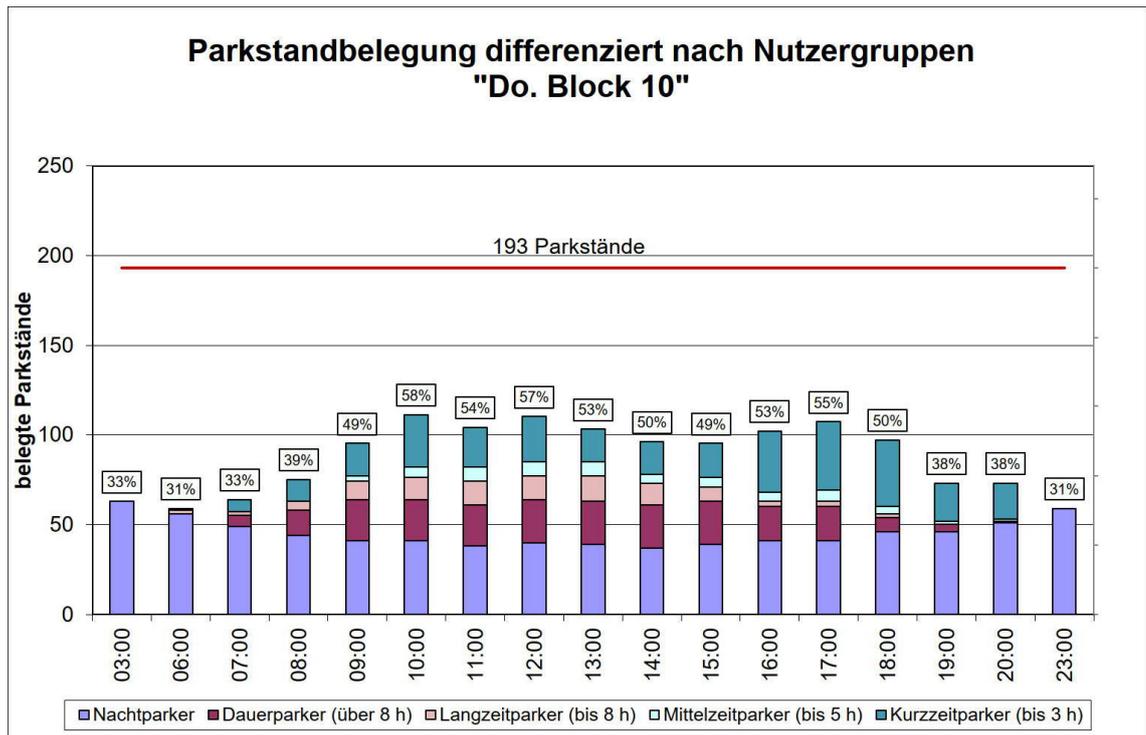










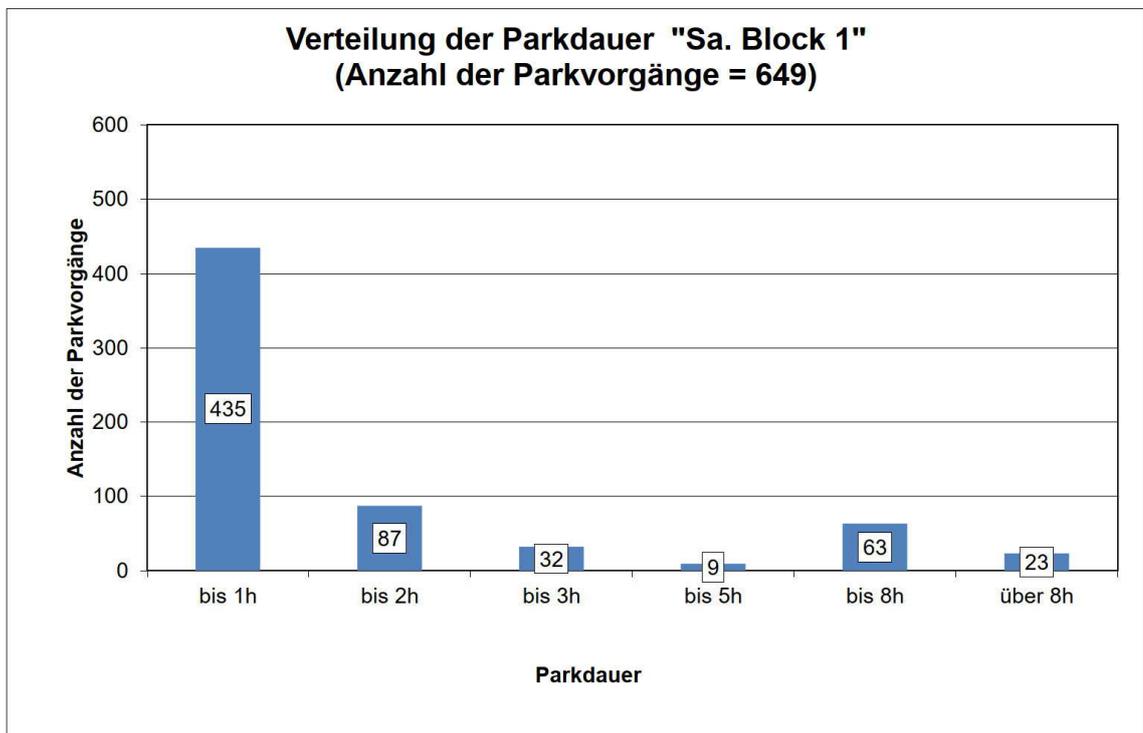
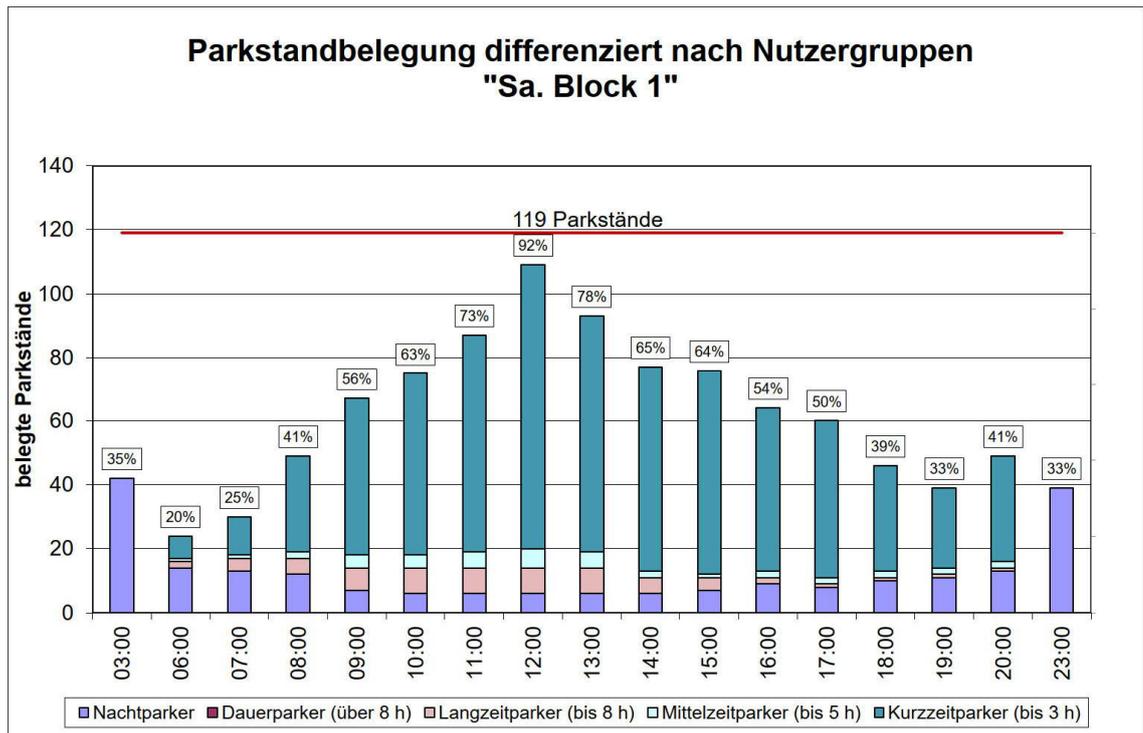


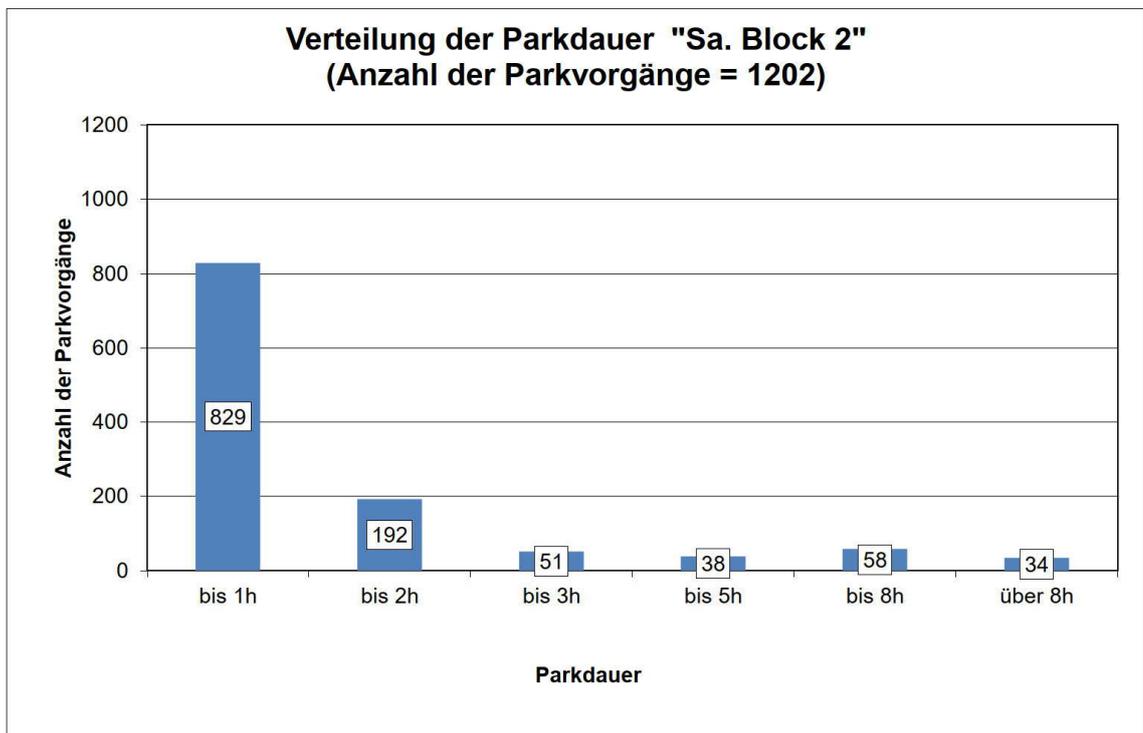
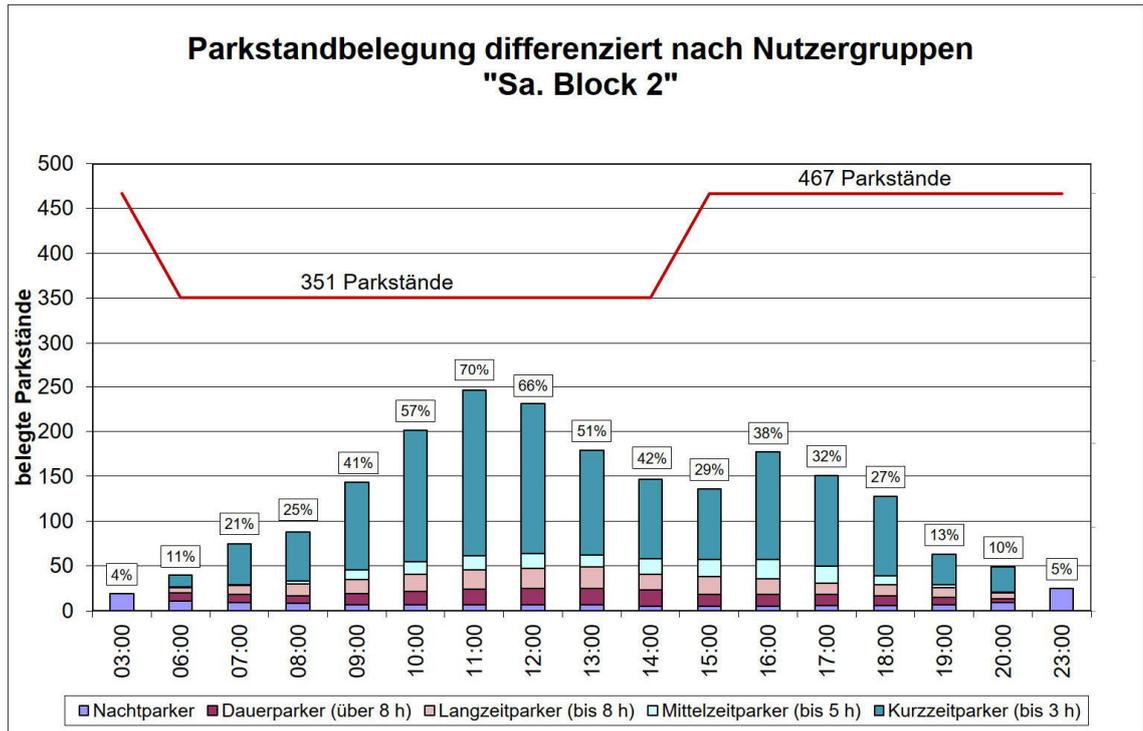
10.2 Erhobene Daten zu allen Blöcken am Sa. 19. September 2020

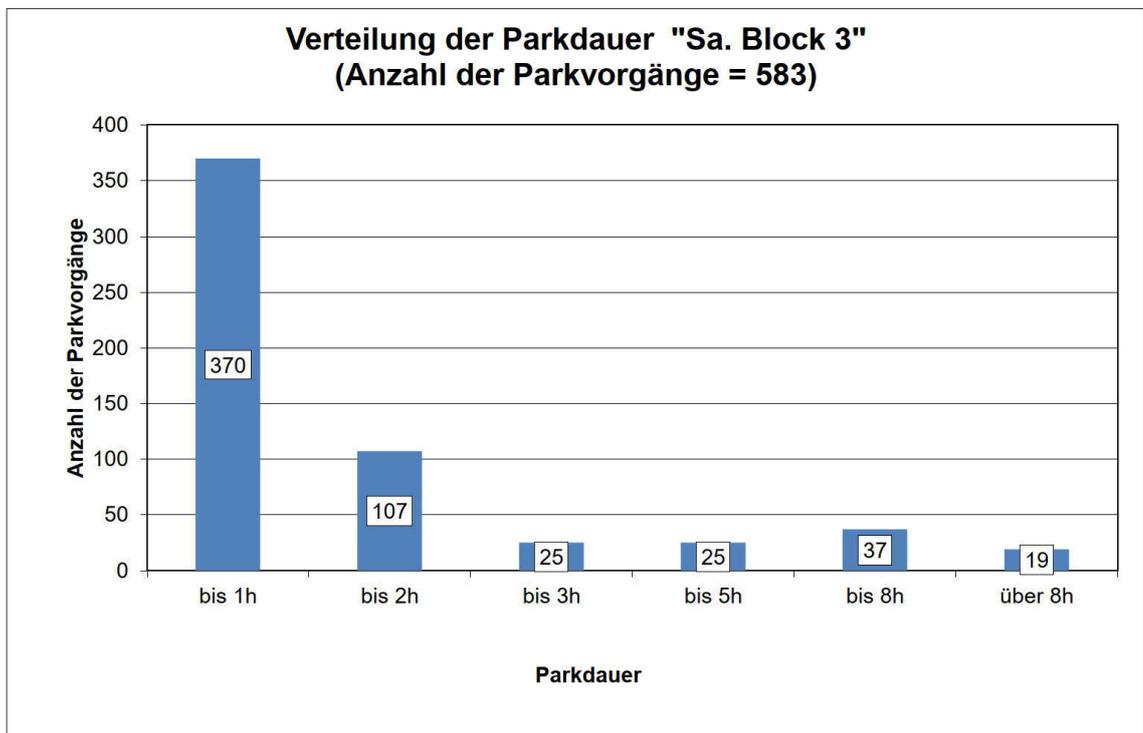
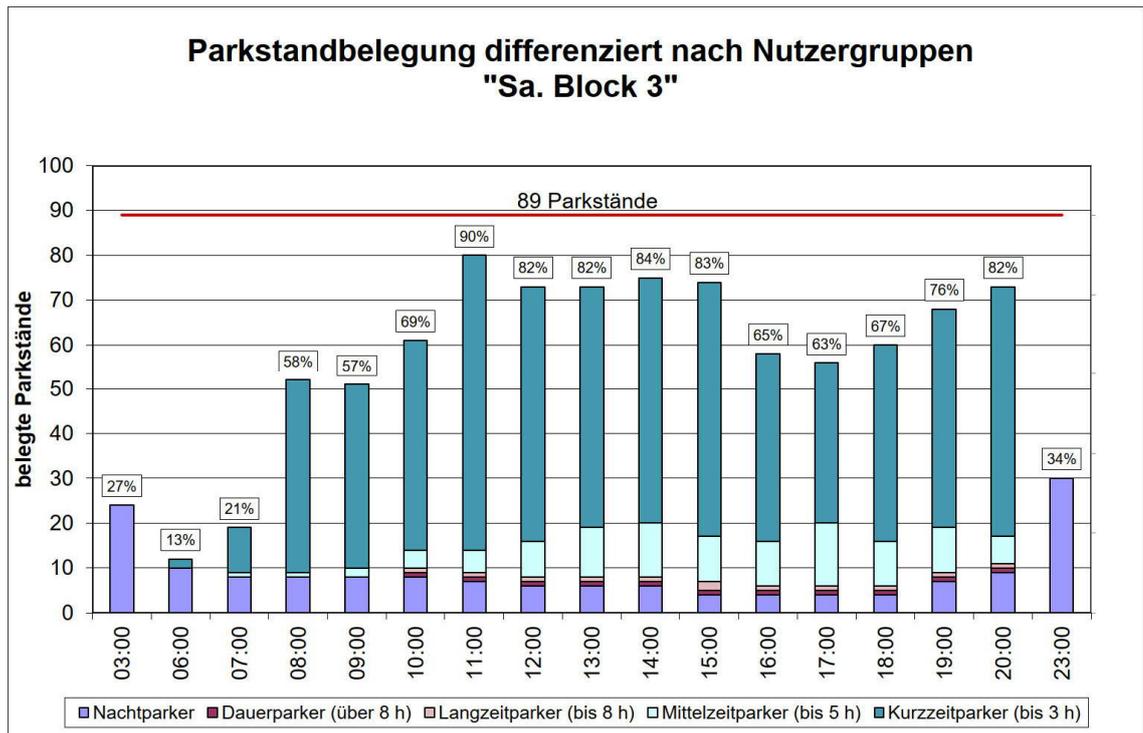
Für die Samstag-Erhebung ergeben sich folgende Auswertungen. 7 Kundenstellplätze waren am Samstag nicht zur Verfügung.

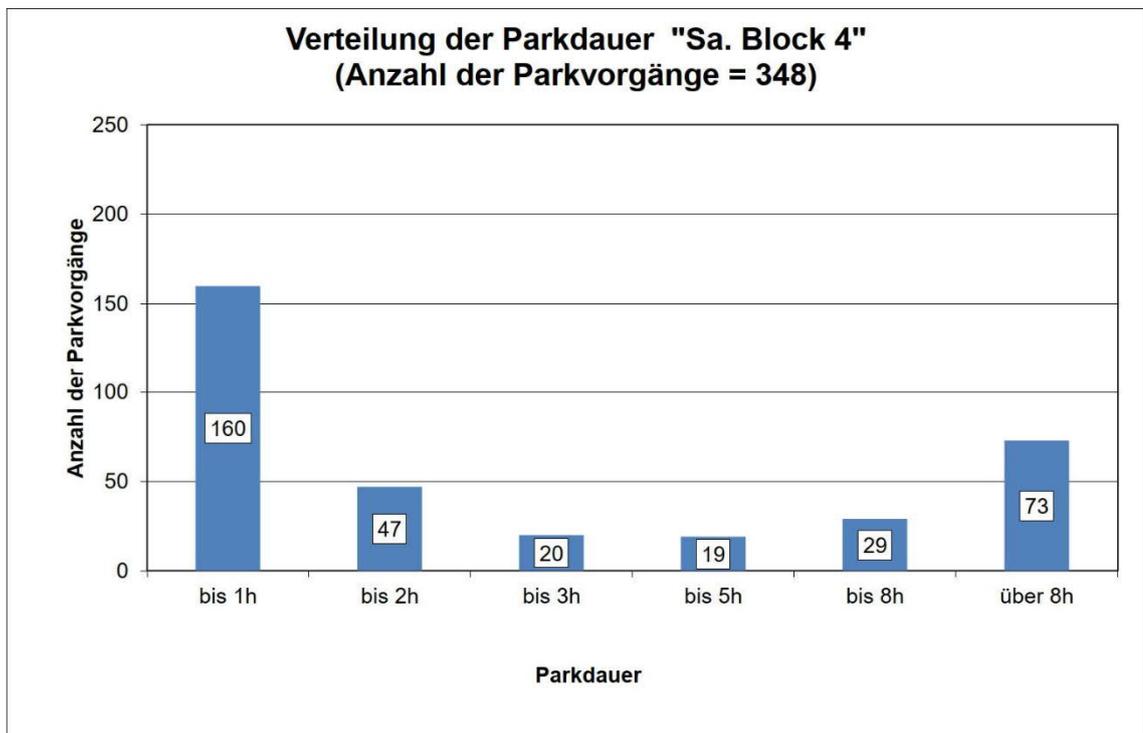
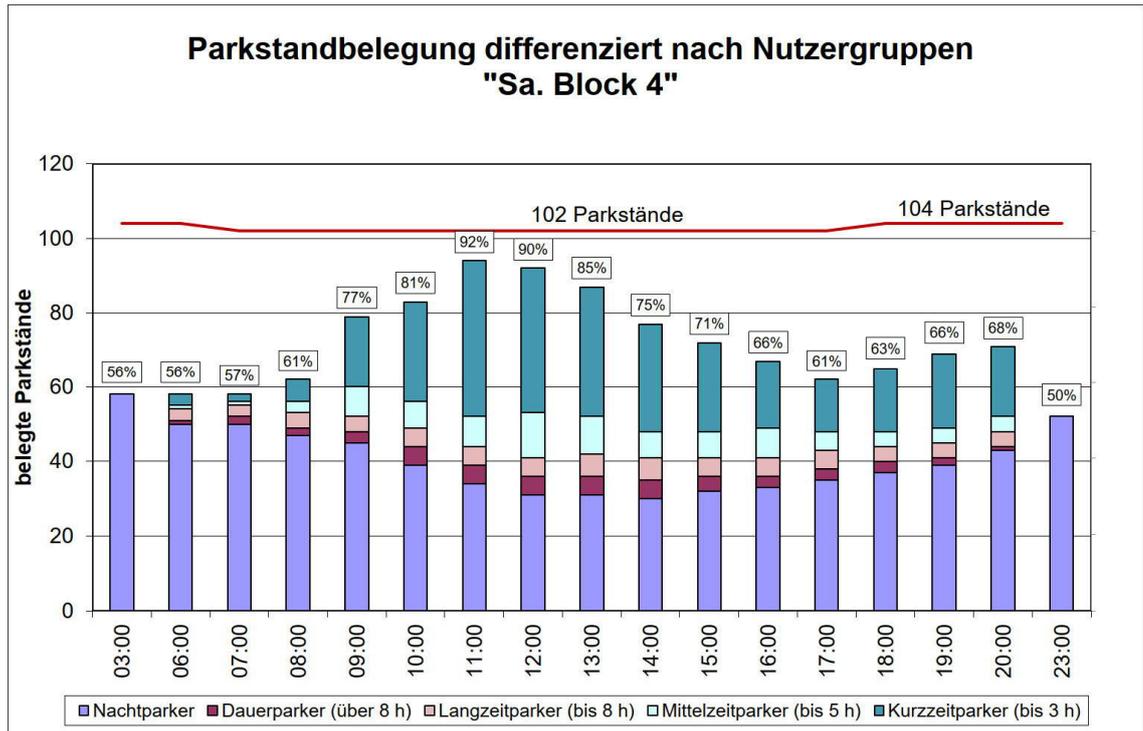
Block	behindert	Elektro	P + R	Parkscheibe	Parkschein	unbew.	Kunden	Gesamt
1	7				93	5	14	119
2	12	6			433		16	467
3	4	2			63		20	89
4	3	2		24	30	45		104
5	6	2		24		217	56	305
6						68		68
7	6			33	12	169	5	225
8						117	42	159
9			209	13	36	81		339
10	2					92	99	193
Gesamt	40	12	209	94	667	794	252	2.068

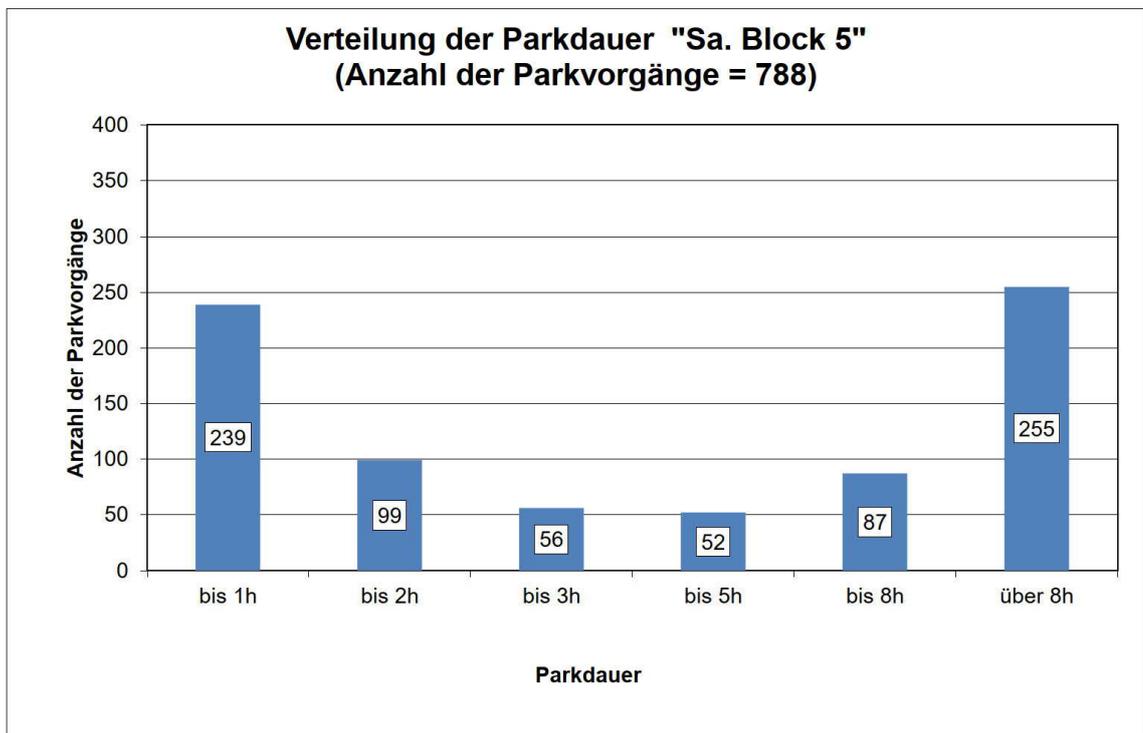
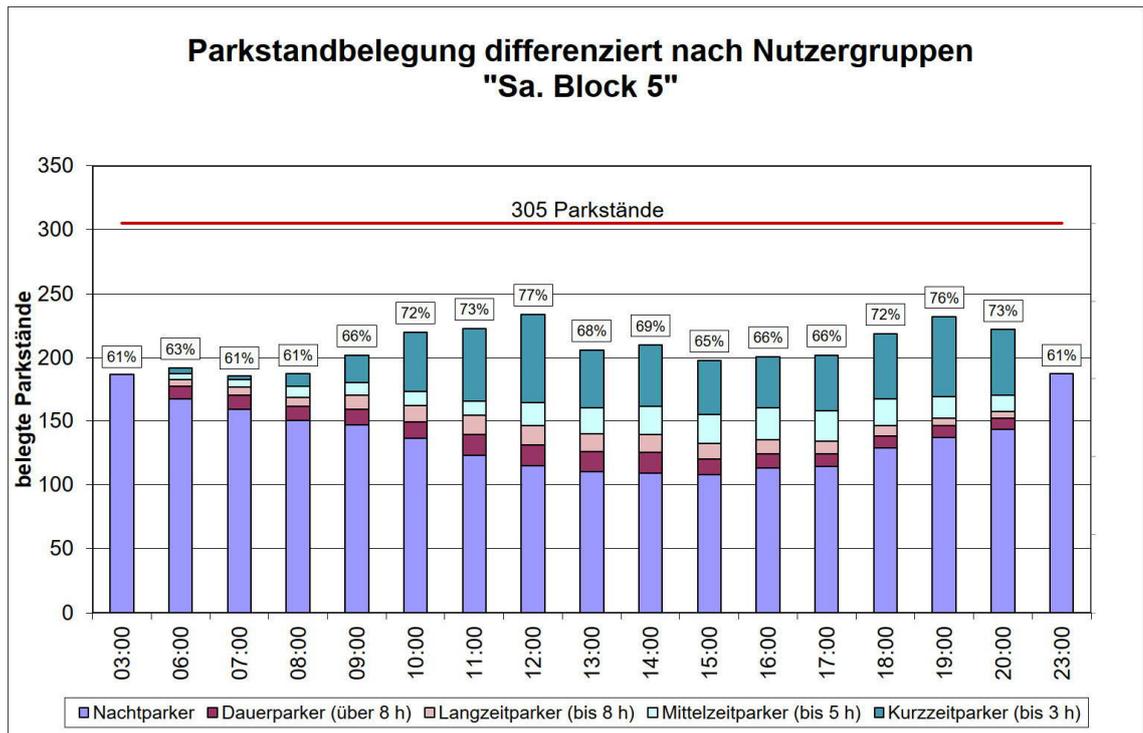
Verteilung der Parkstände auf die Blöcke unter Angabe der Art

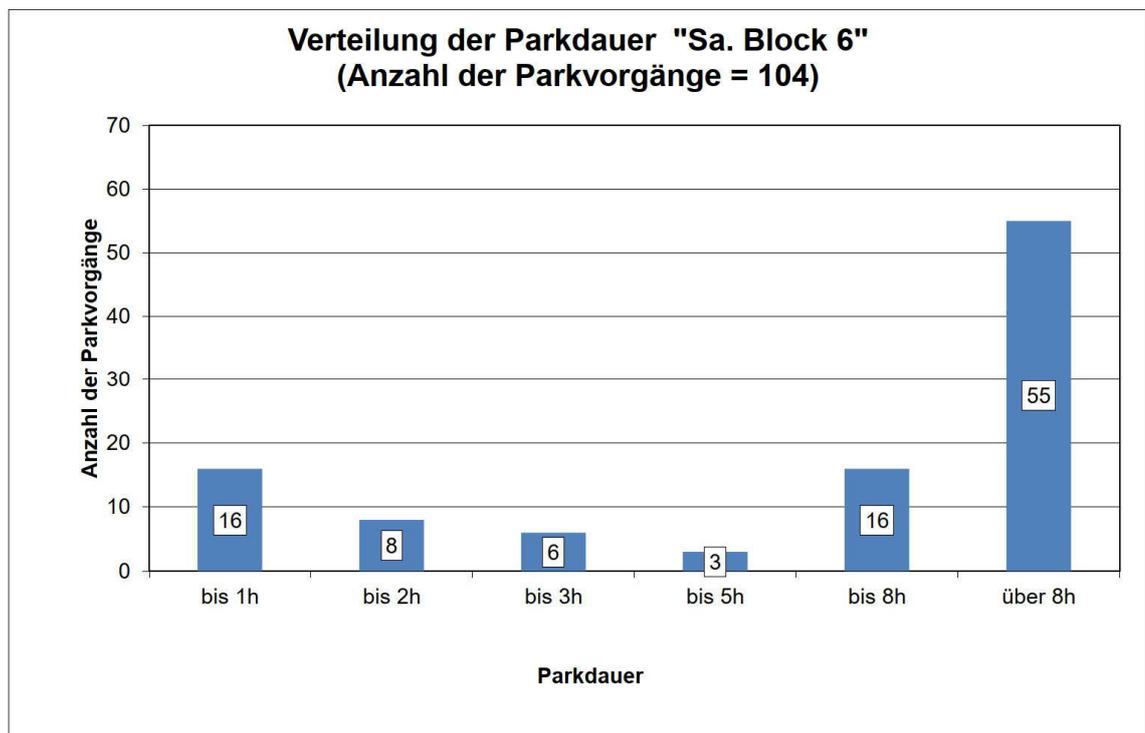
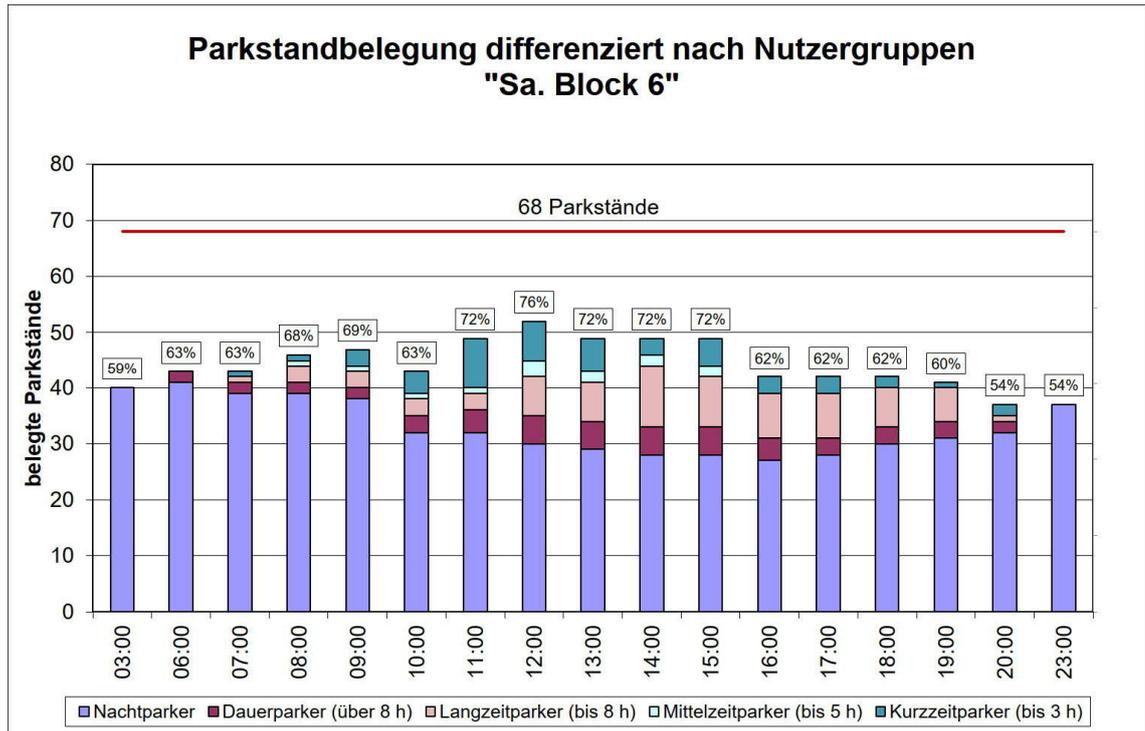


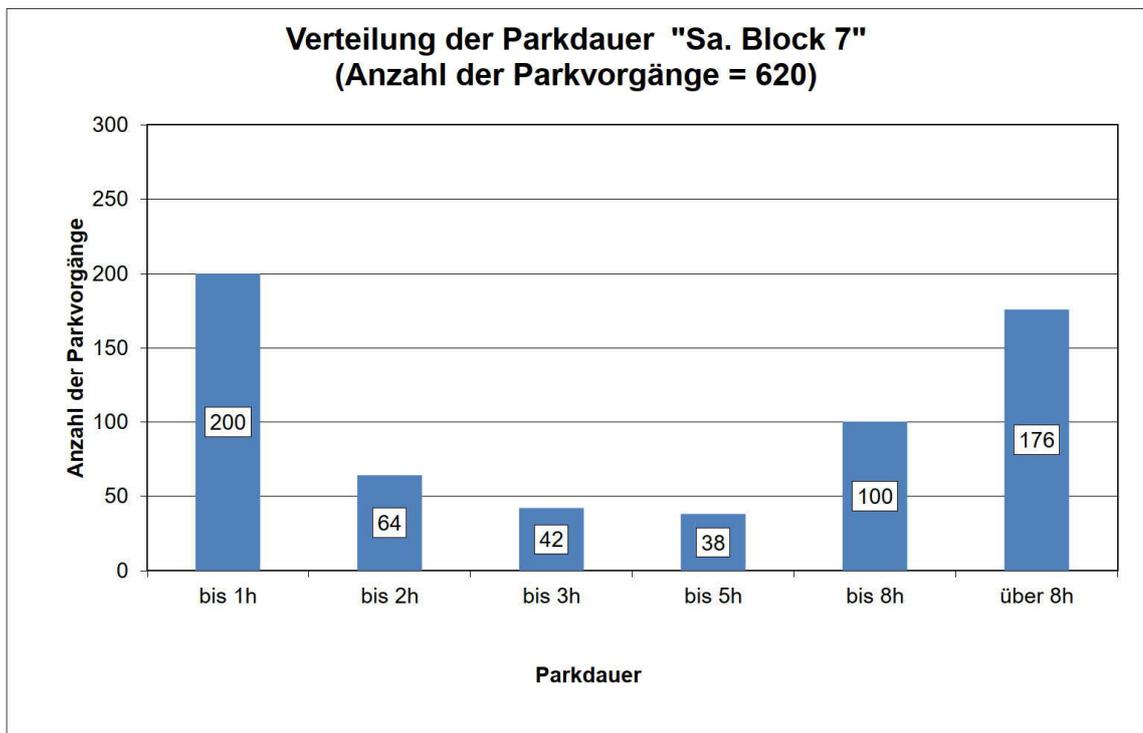
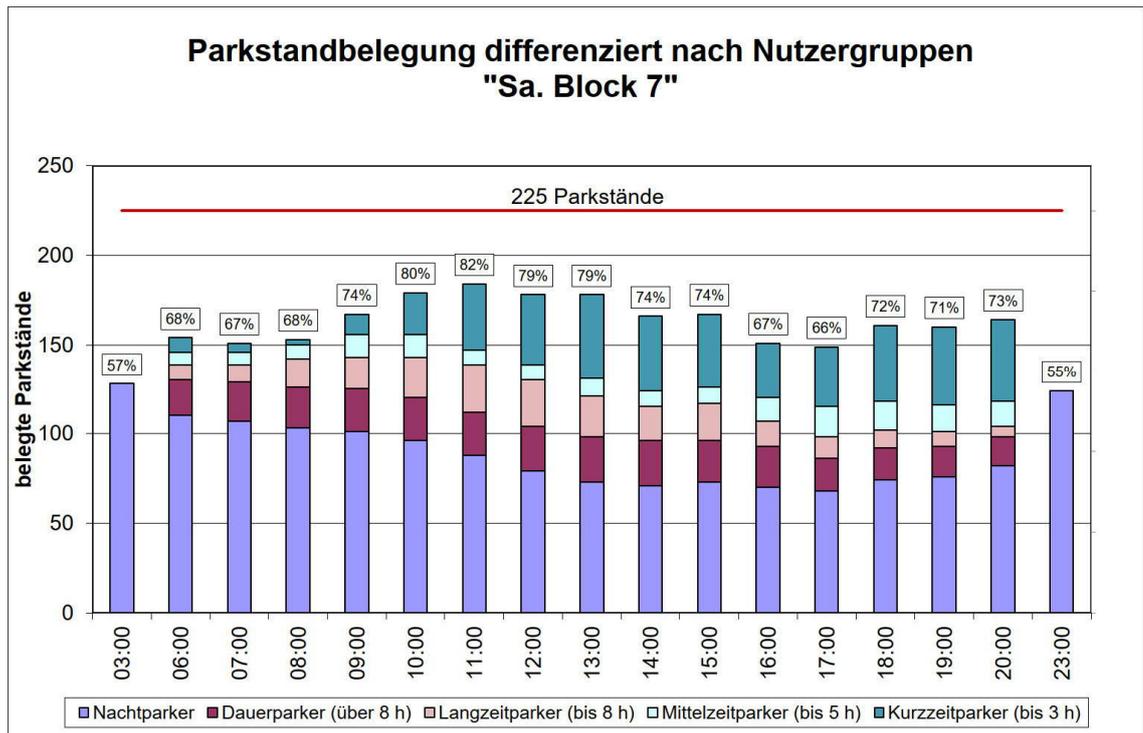


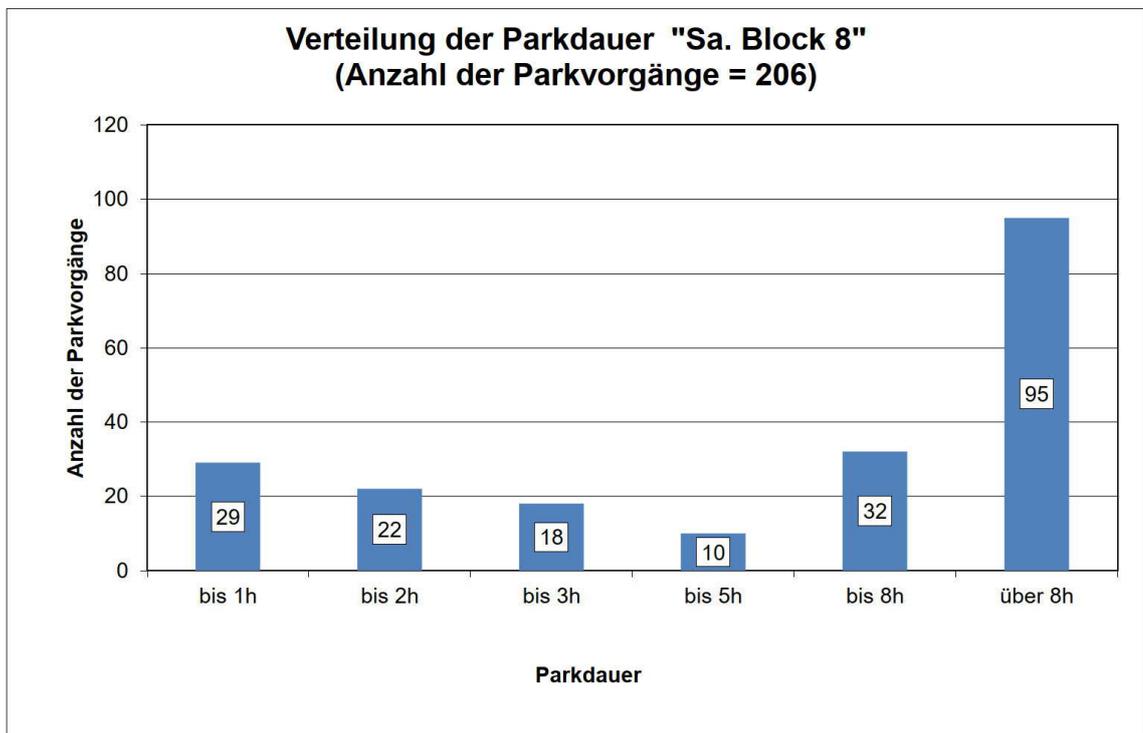
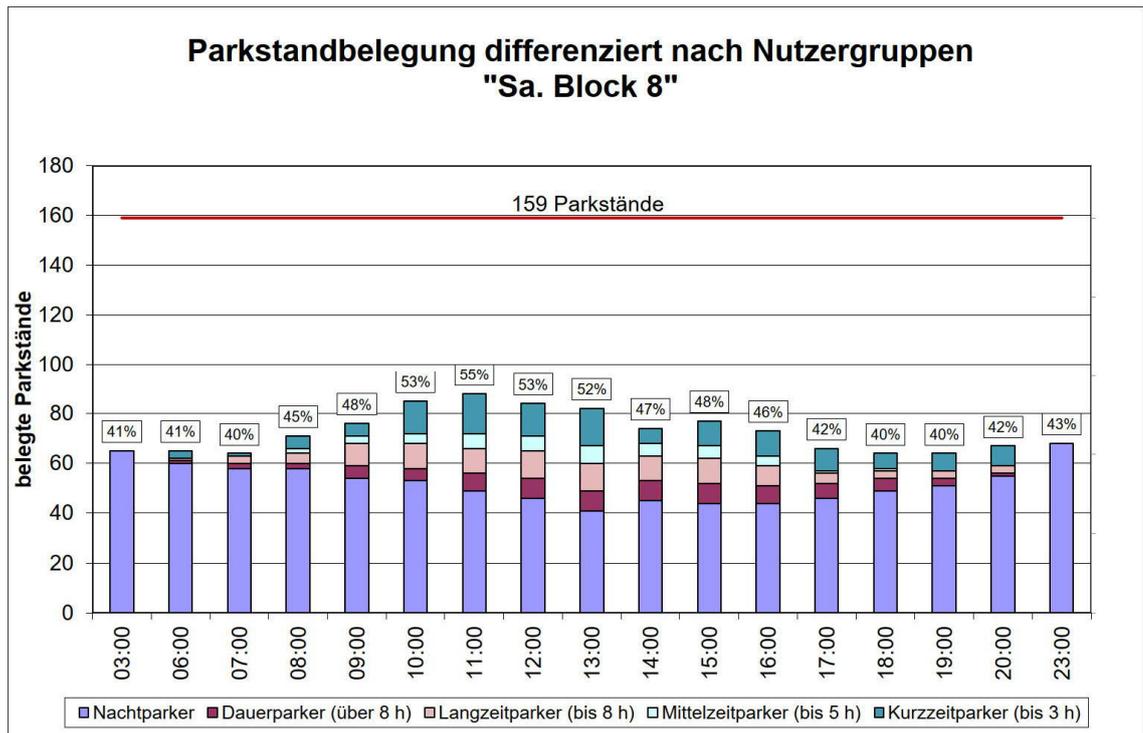


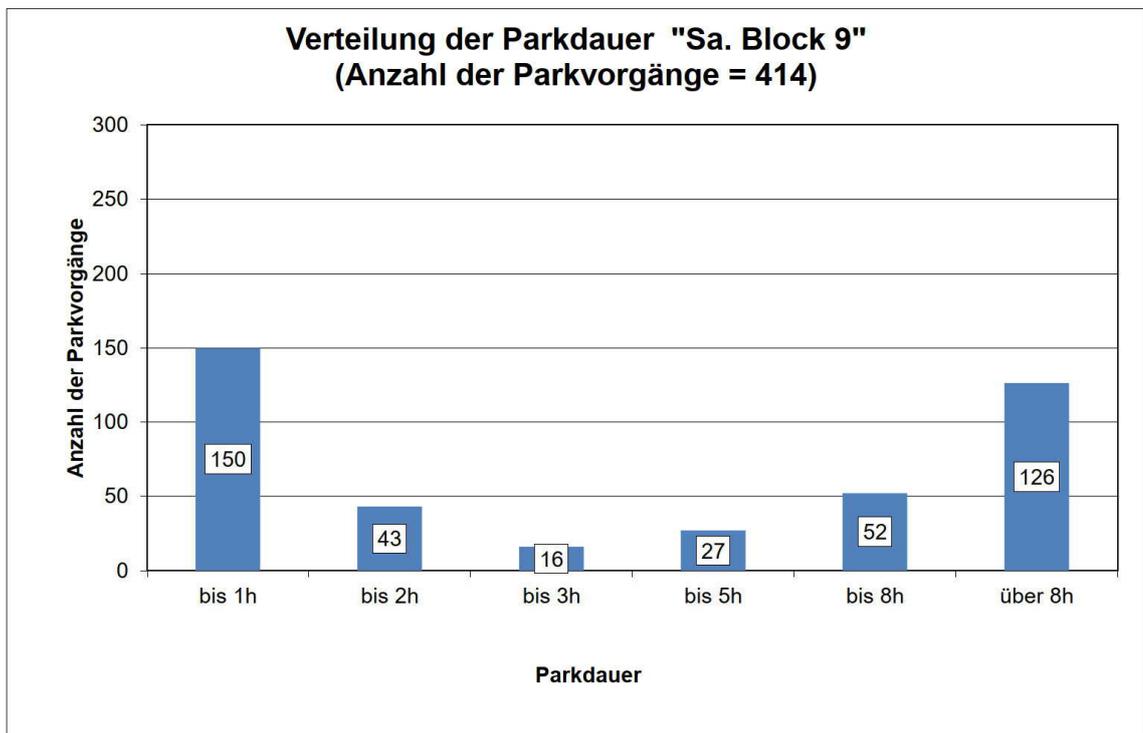
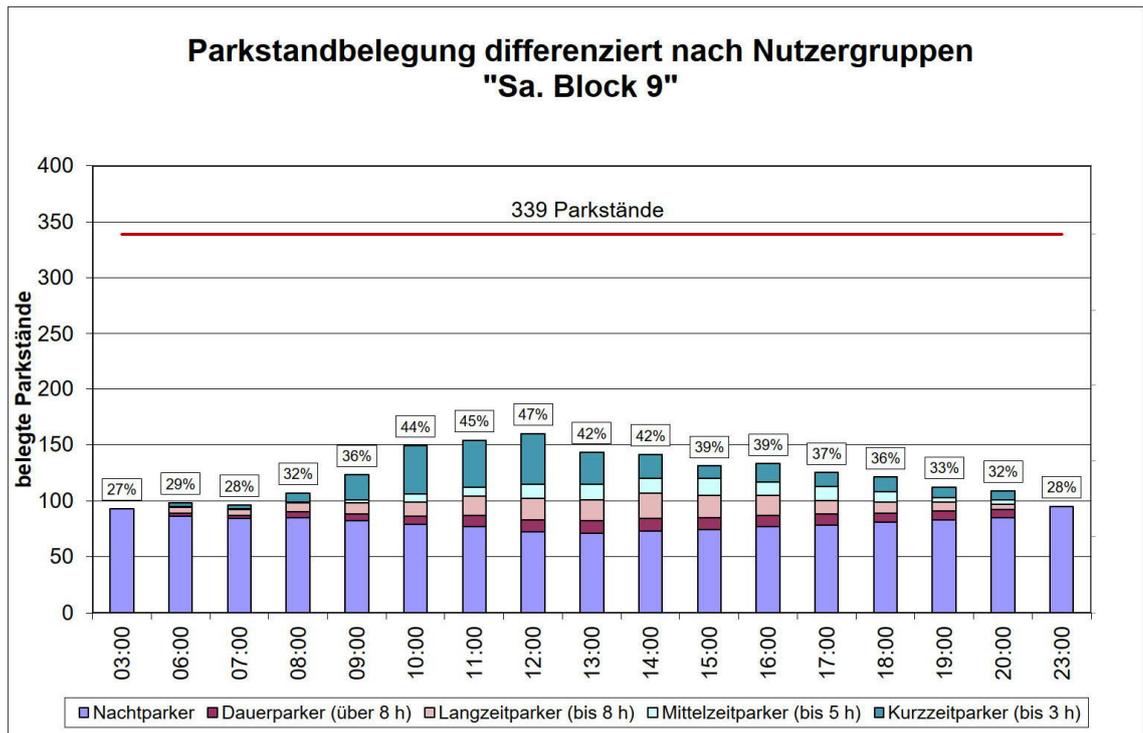


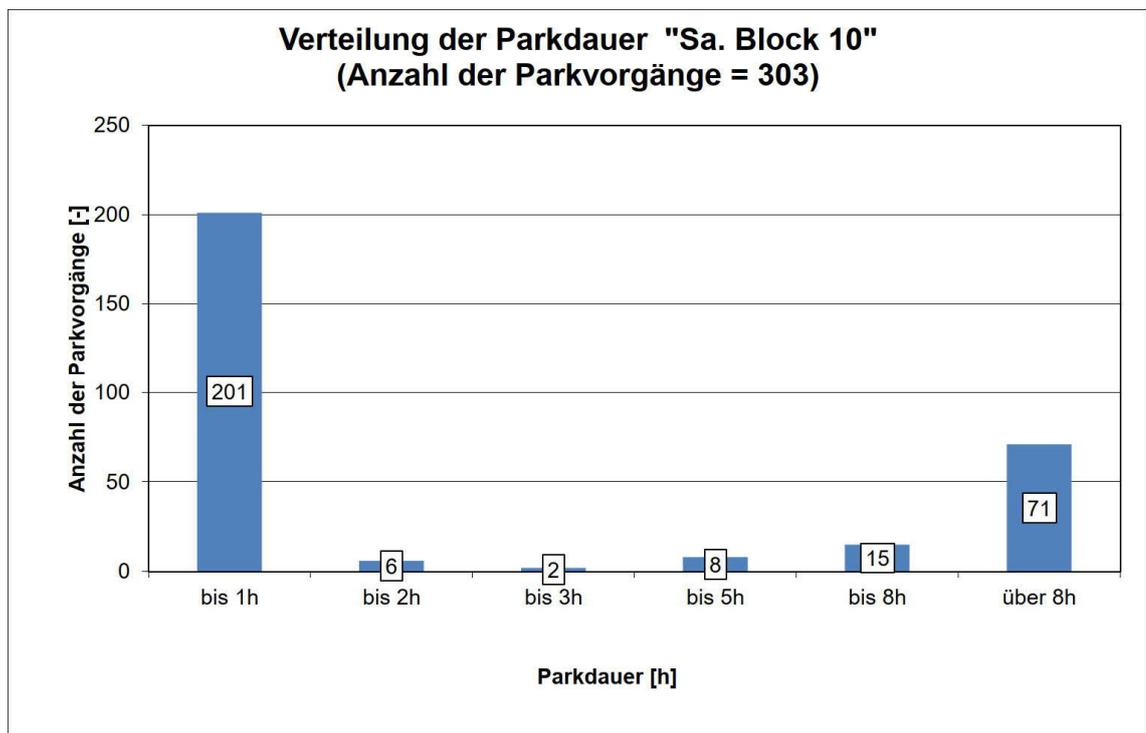
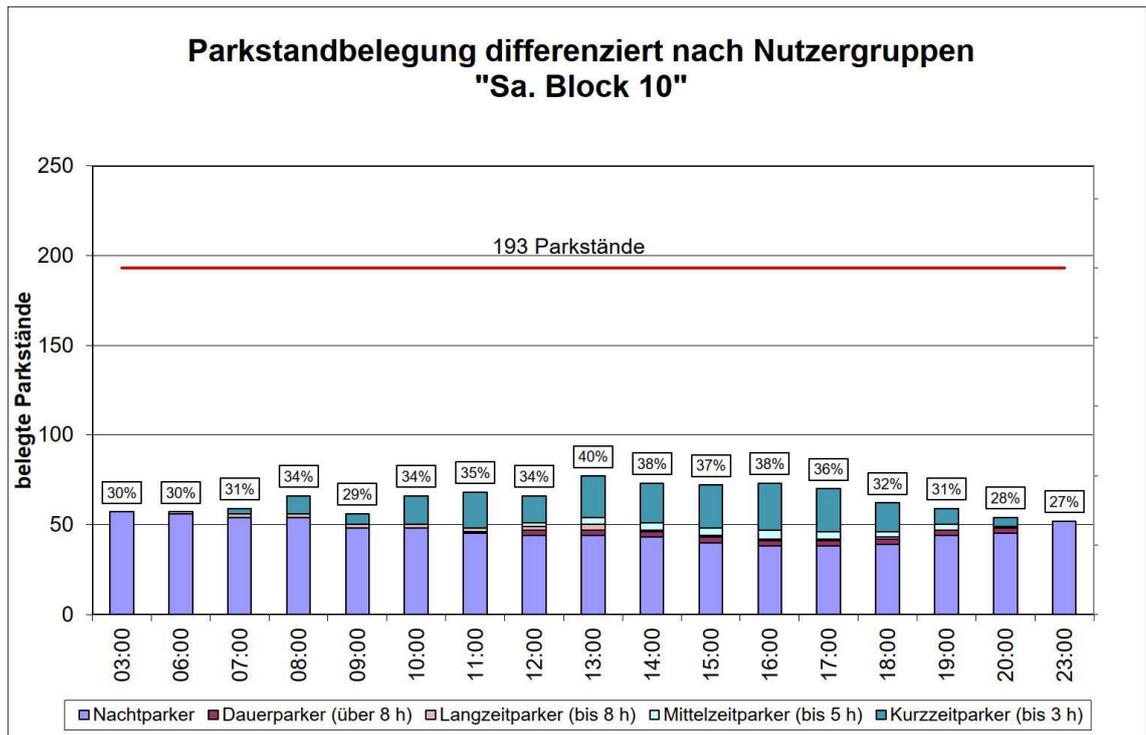








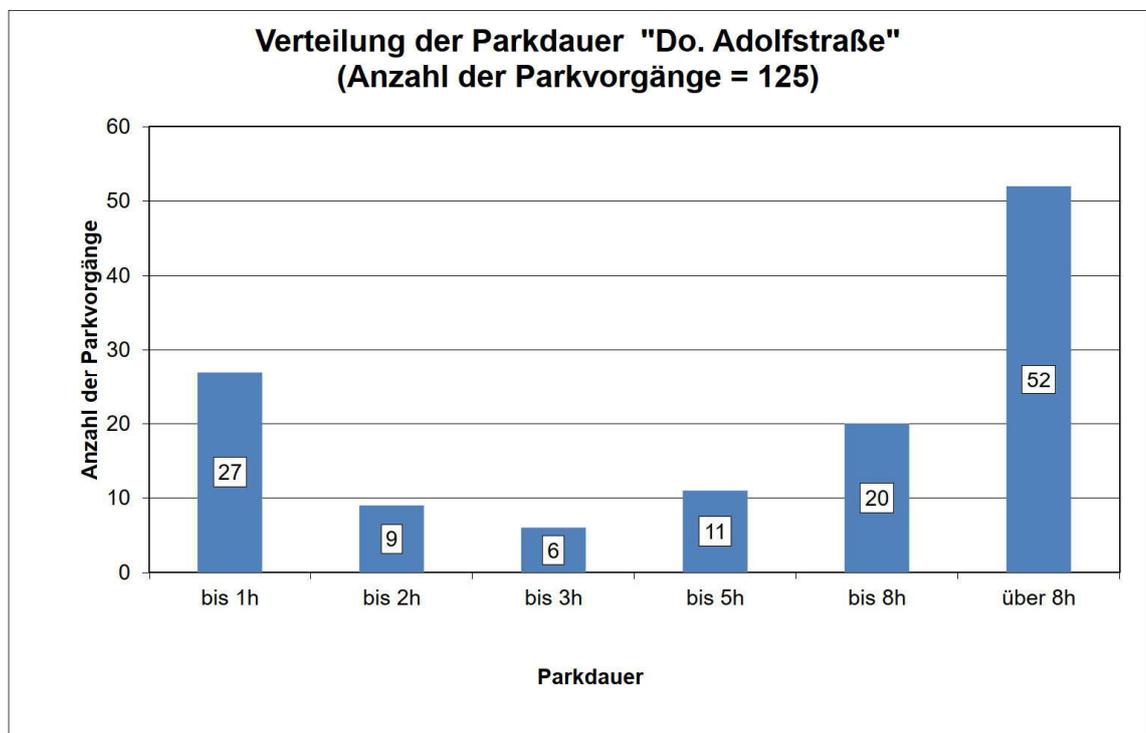
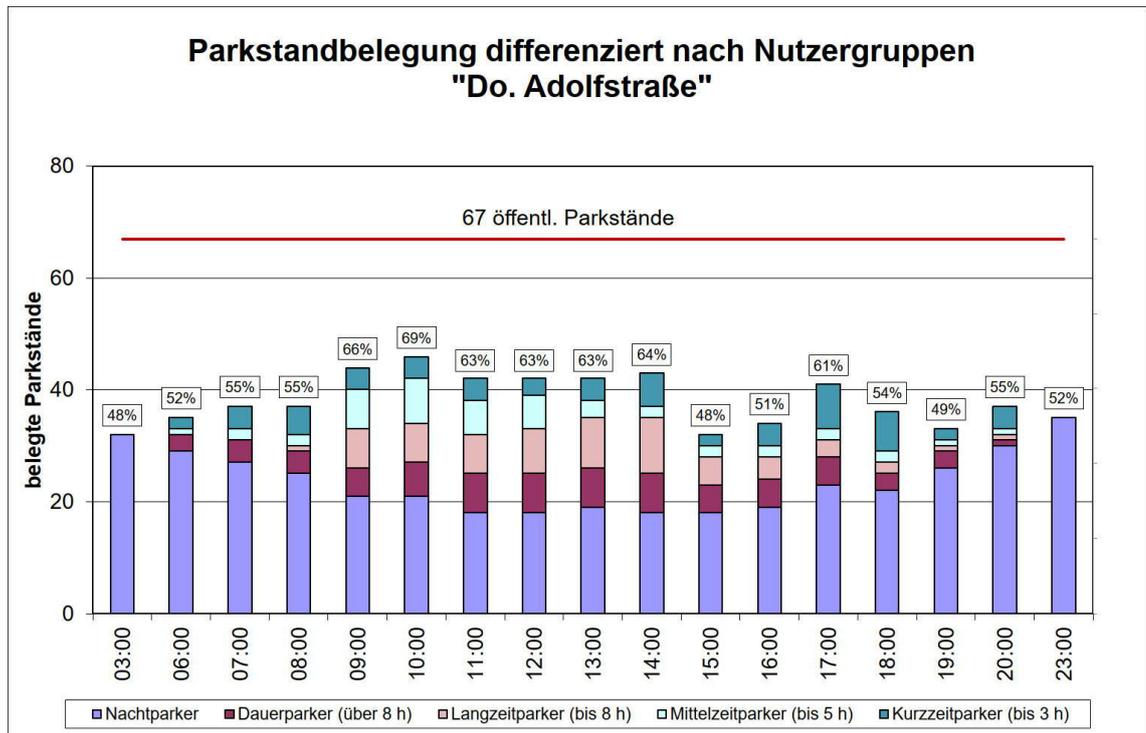


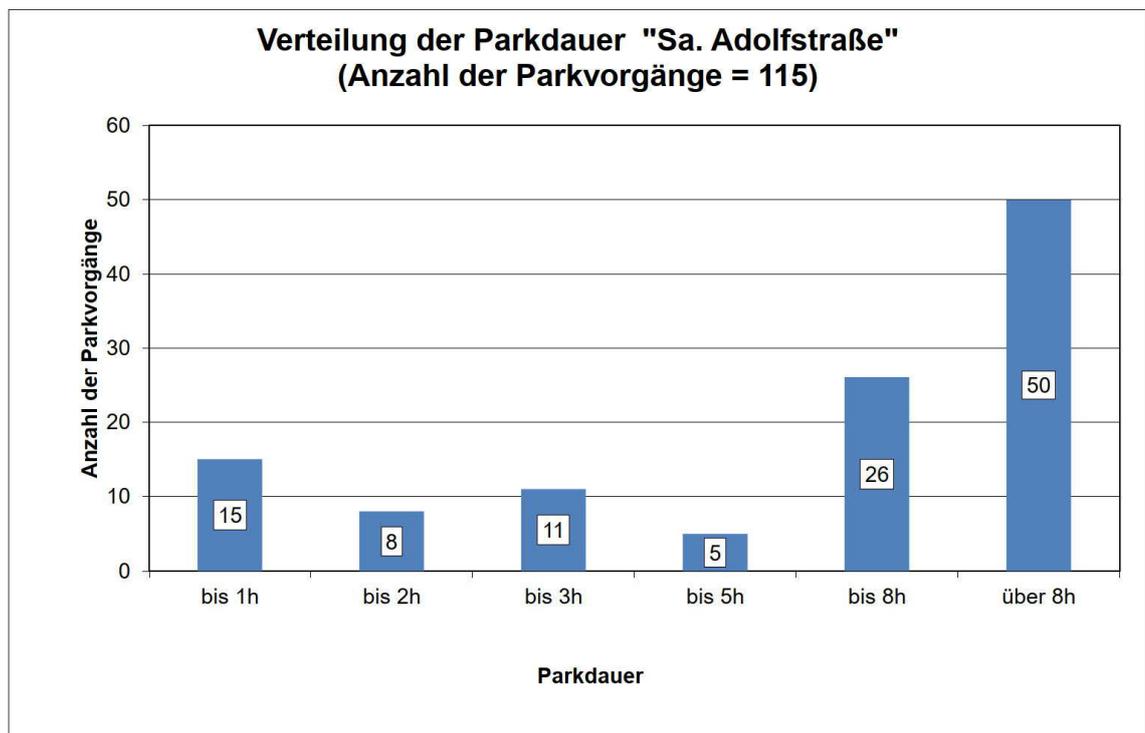
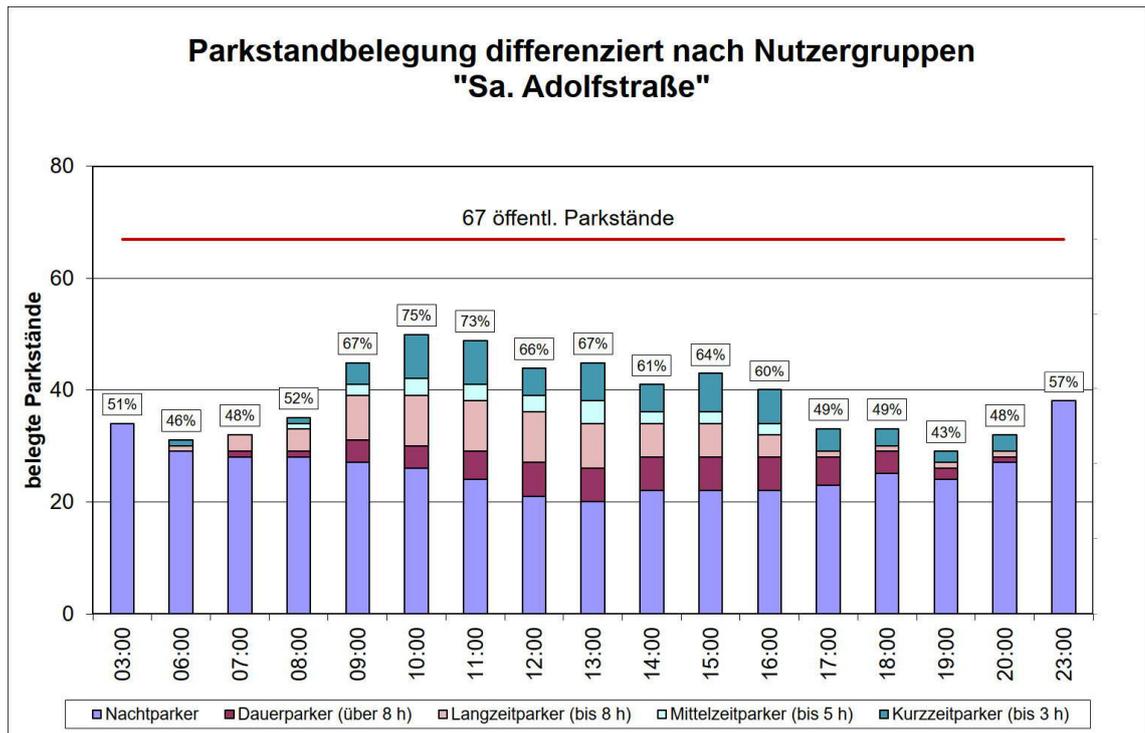


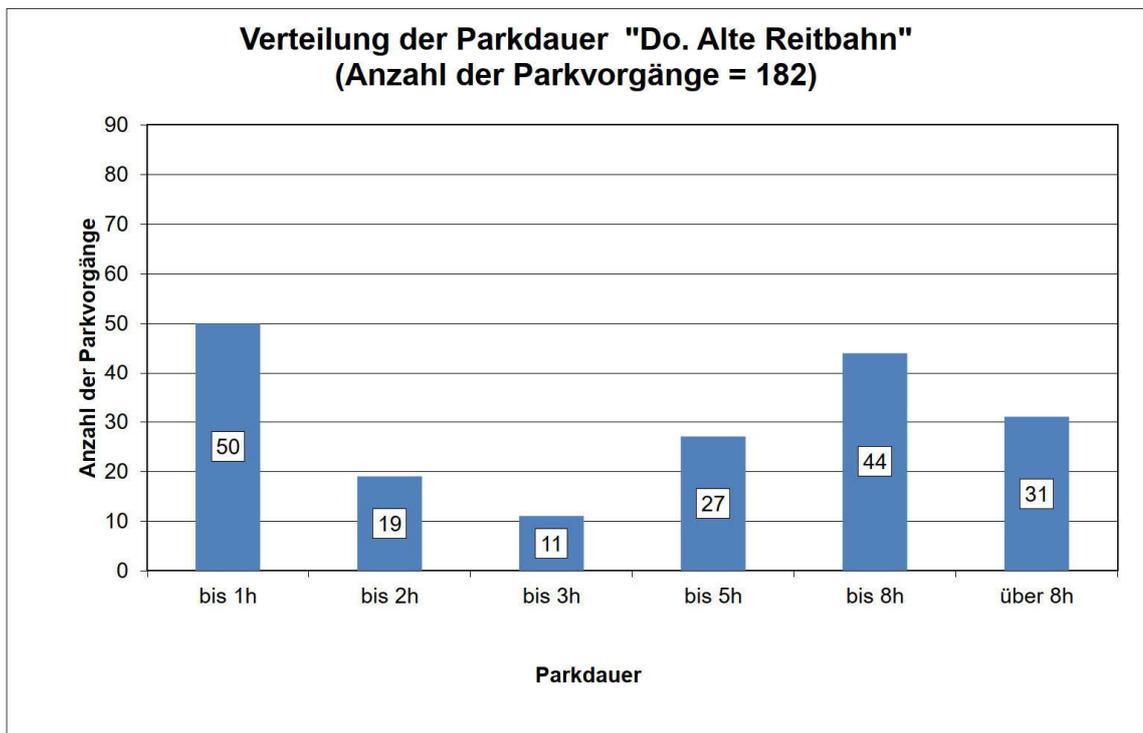
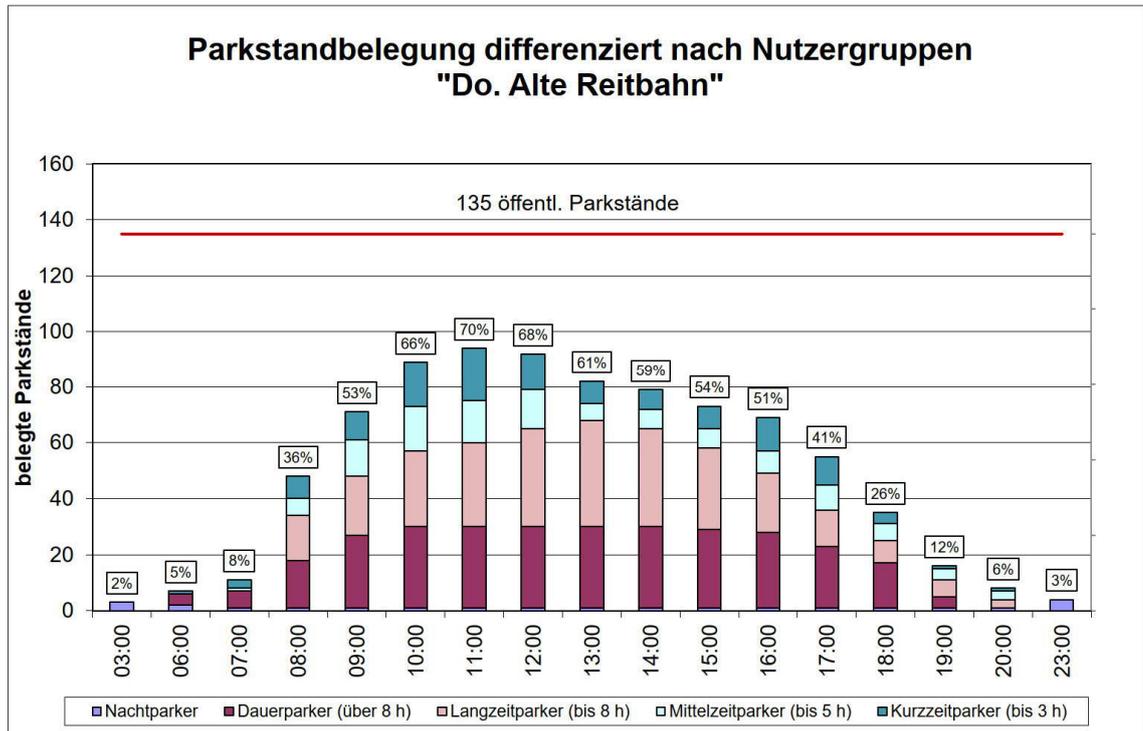
10.3 Erhobene Daten zu den einzelnen Straßen

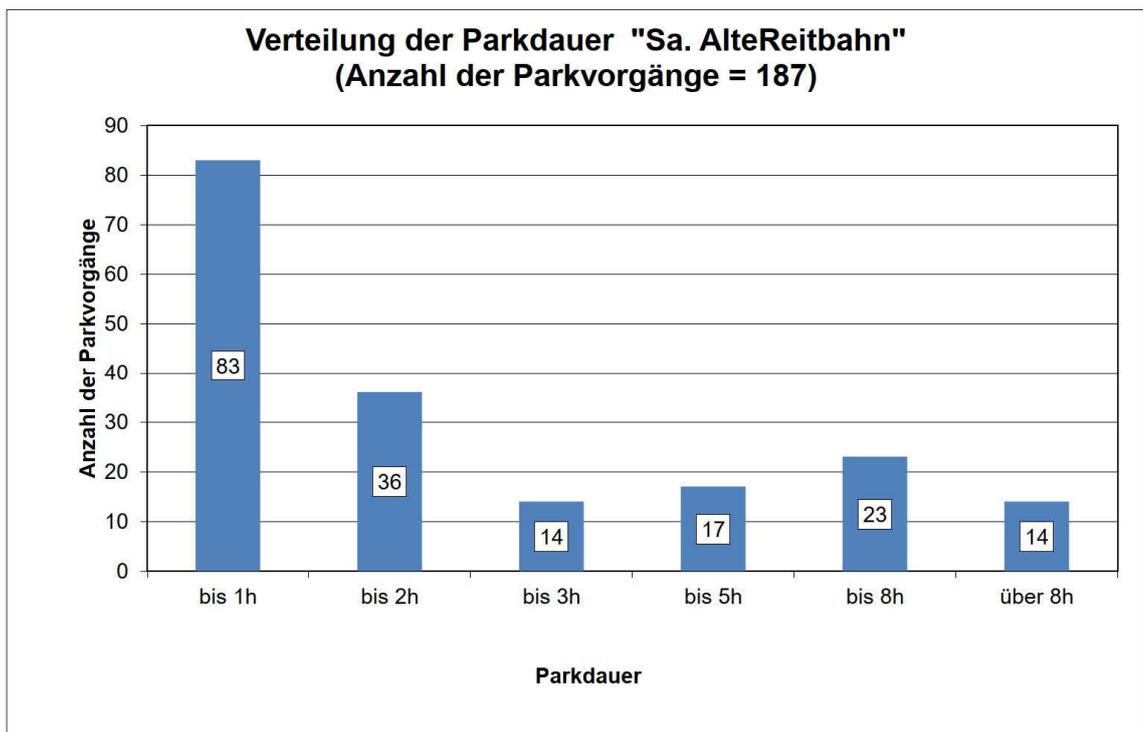
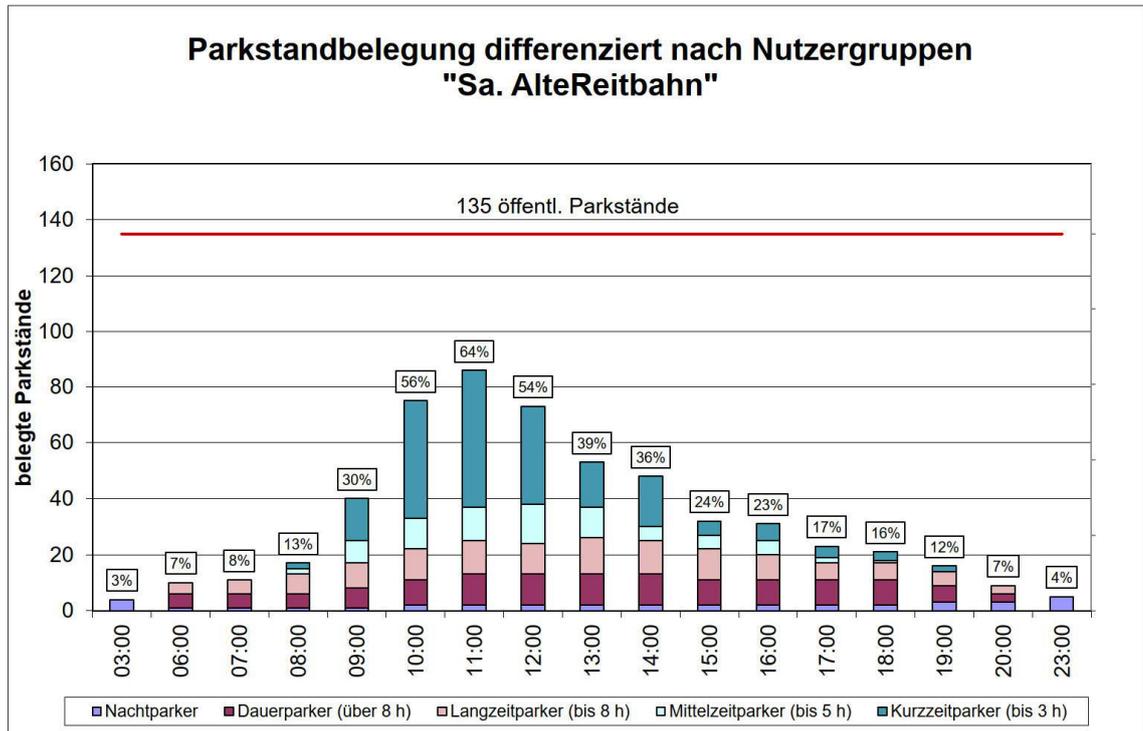
In der Übersicht sind zunächst die einzelnen Straßen mit der Anzahl ihrer Parkstände und Parkvorgänge am Donnerstag und Samstag aufgelistet. Im Anschluss daran befinden sich die Parkstandbelegung differenziert nach Nutzergruppen, sowie die Verteilung der Parkdauer für alle 39 Straßen und beide Erhebungstage.

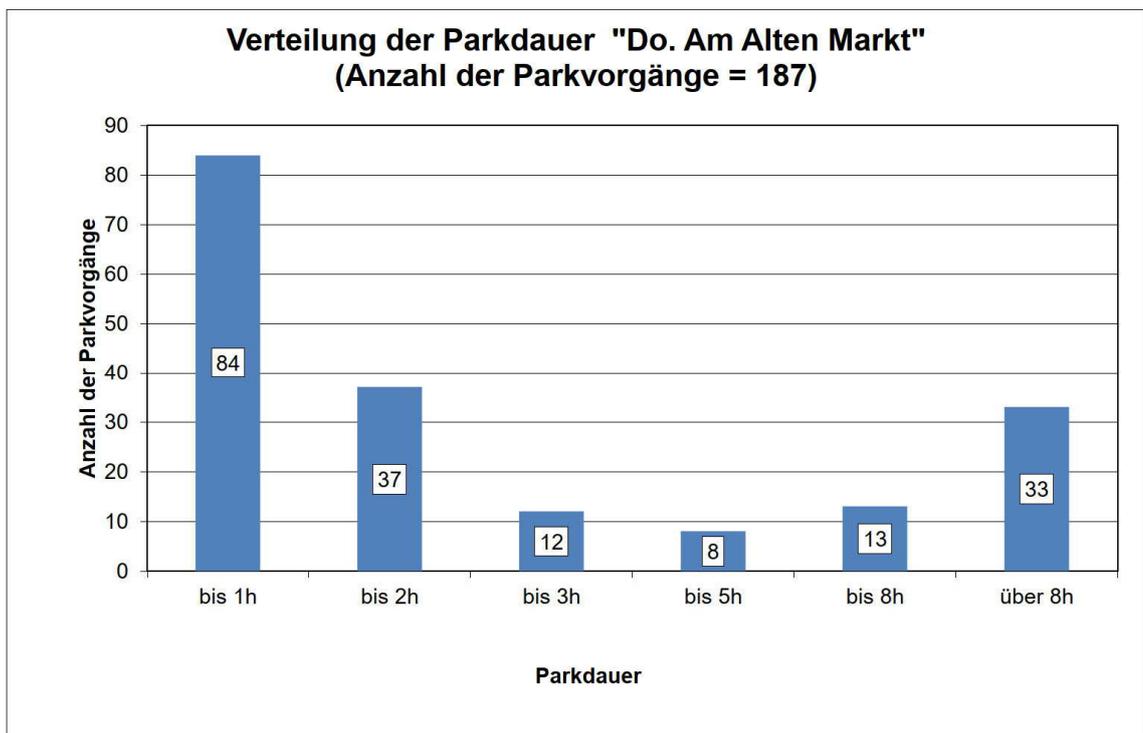
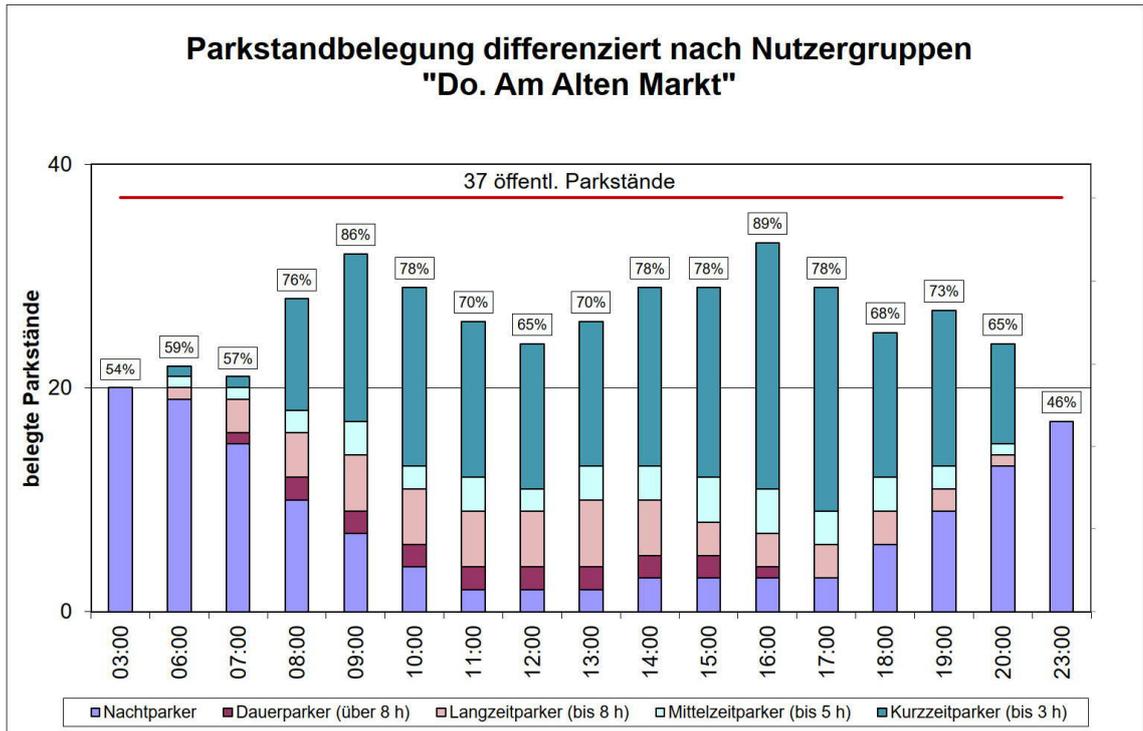
Straße	Do		Sa	
	Parkstände	Parkvorgänge	Parkstände	Parkvorgänge
Adolfstraße	67	125	67	115
Alte Reitbahn	135	182	135	187
Am Alten Markt	37	187	37	132
Am Postwald	60	186	60	169
Am Rauchhause	19	65	19	22
An der Reitbahn	16	52	16	26
Bahnhofstraße	70	260	70	222
Bei der Alten Kate	13	36	13	36
Bei der Doppeleiche	20	55	20	38
Bogenstraße	176	396	176	281
Brückenstraße	4	2	4	0
Erika-Keck-Straße	45	114	45	98
Fritz-Reuter-Straße	28	55	28	45
Gerhardstraße	4	19	4	8
Gerichtsweg	5	31	5	24
Große Straße	82	528	75	551
Hagener Allee	56	272	56	250
Hamburger Straße	84	440	84	357
Heinz-Beusen-Stieg	6	20	6	22
Kastanienallee	34	74	34	63
Klaus-Groth-Straße	98	181	98	134
Königstraße	23	90	23	83
Ladestraße	227	284	227	147
Lehmannstieg	15	86	15	83
Lohe	41	117	41	115
Lübecker Straße	9	71	9	43
Manfred-Samusch-Str	62	275	62	308
Manhagener Allee	52	276	52	225
Neue Straße	16	134	16	92
Rathausplatz	143	839	143	380
Rathausstraße				3
Reeshoop	13	52	13	28
Schäferweg	52	135	52	107
Schulstraße	12	42	12	29
Stormarnplatz	72	158	72	156
Stormarnstraße	124	401	124	330
Waldstraße	29	80	29	47
Wilhelmstraße	5	14	5	14
Woldenhorn	69	226	69	187
Wulfsdorfer Weg	52	75	52	60
Gesamt	2.075	6.635	2.068	5.217

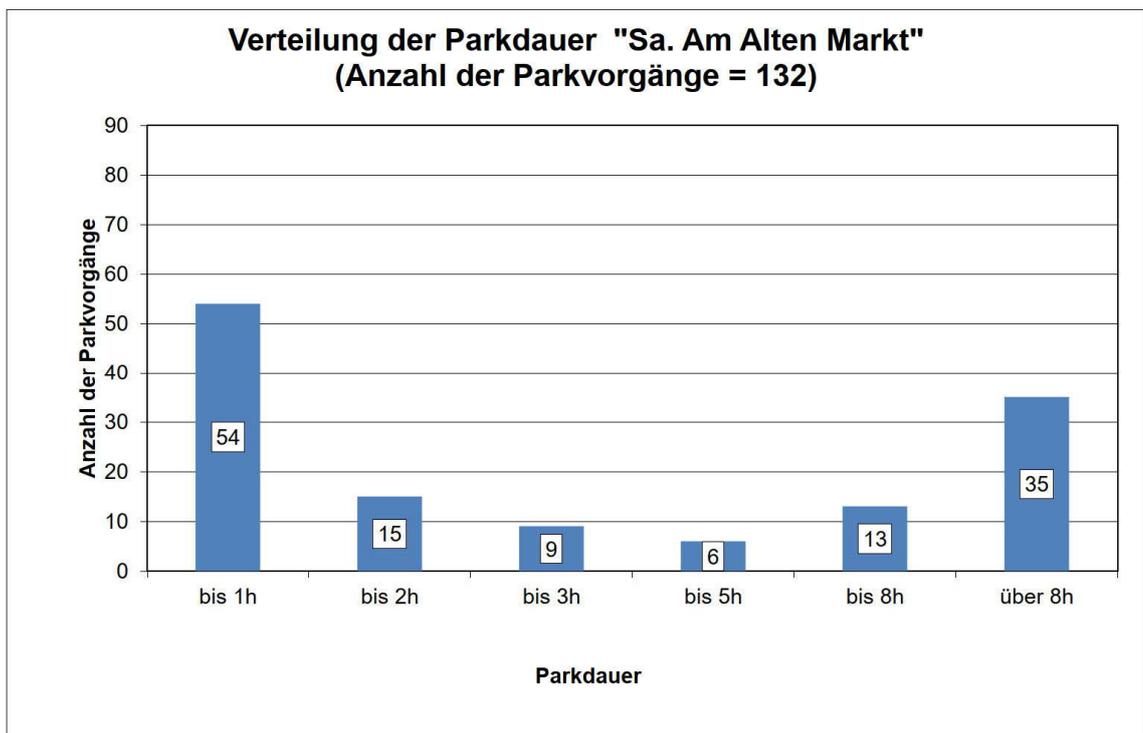
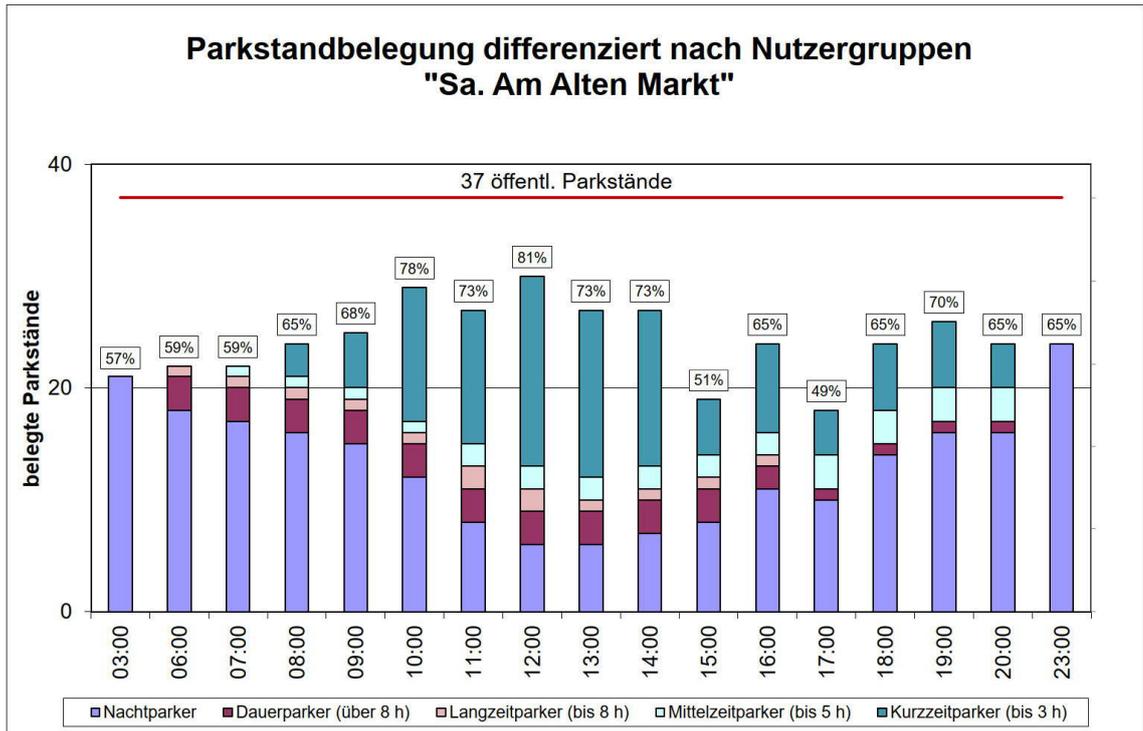


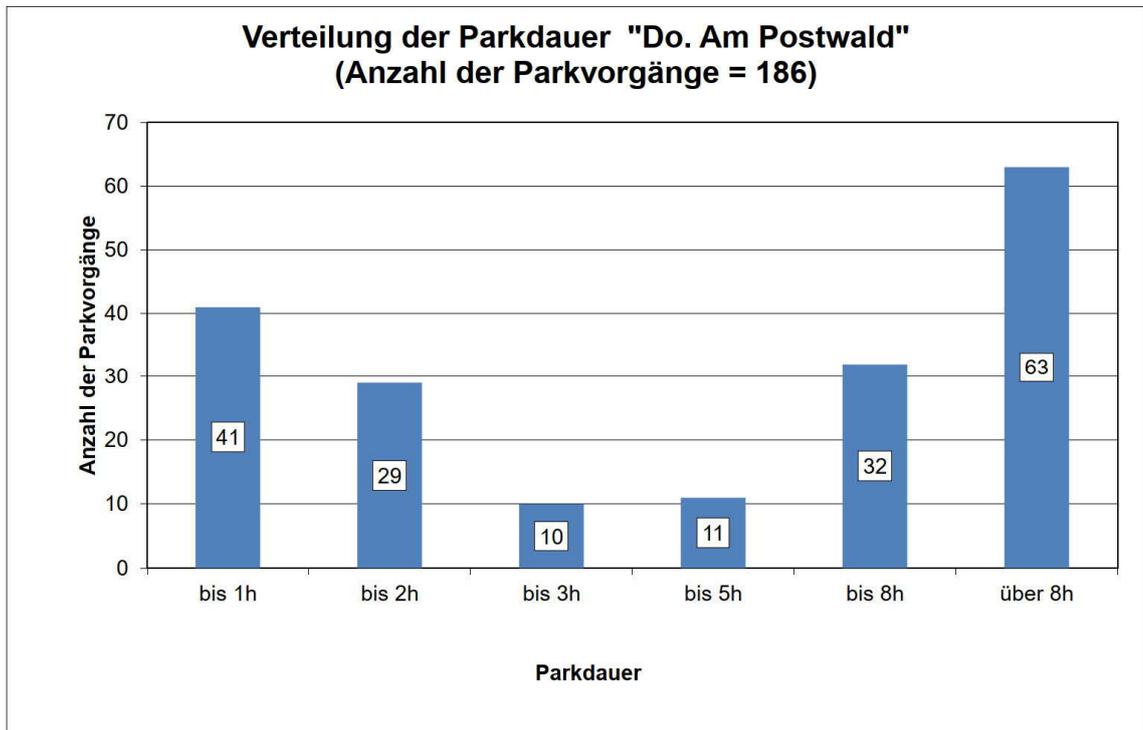
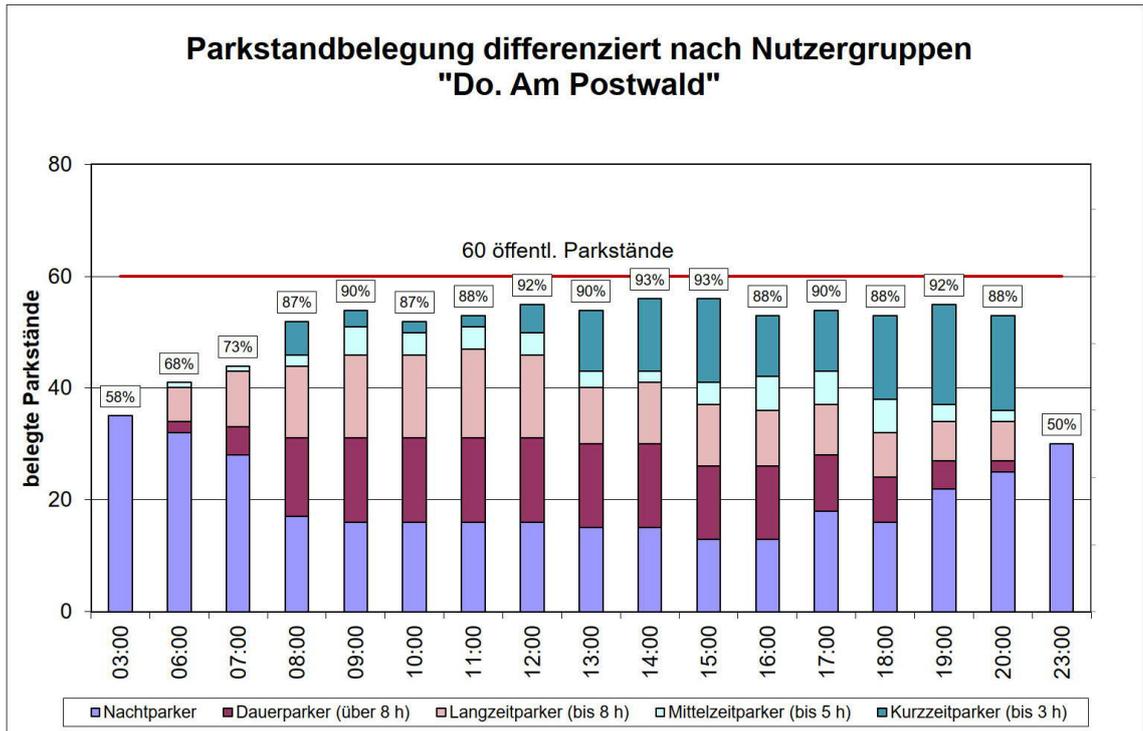


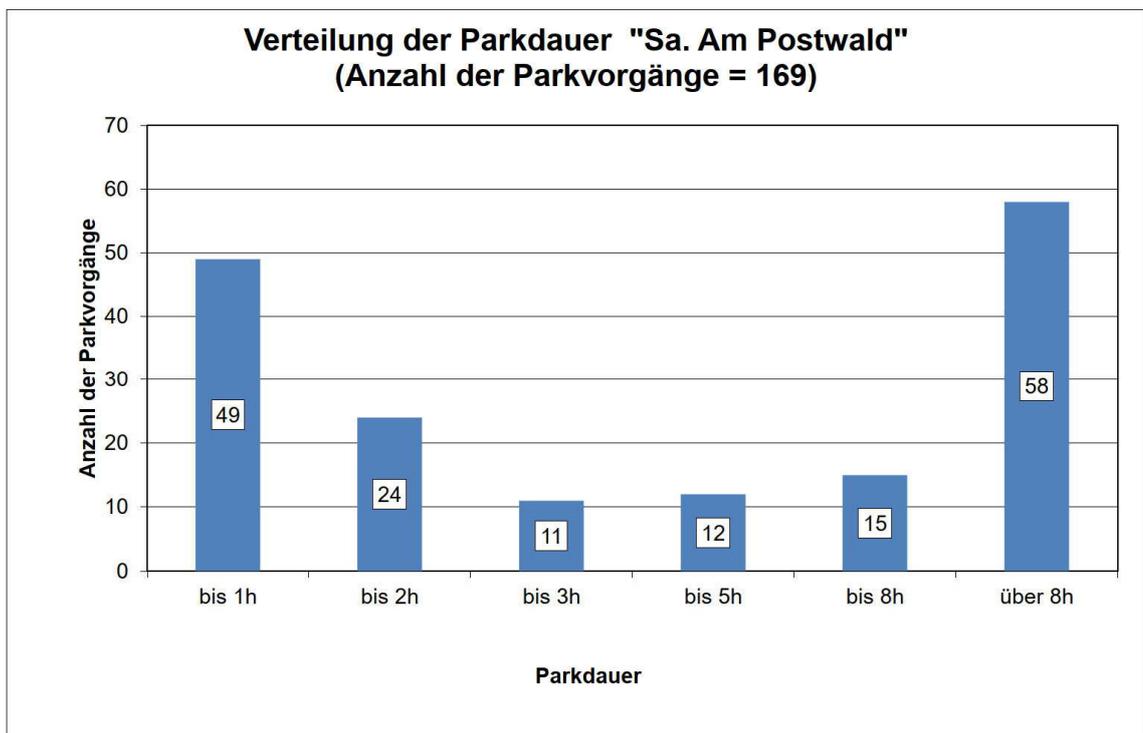
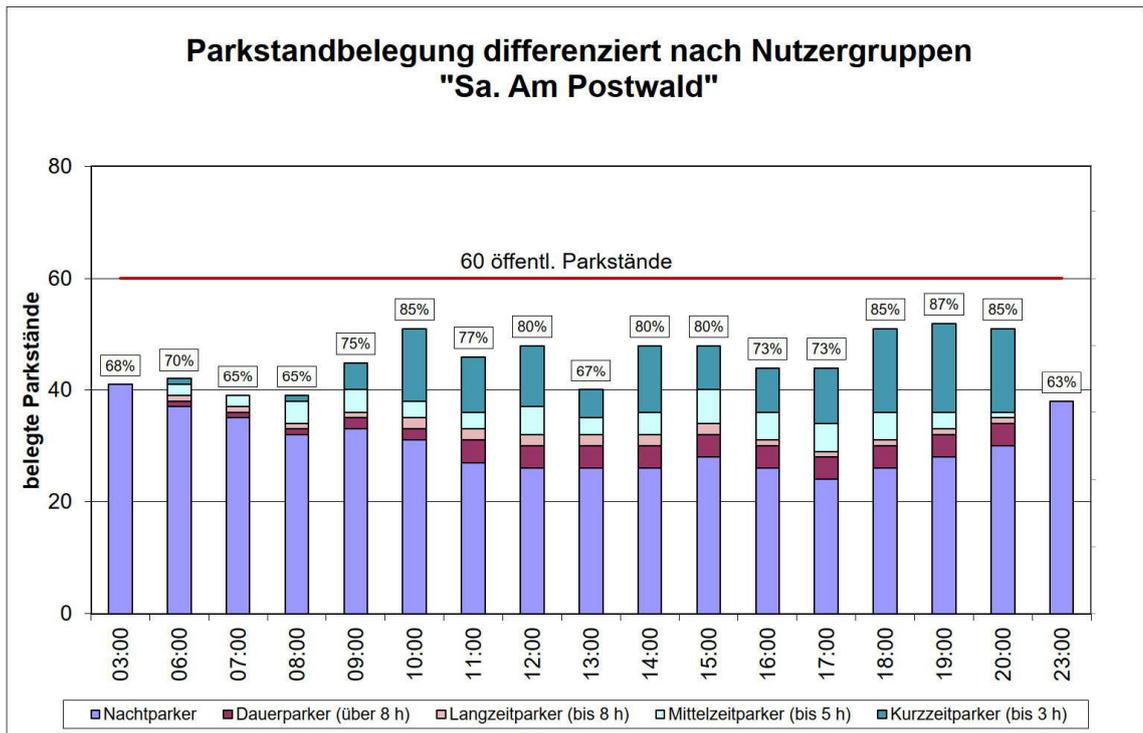


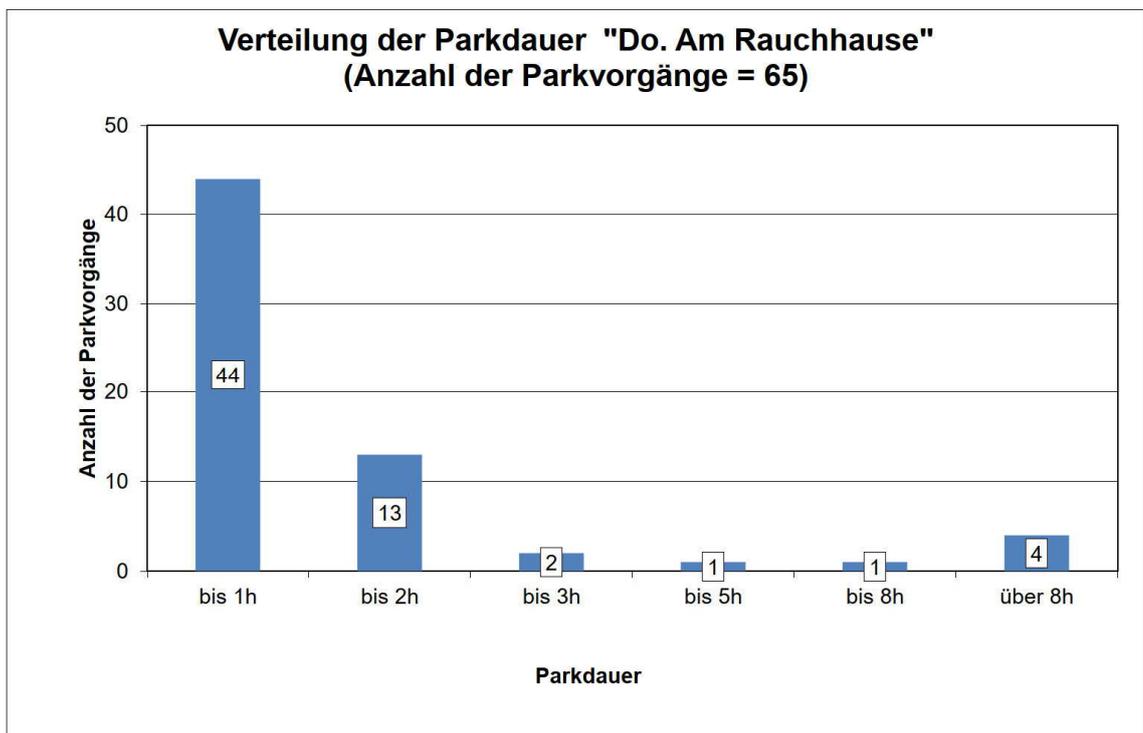
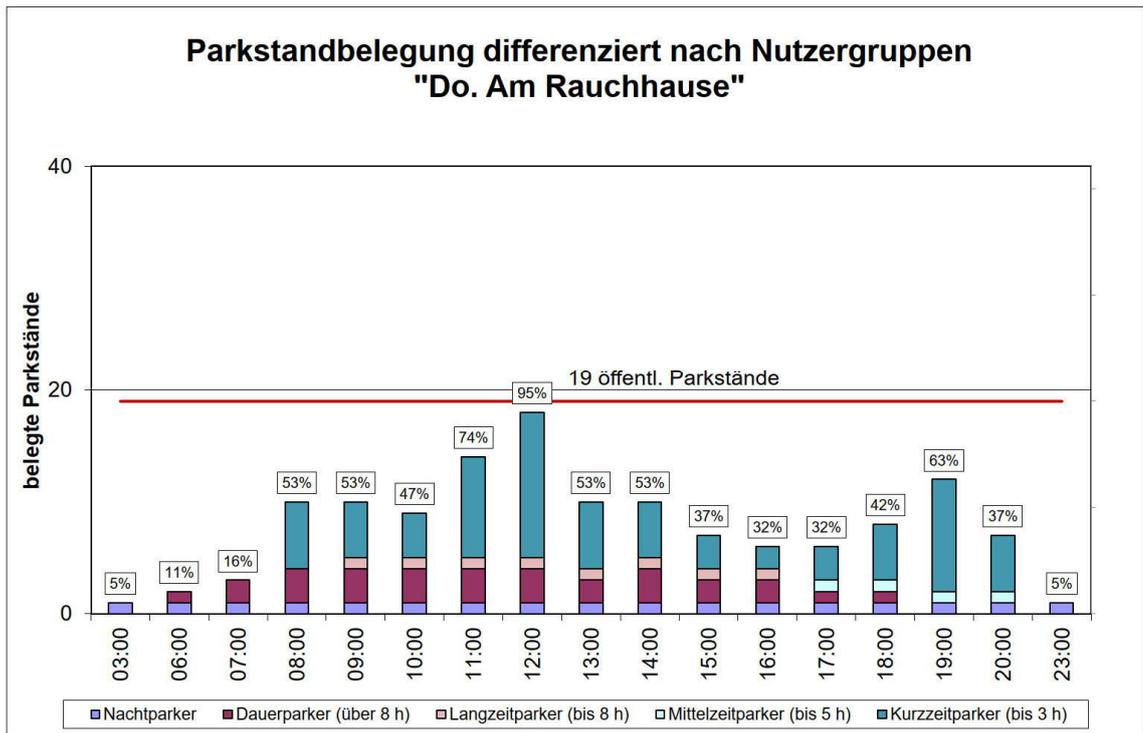


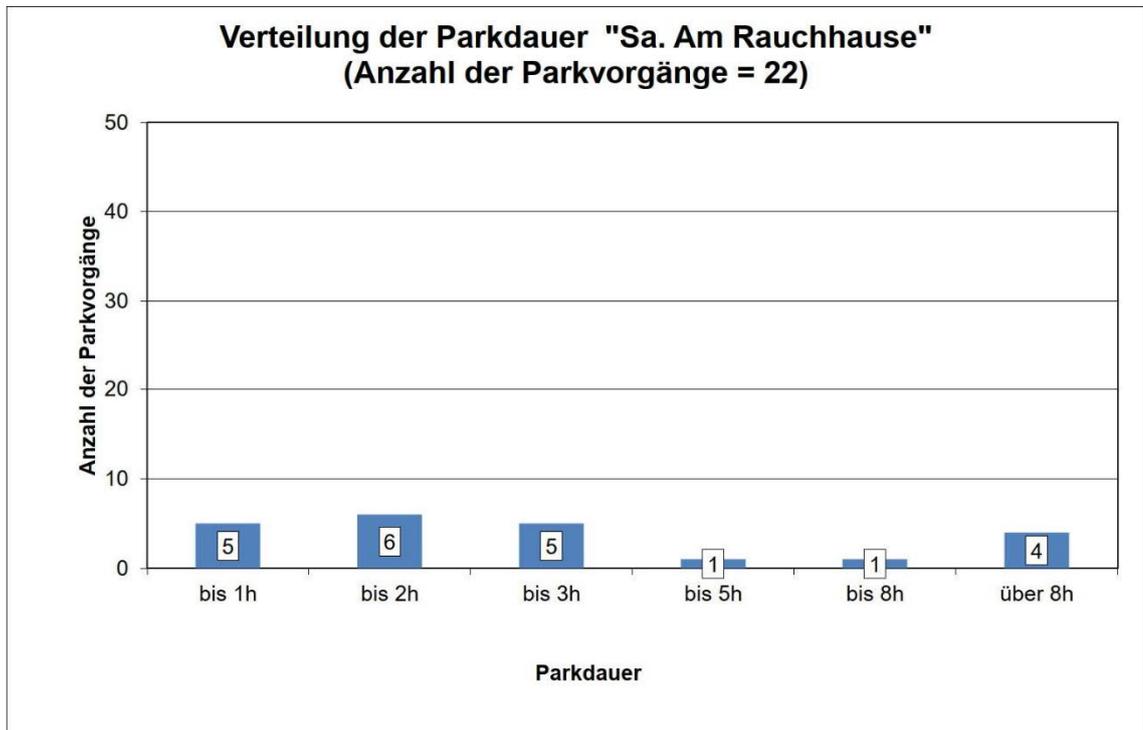
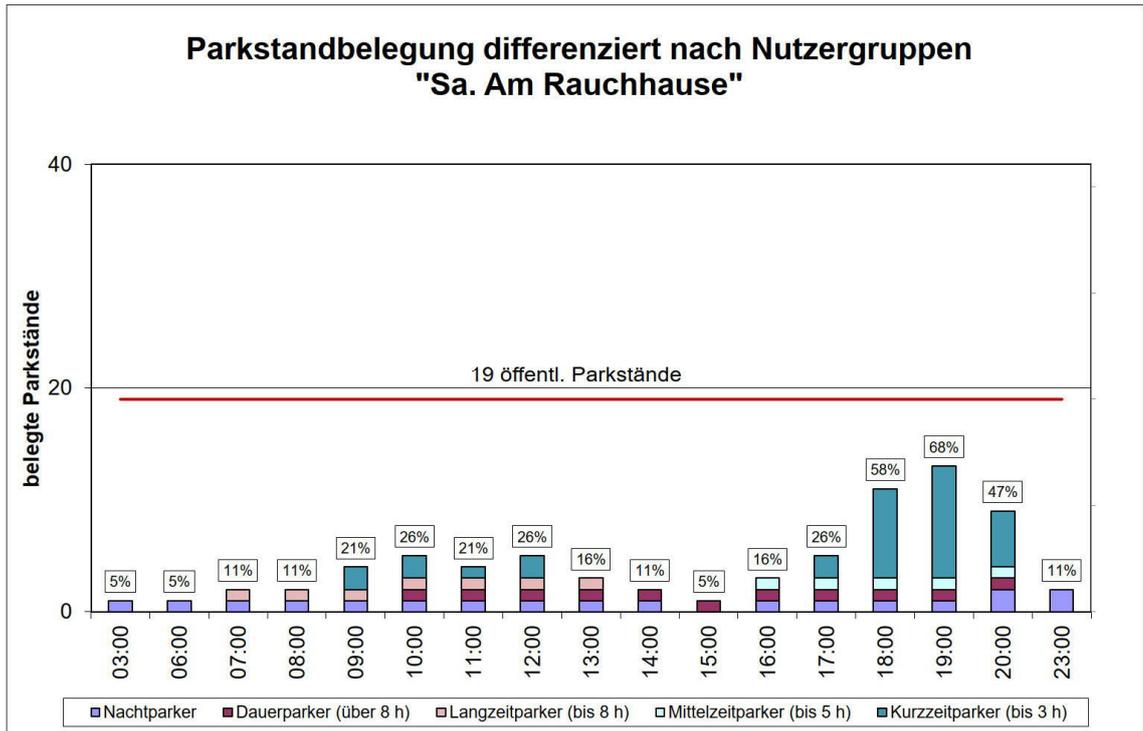


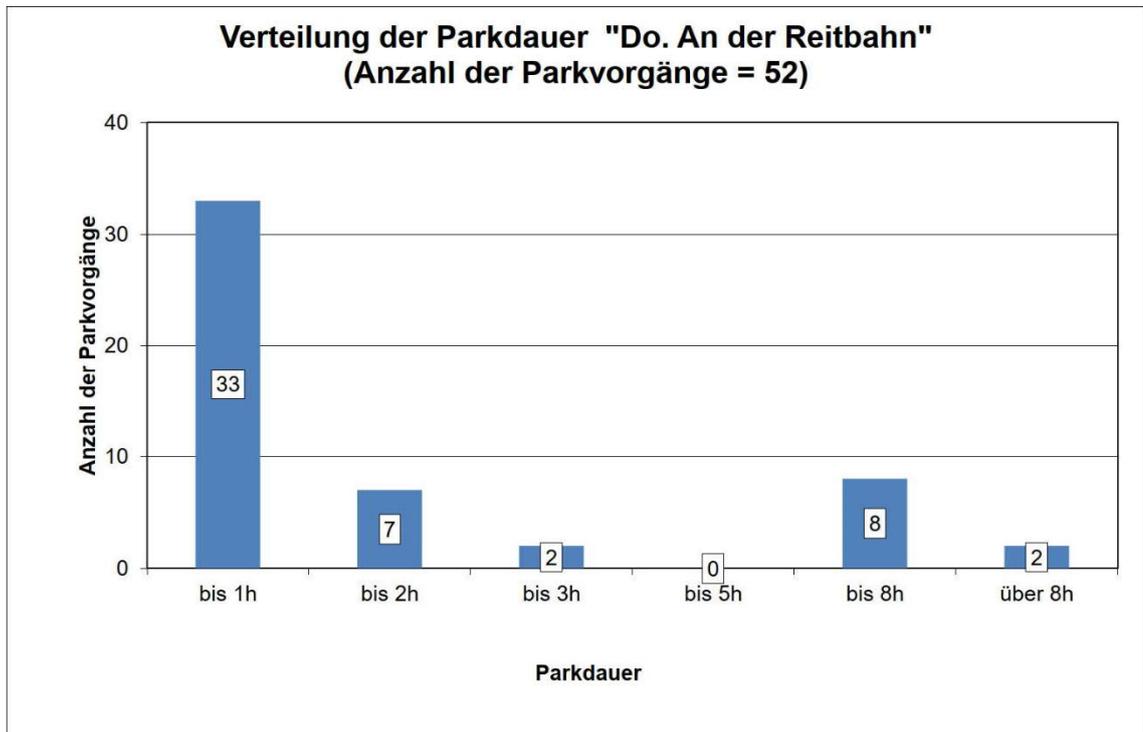
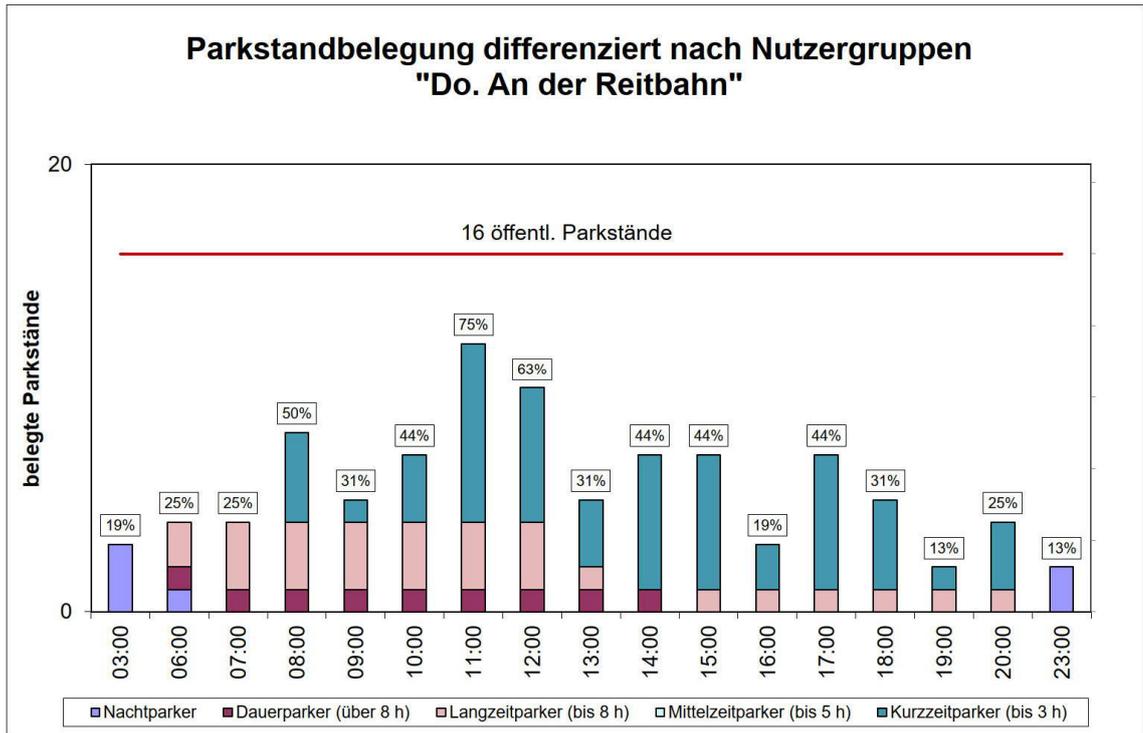


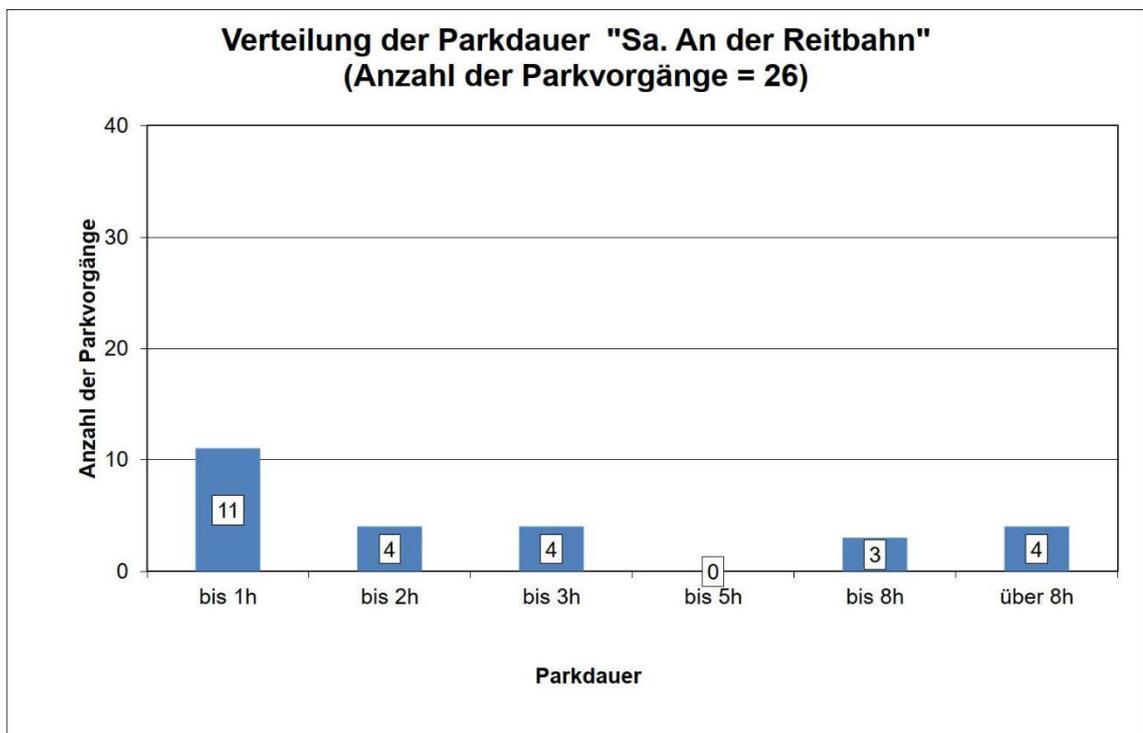
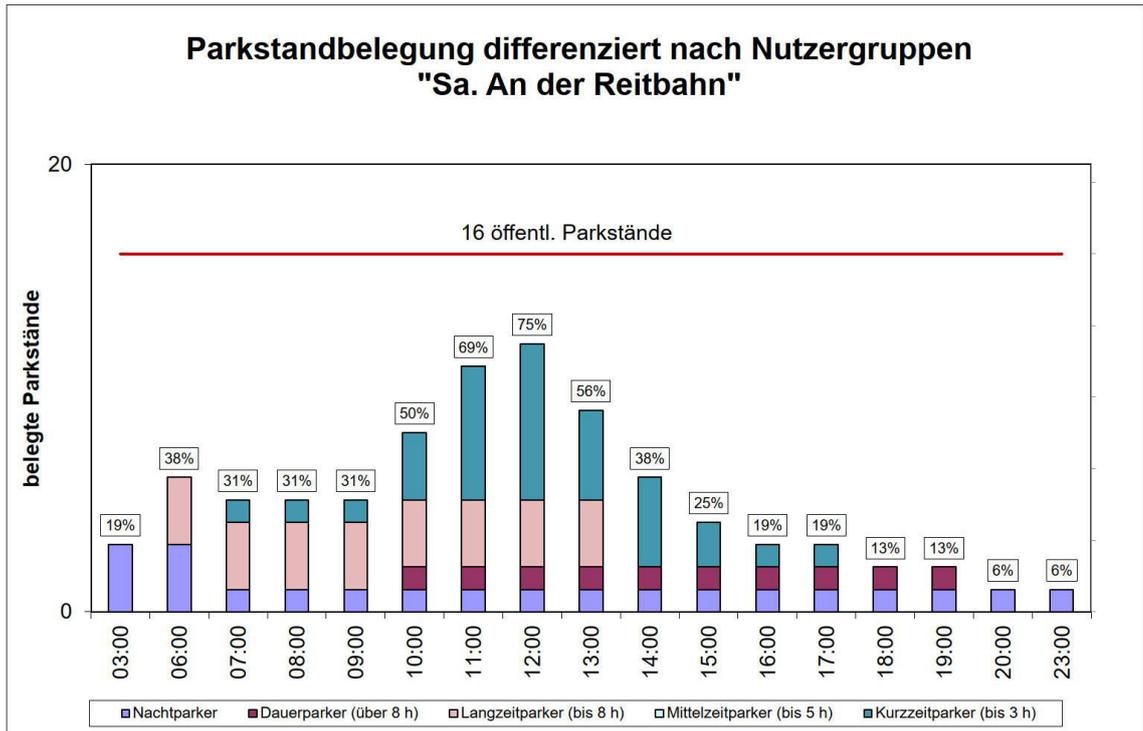


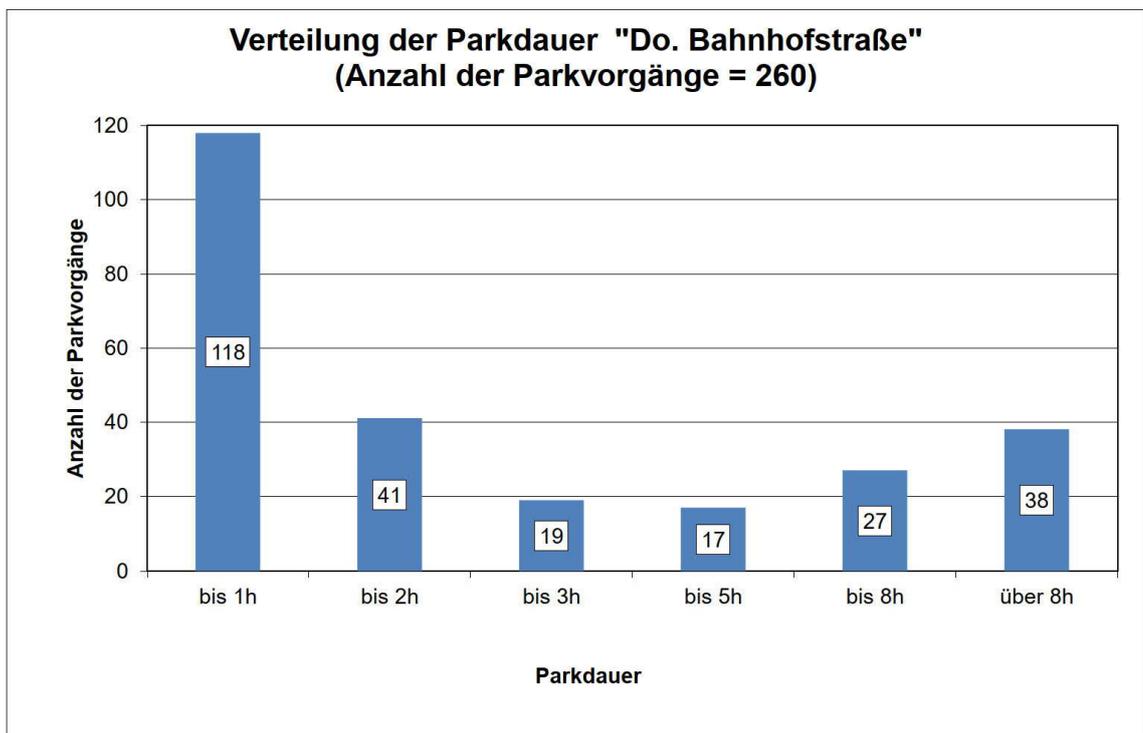
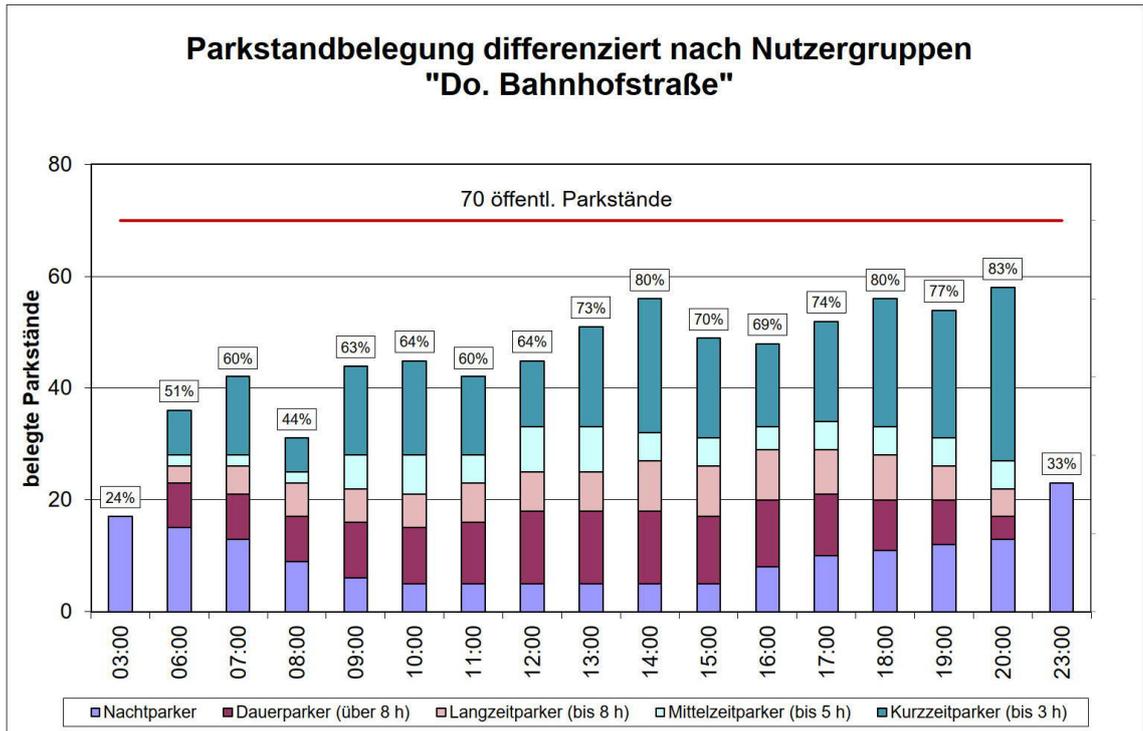


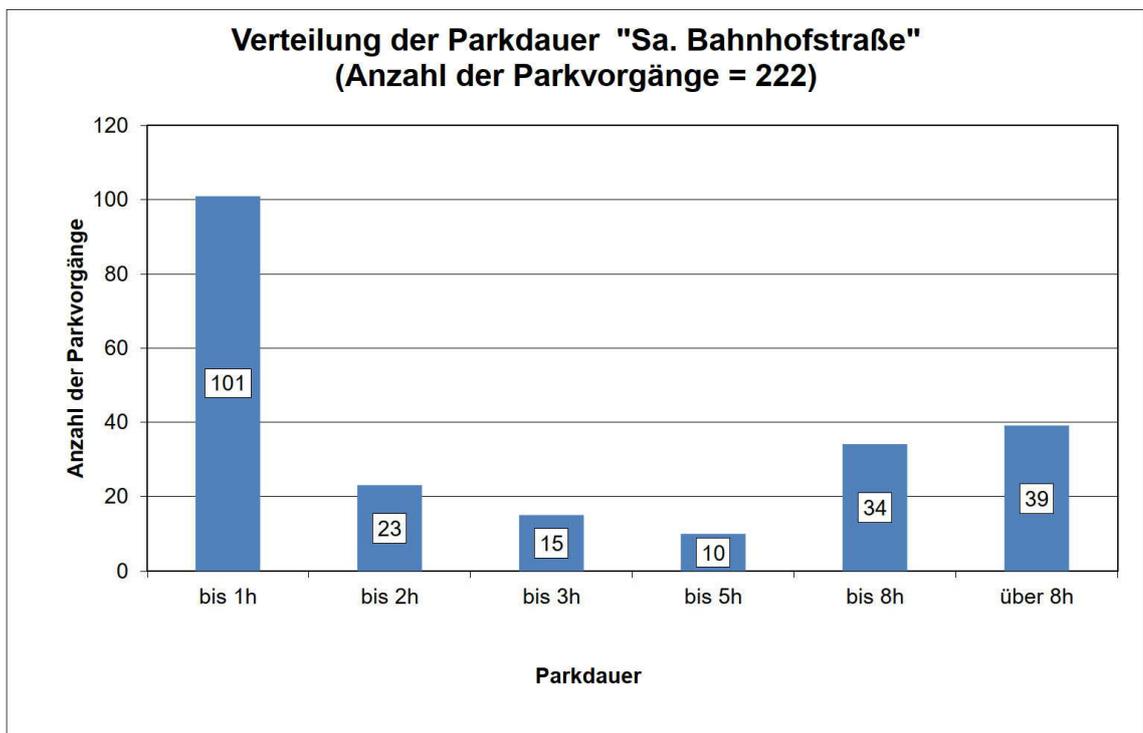
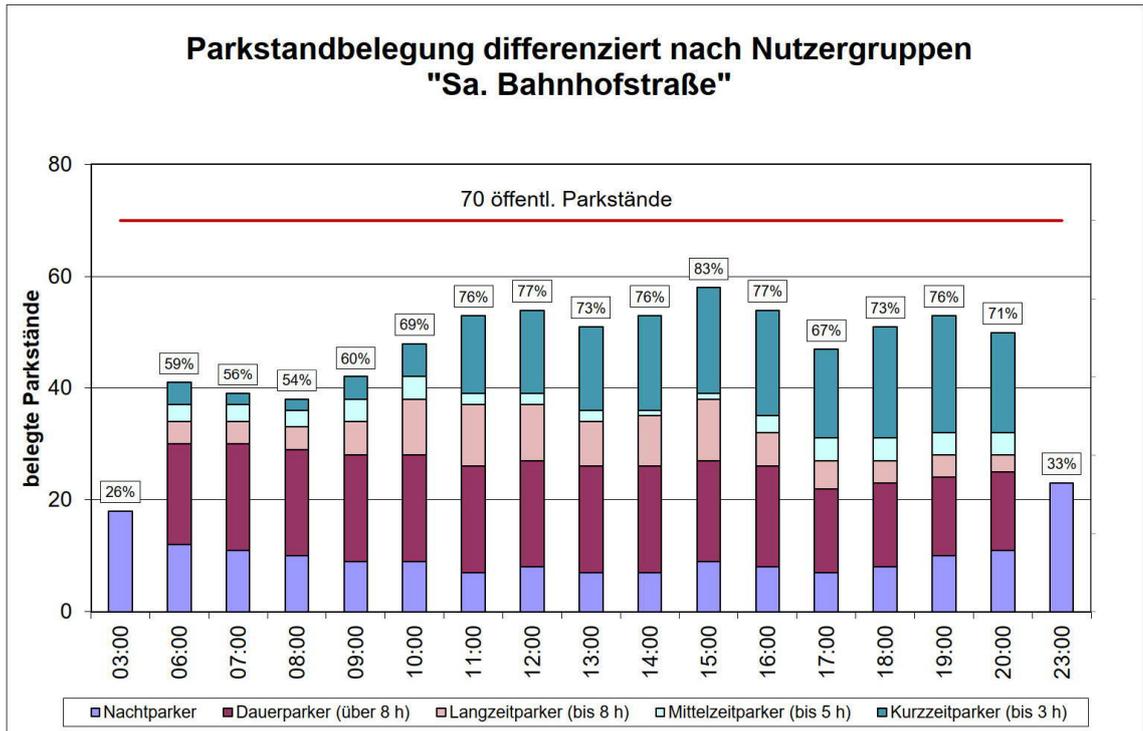


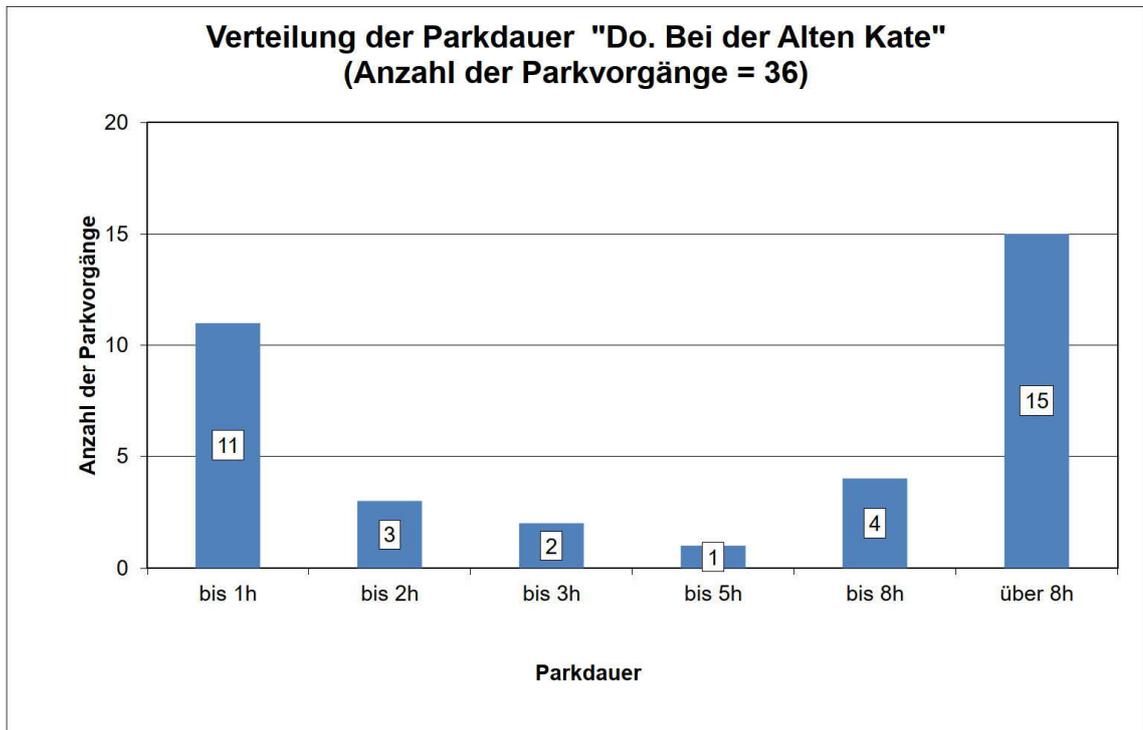
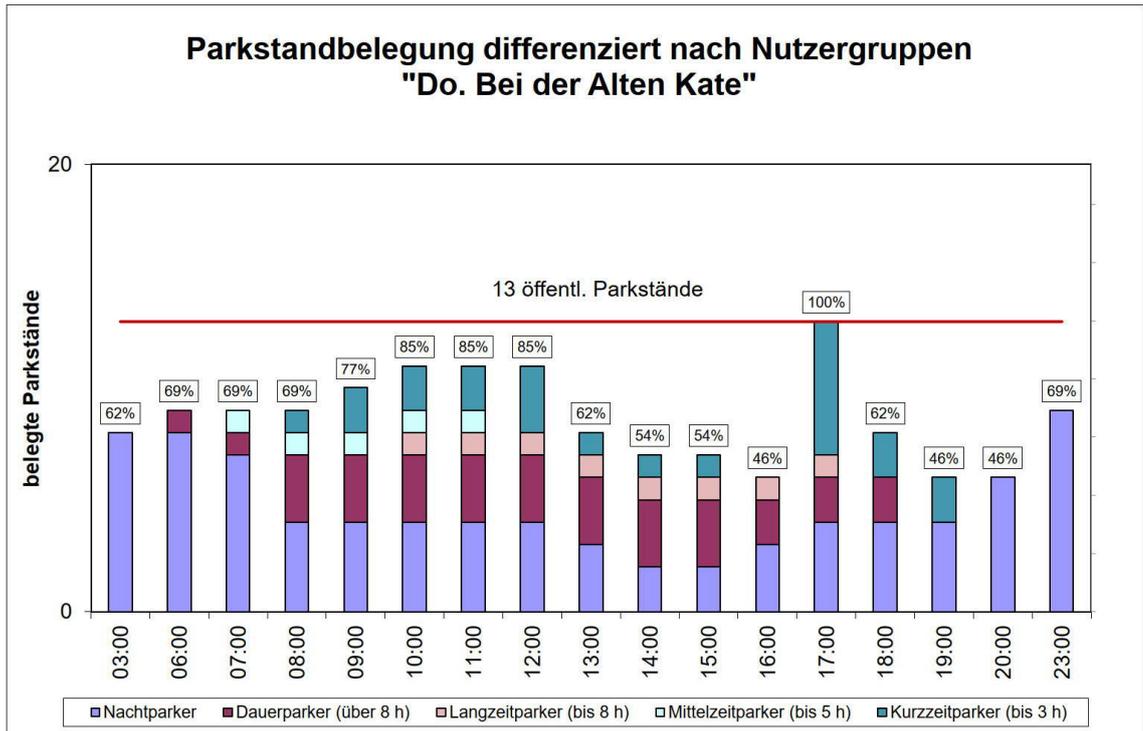


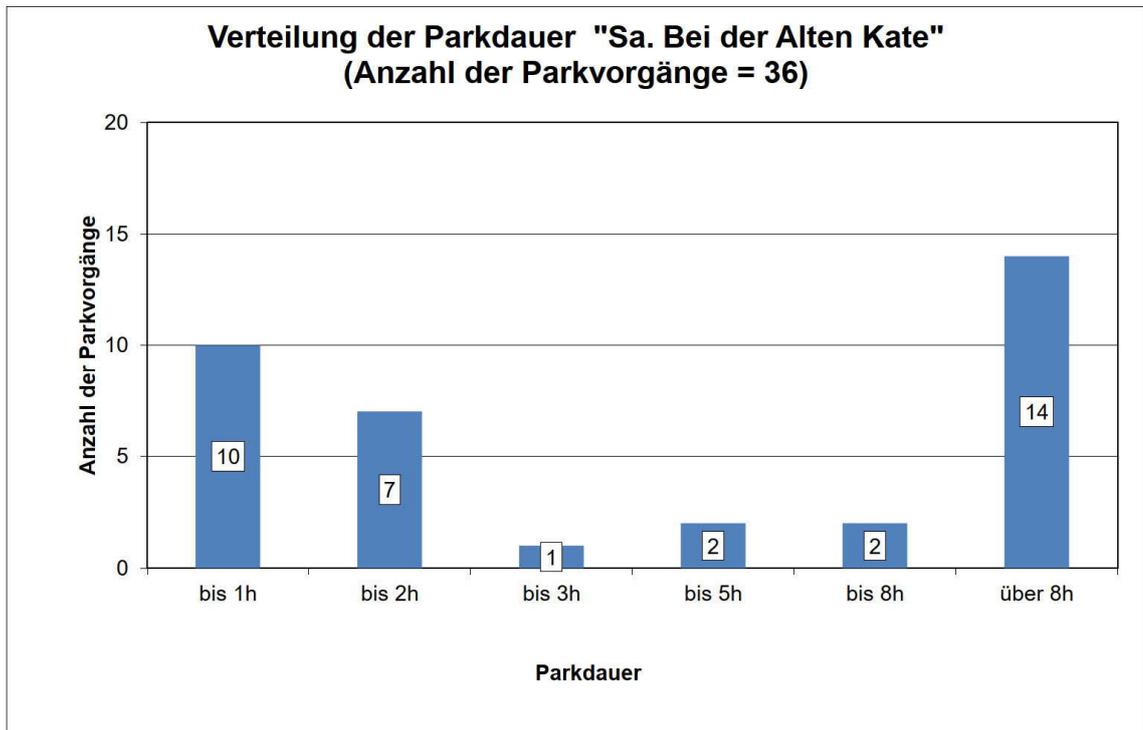
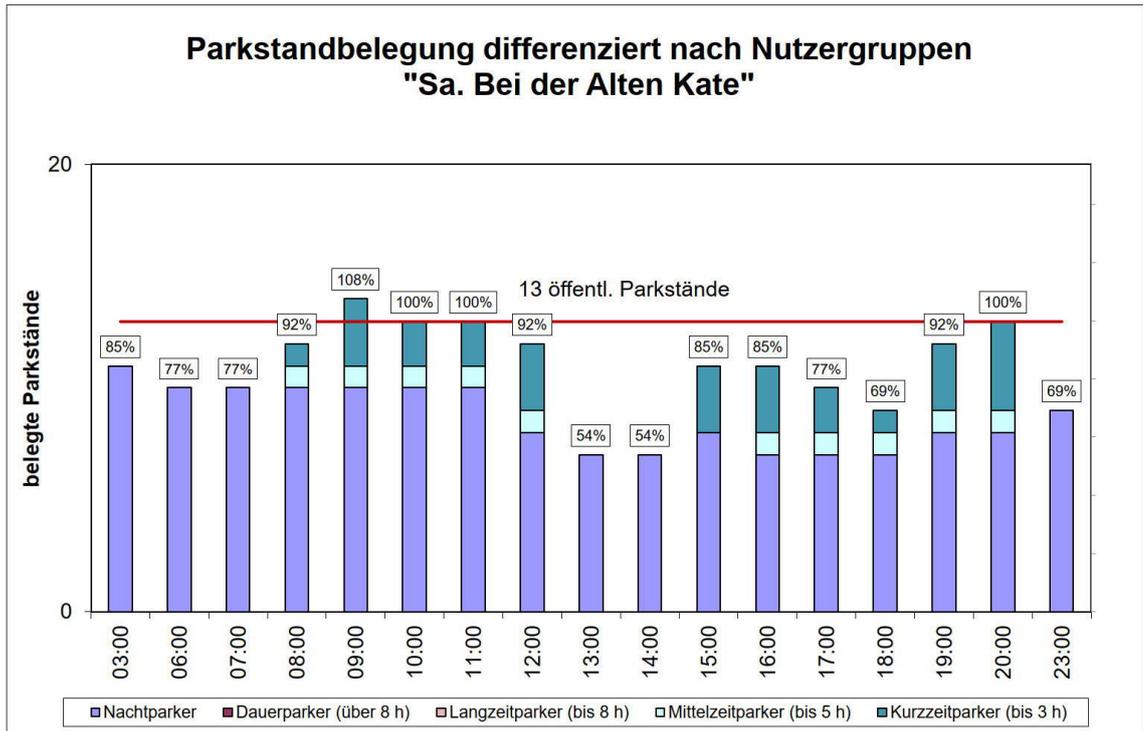


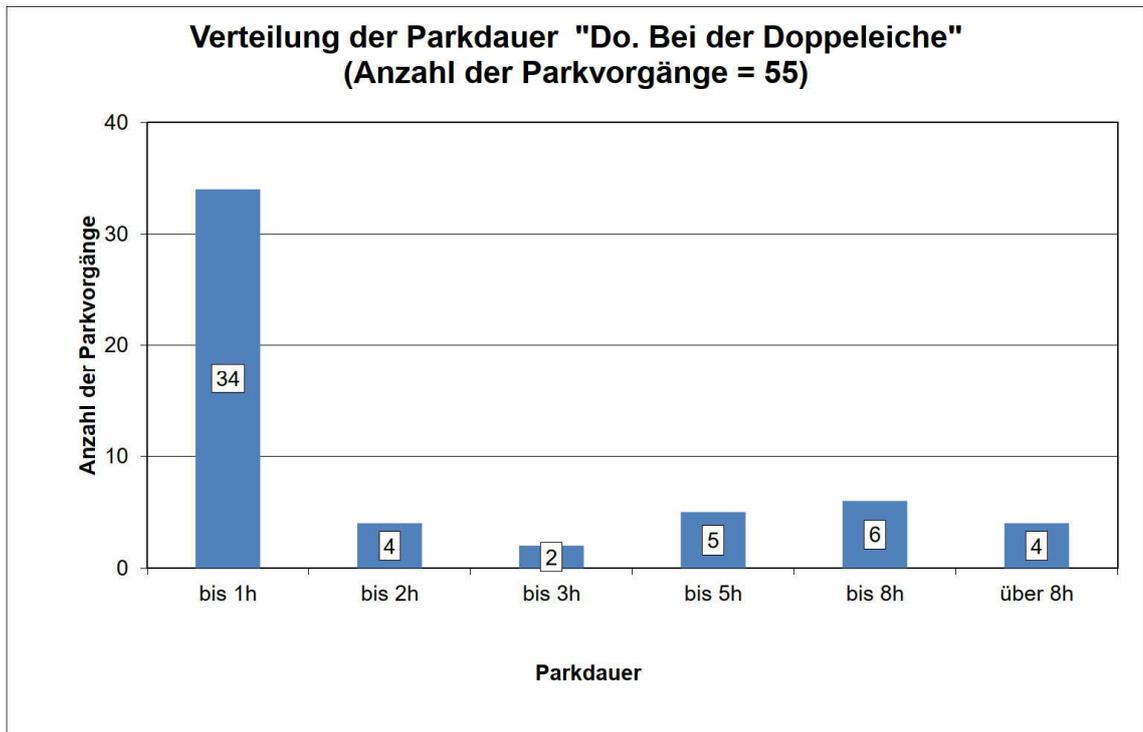
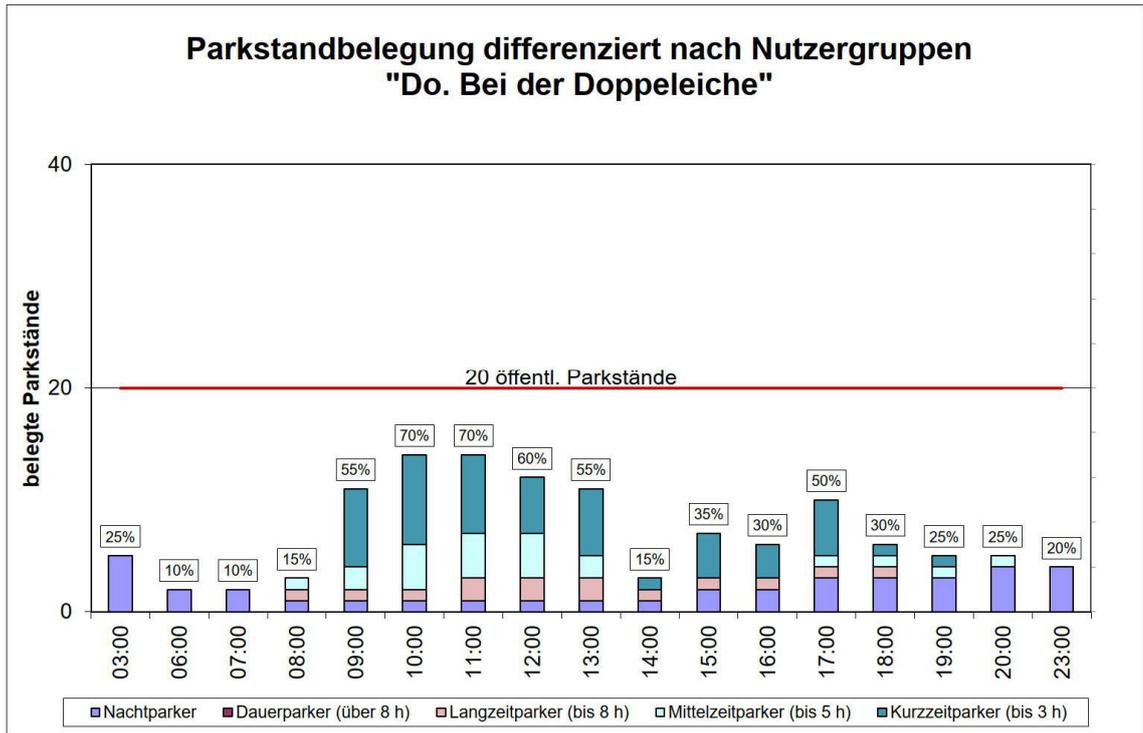


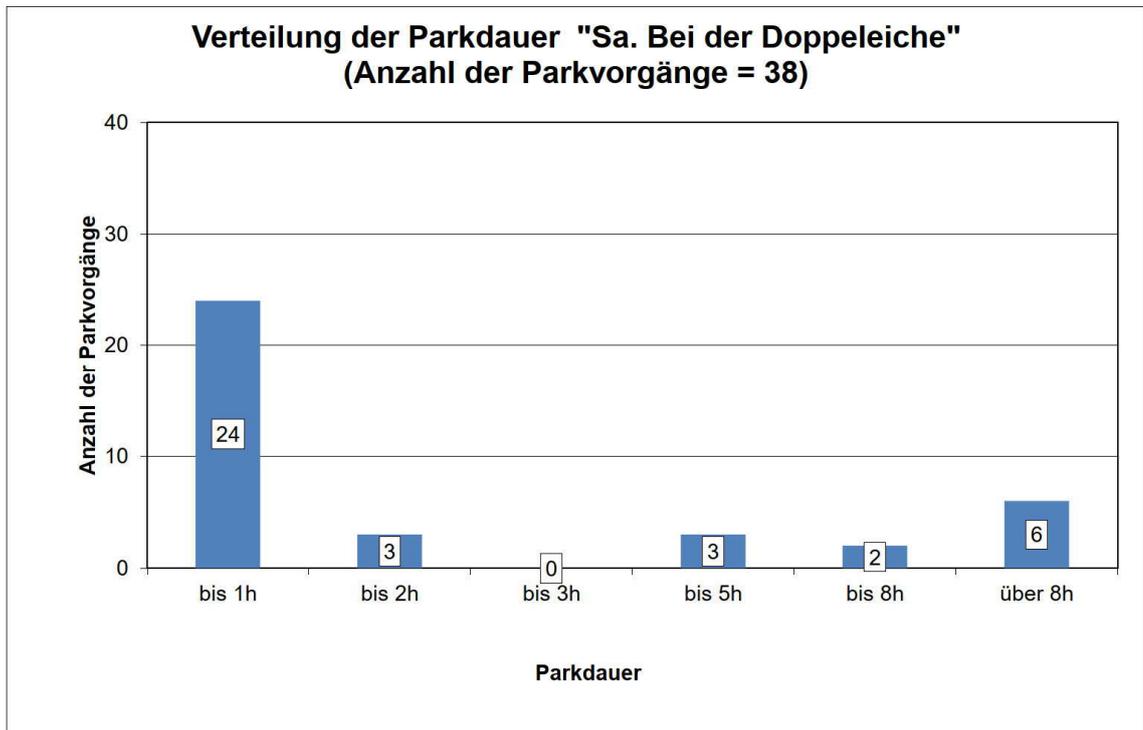
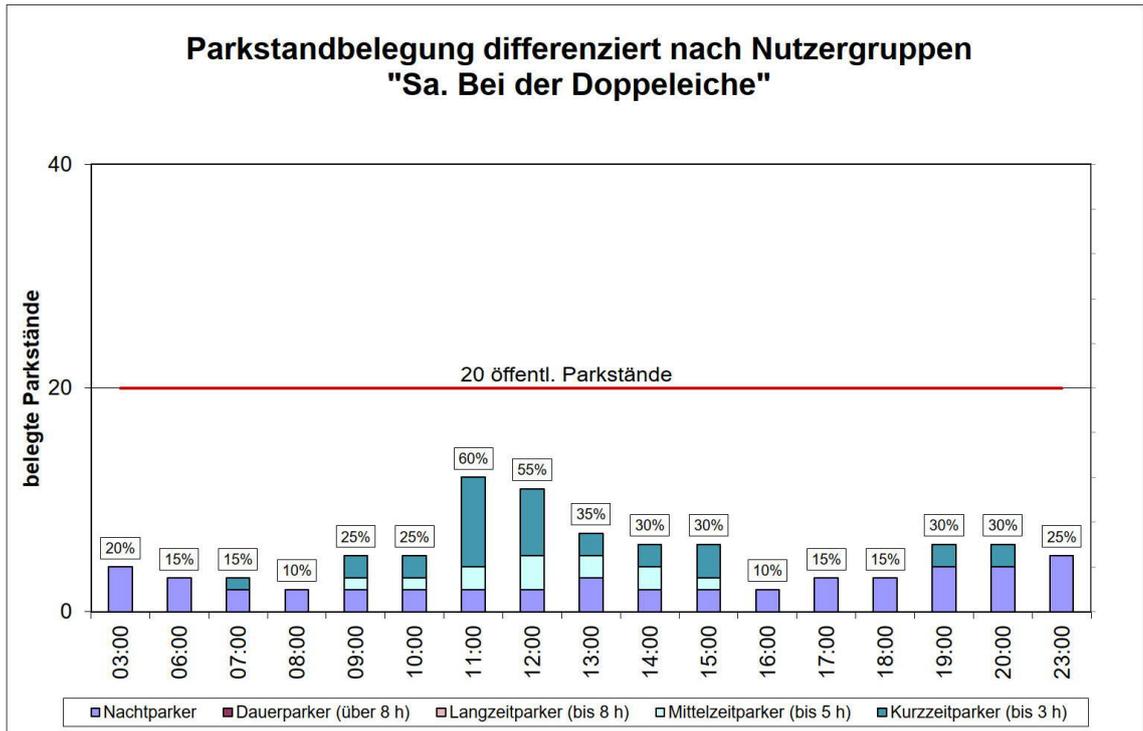


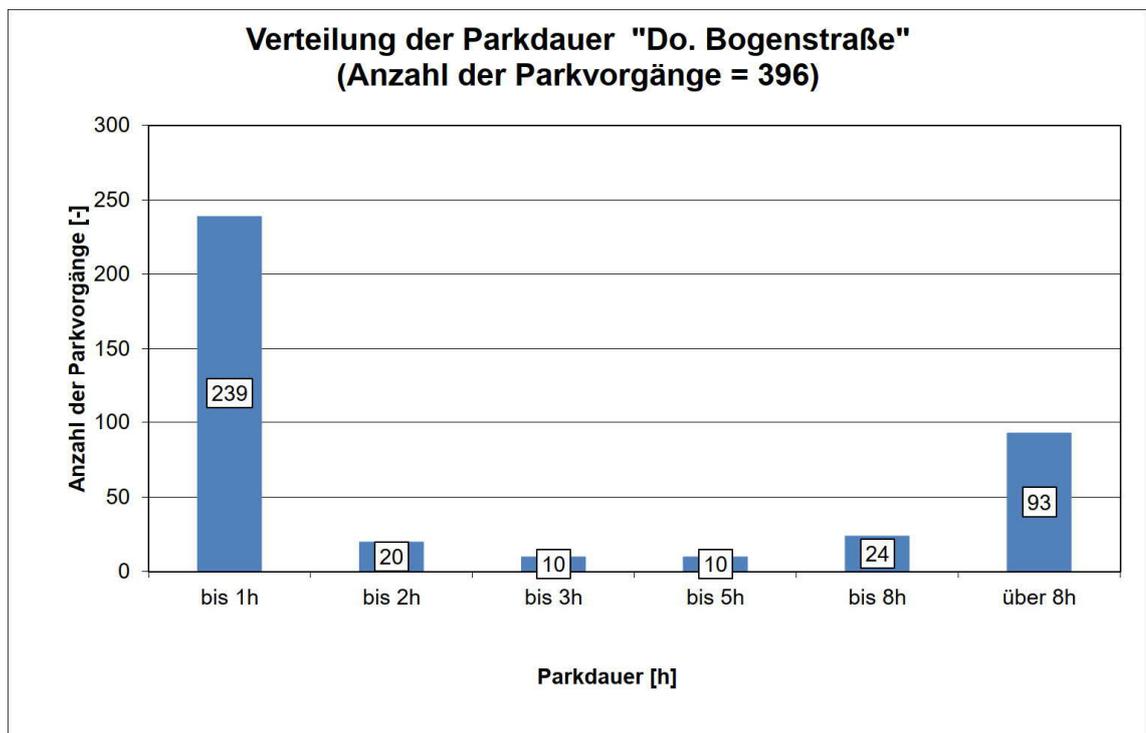
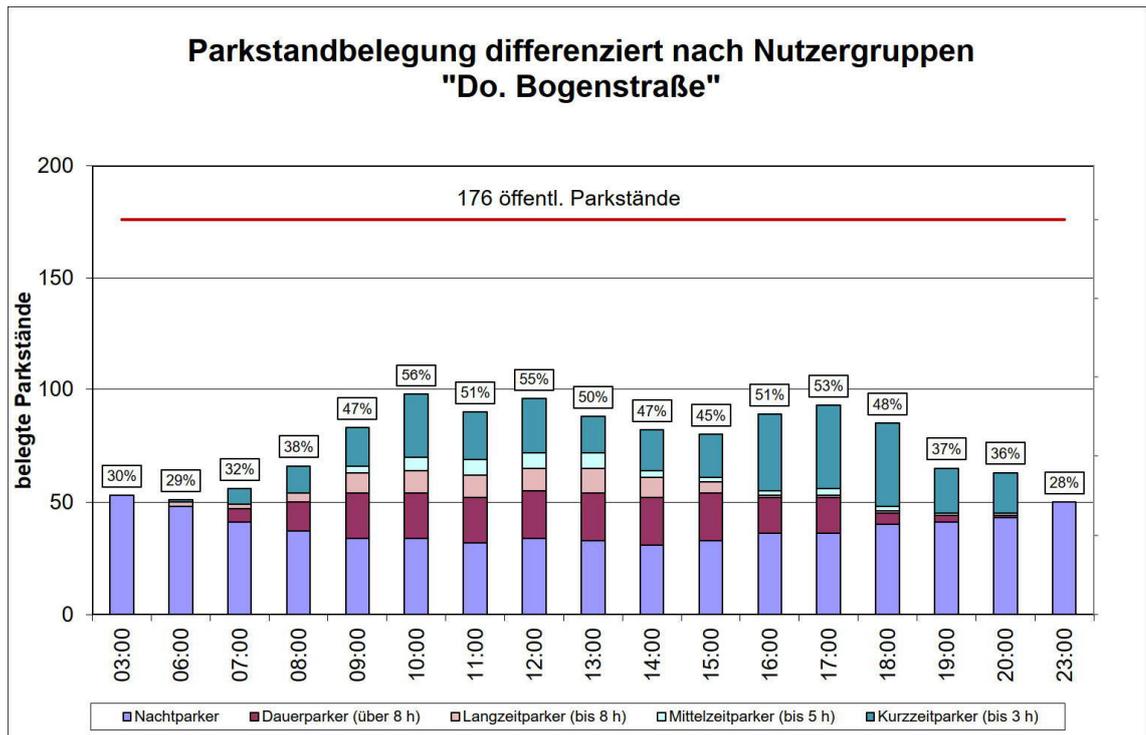


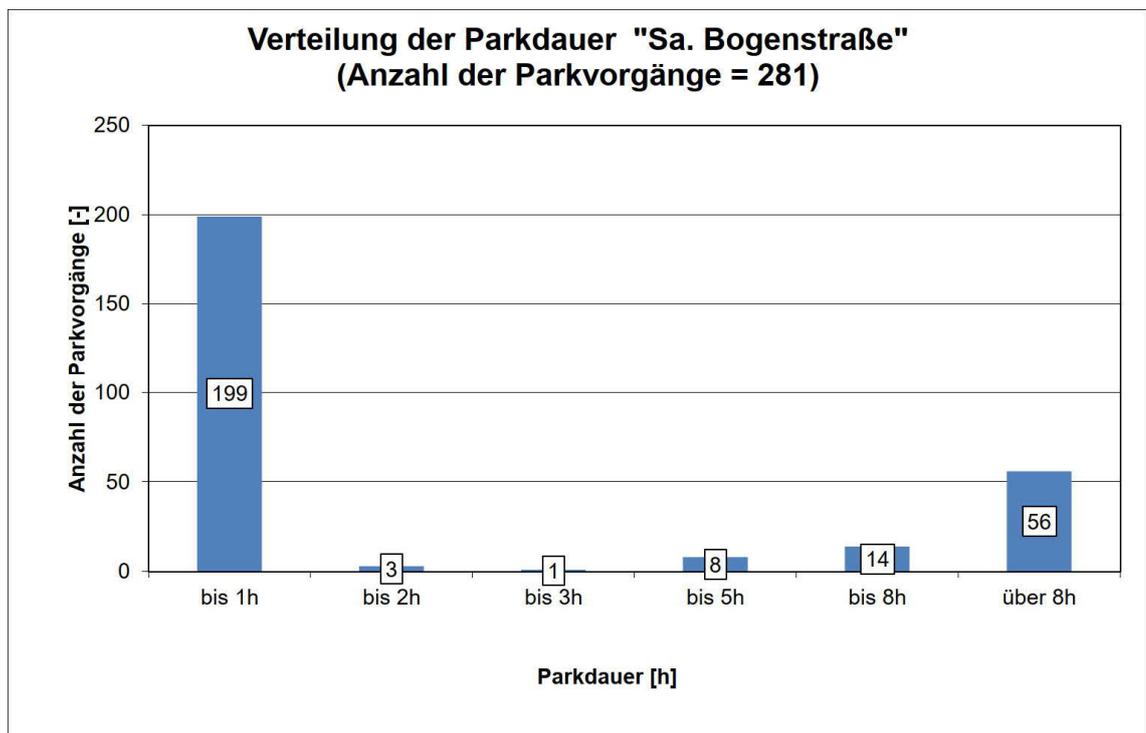
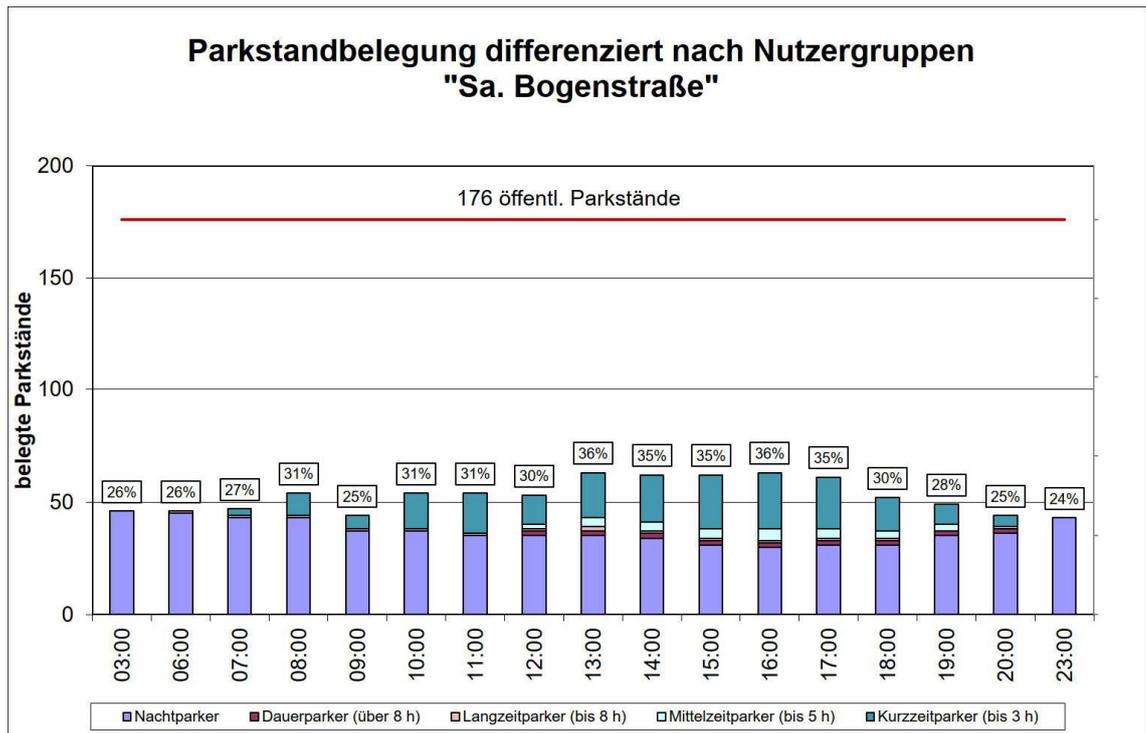


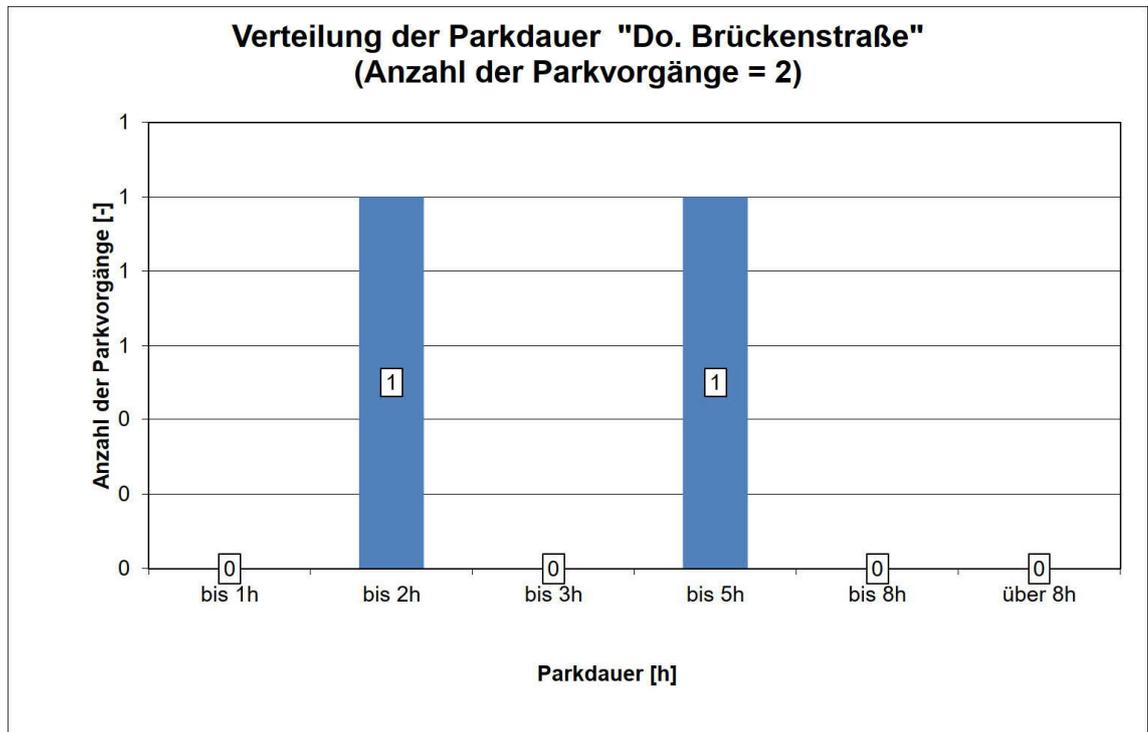
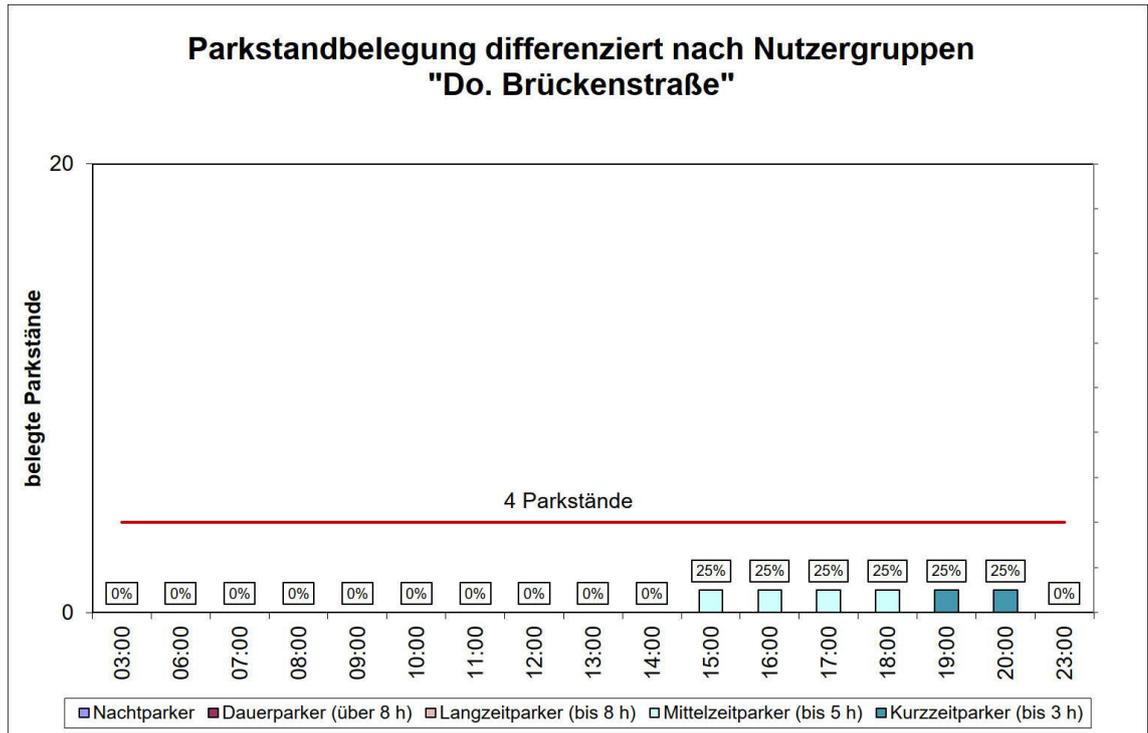


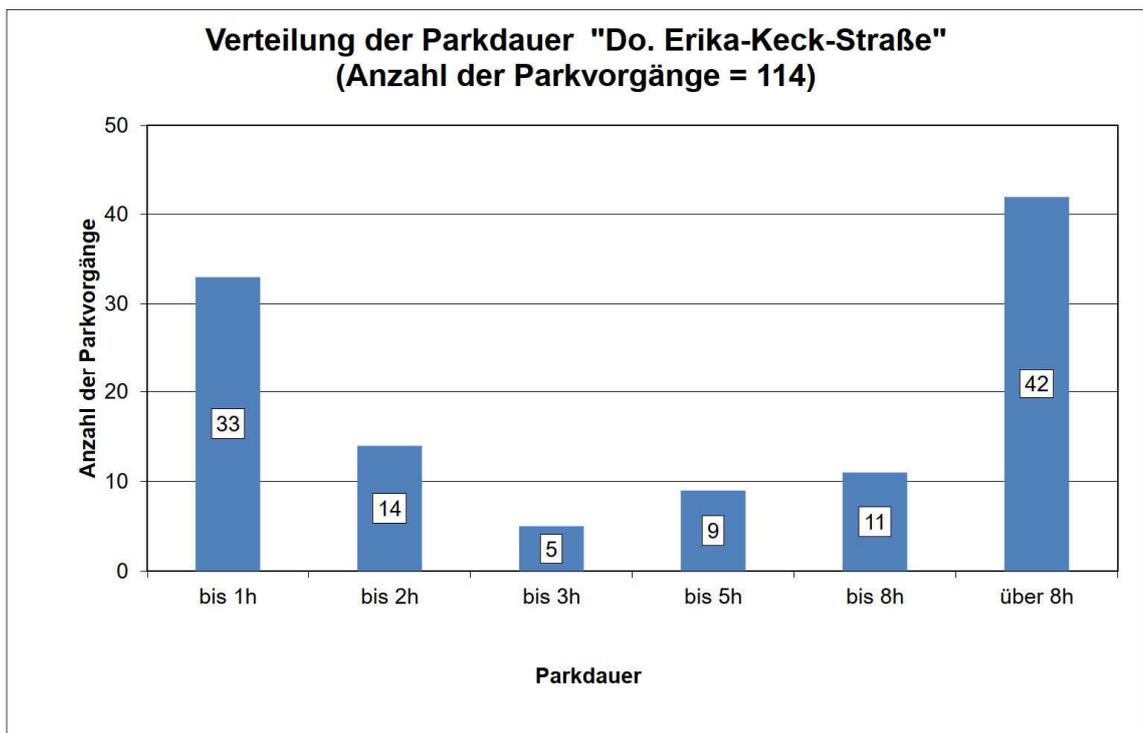
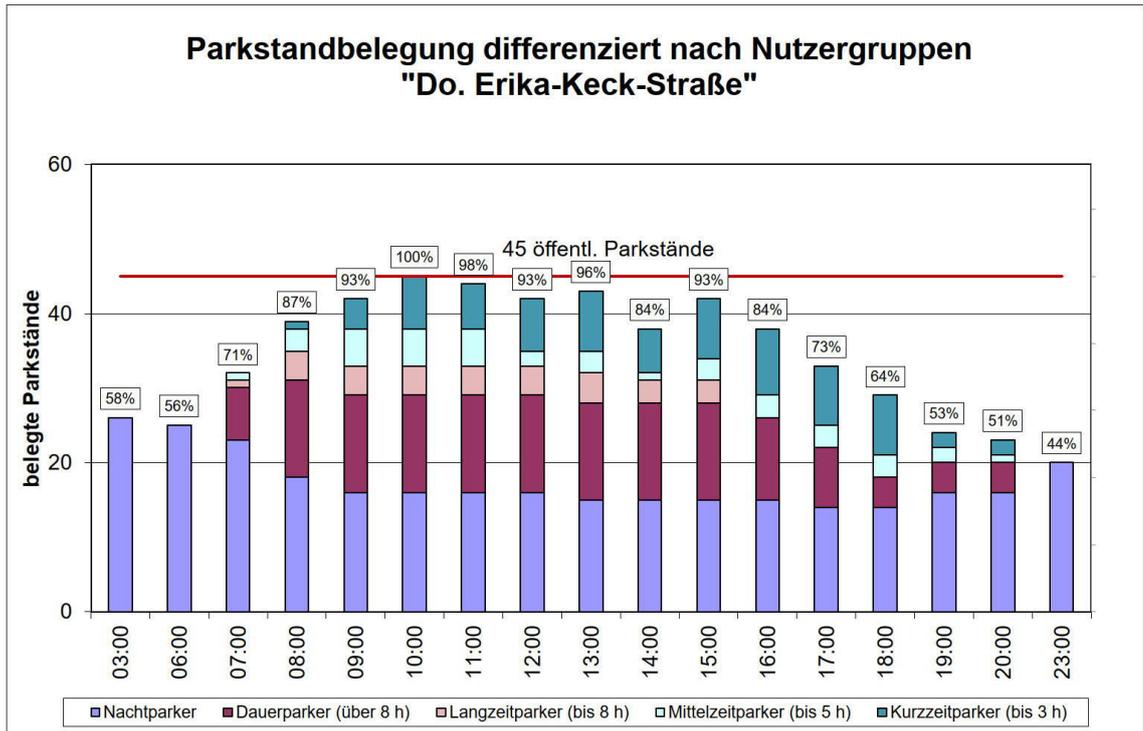


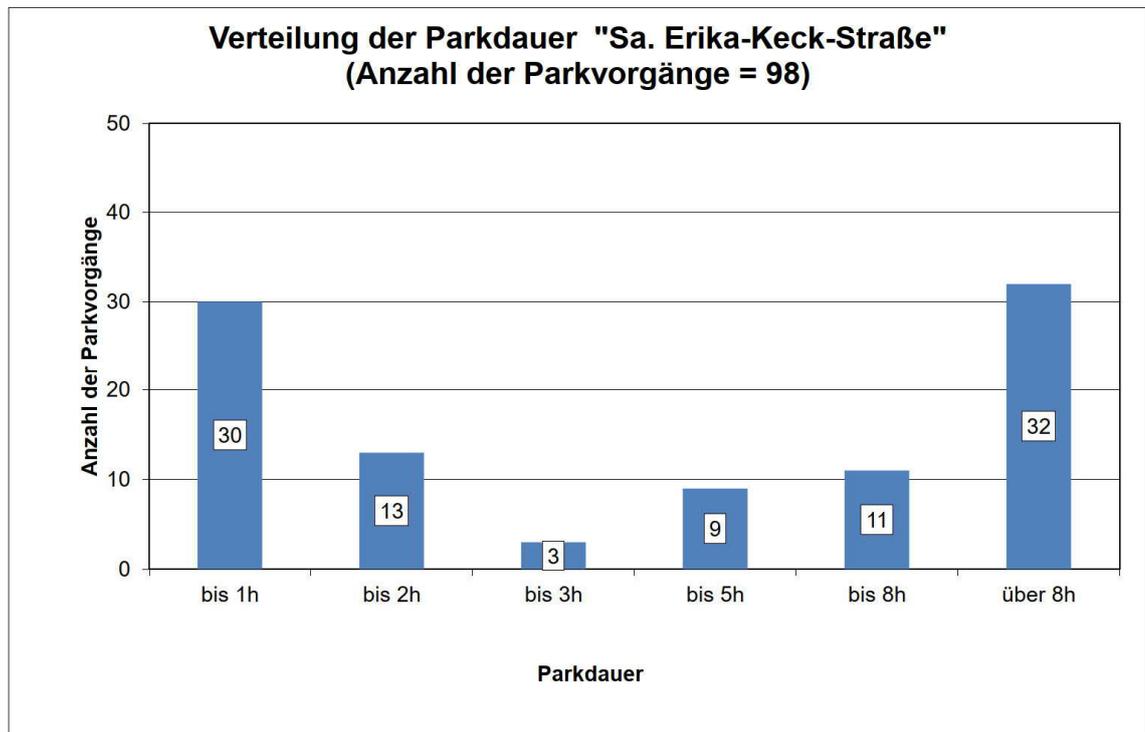
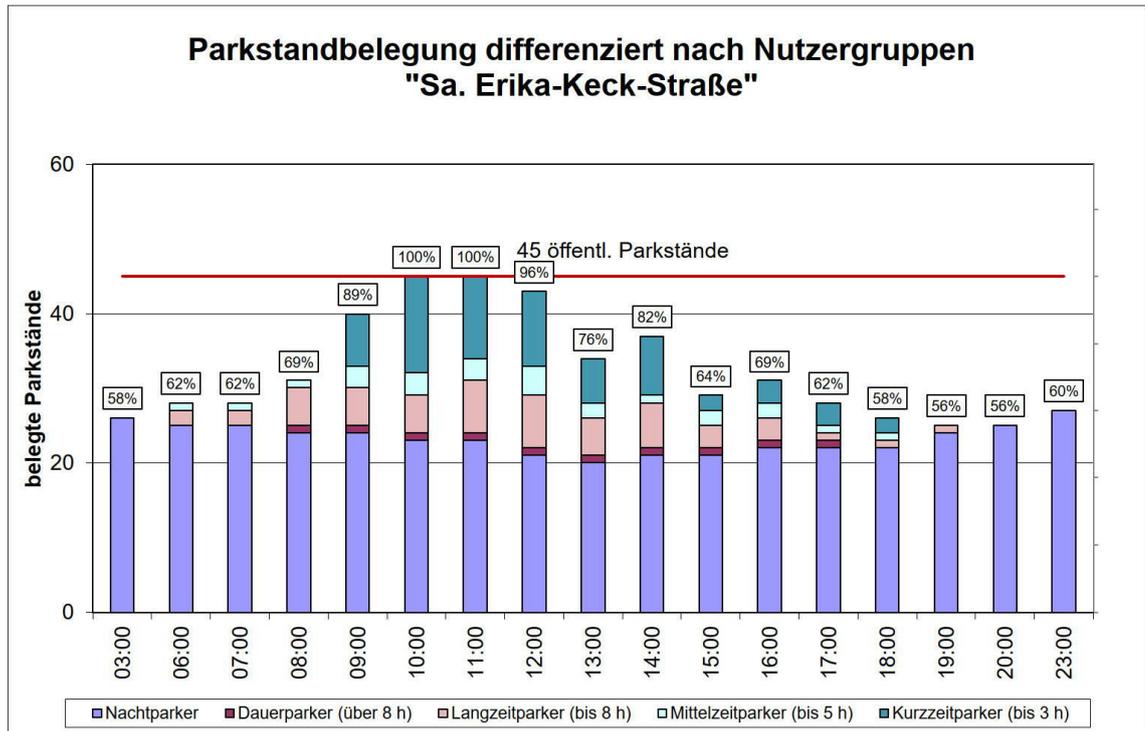


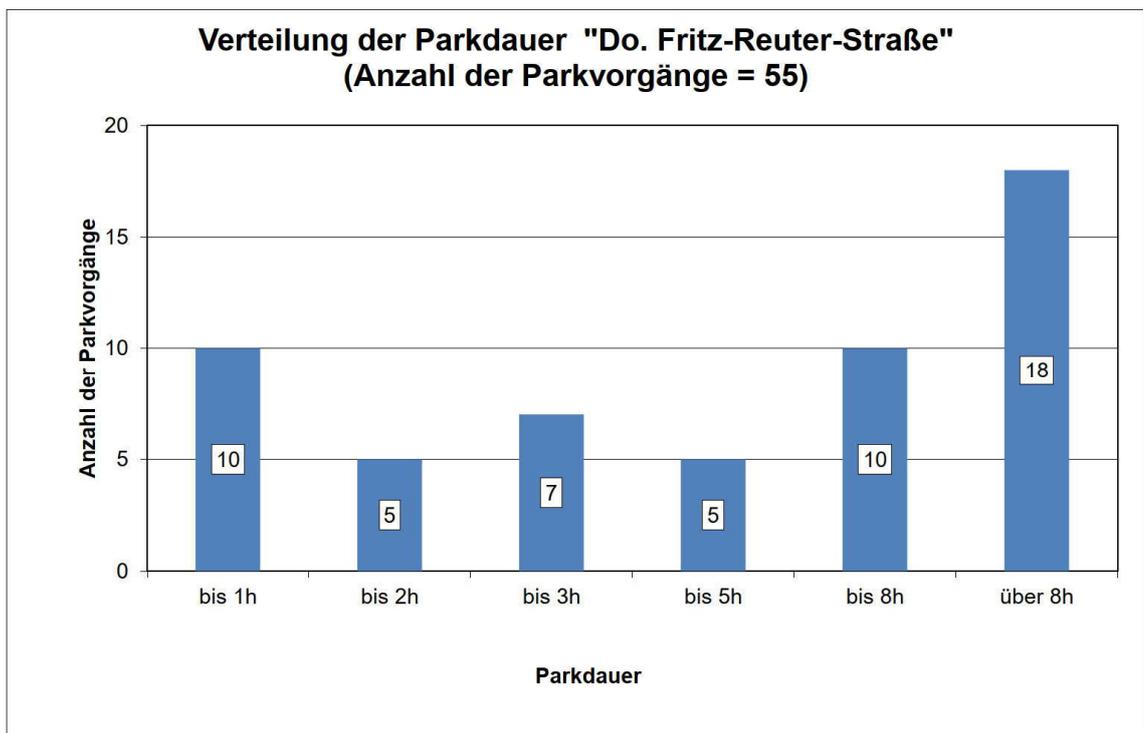
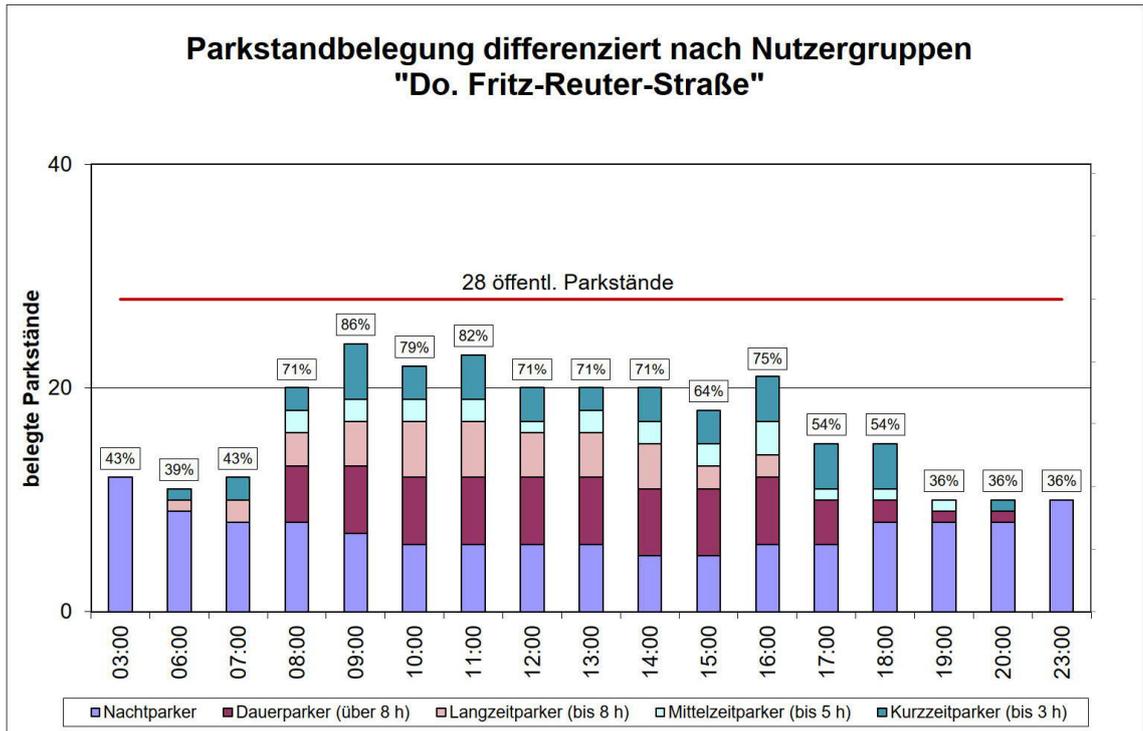


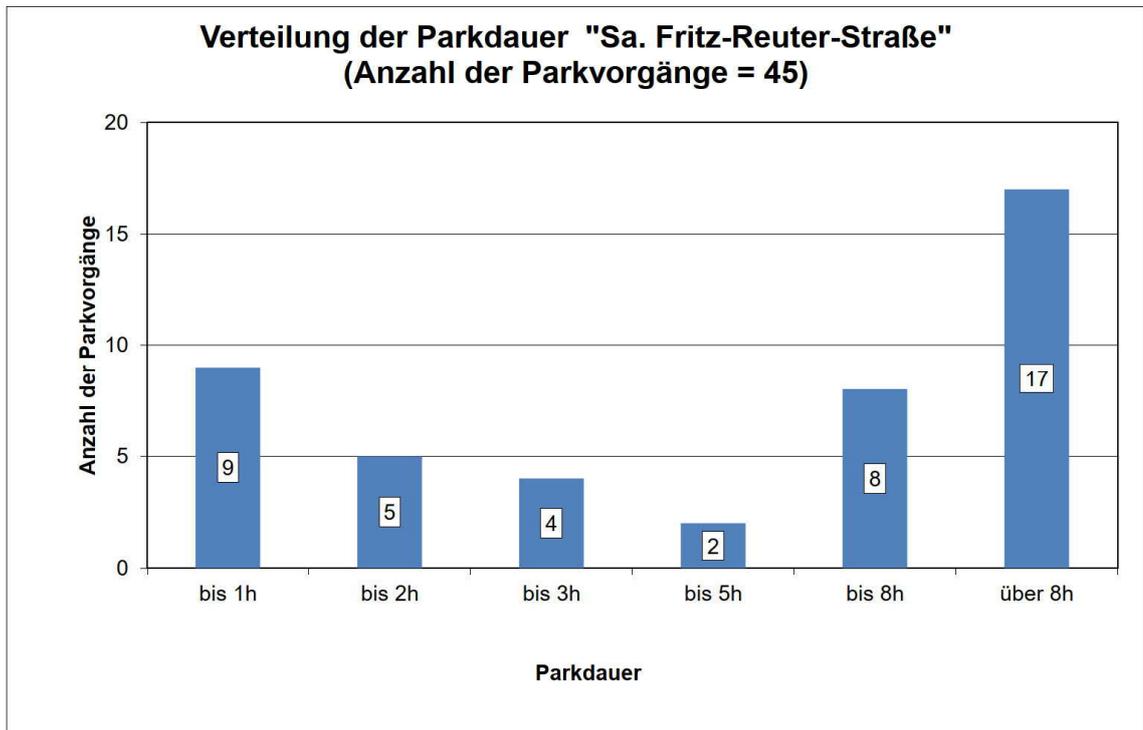
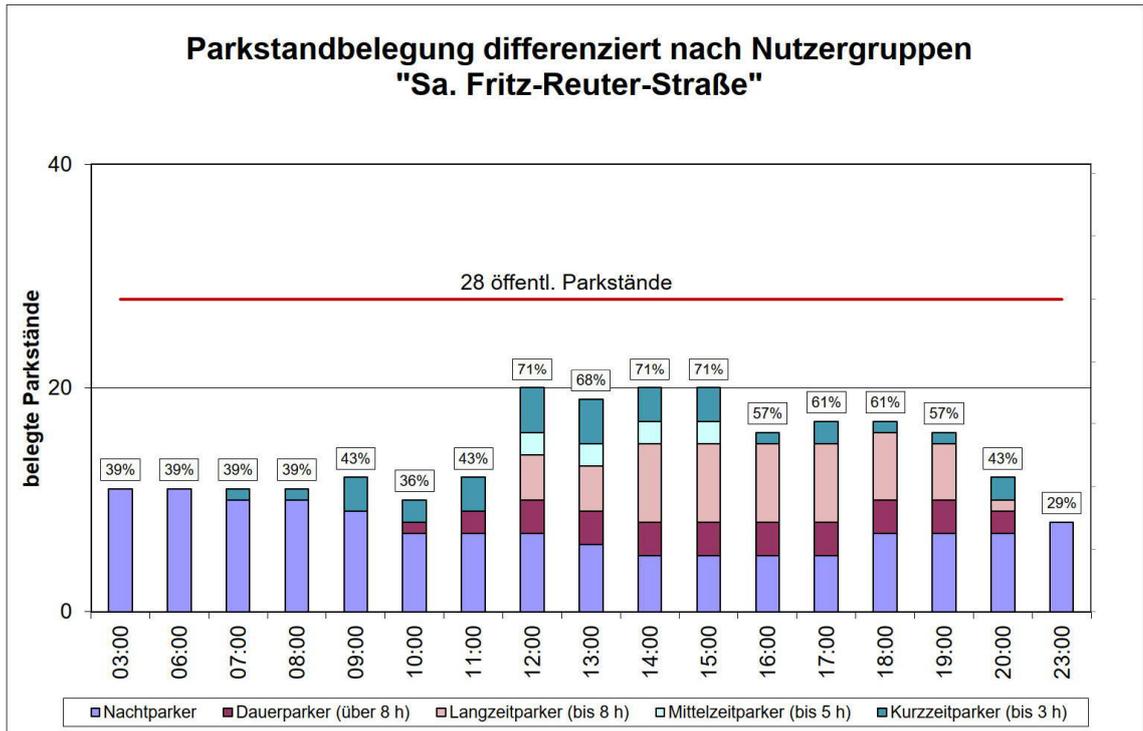


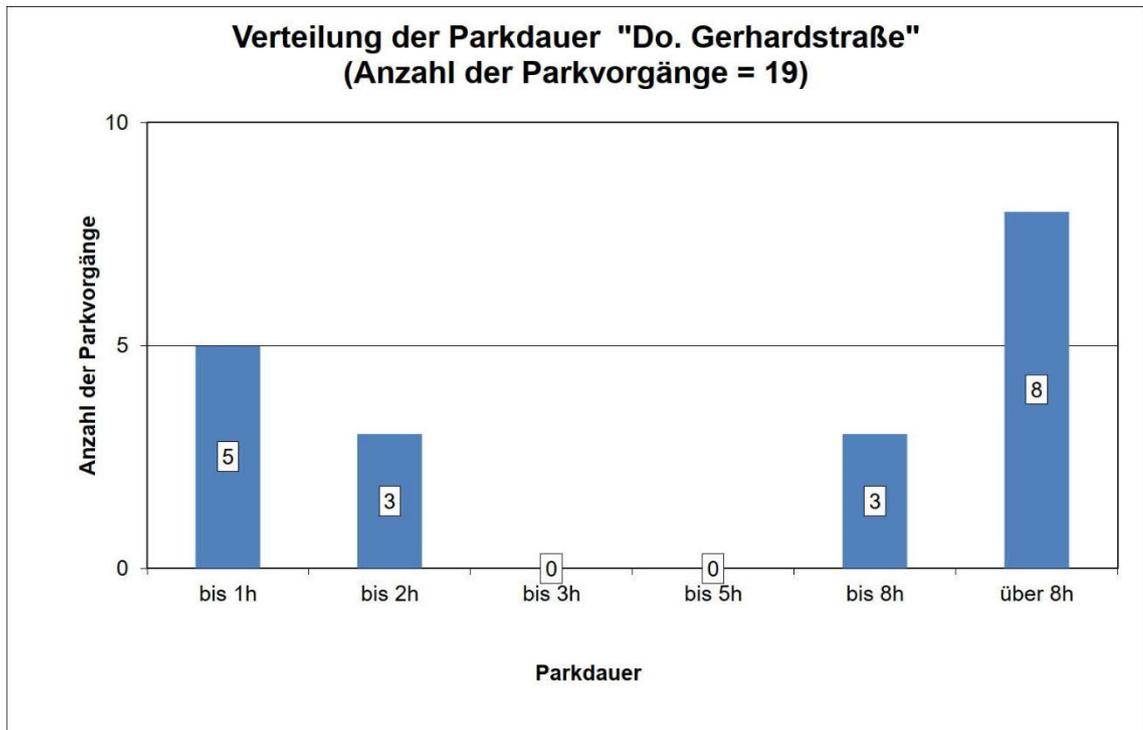
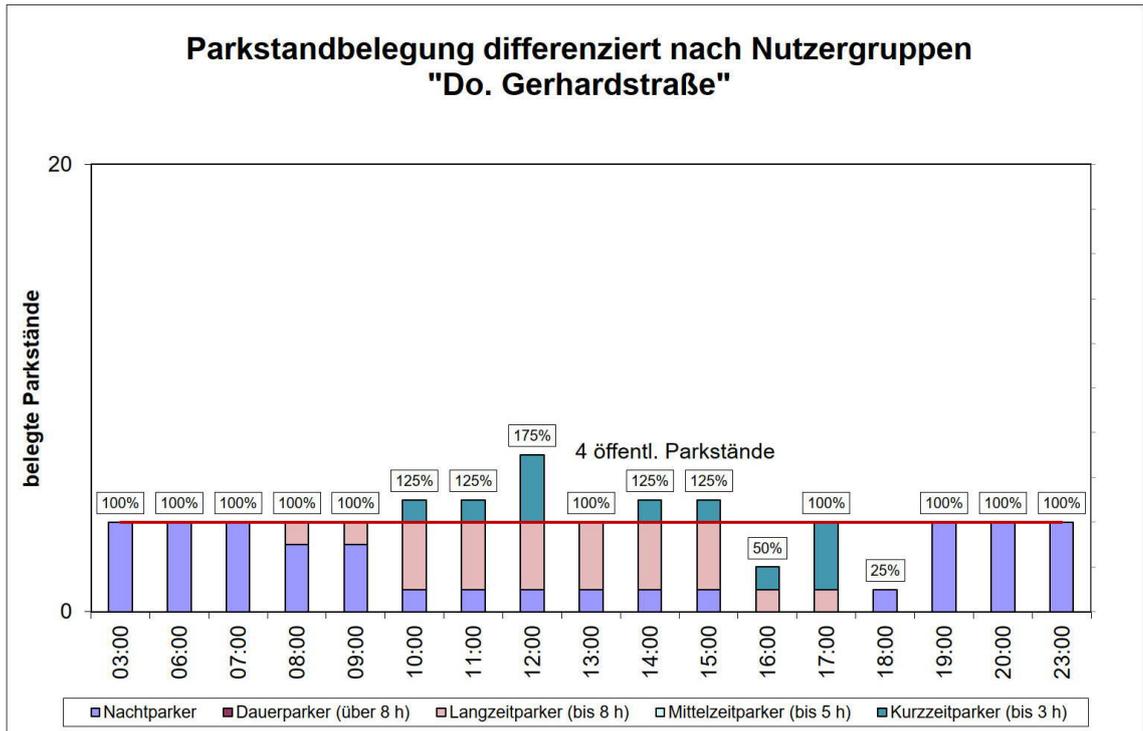


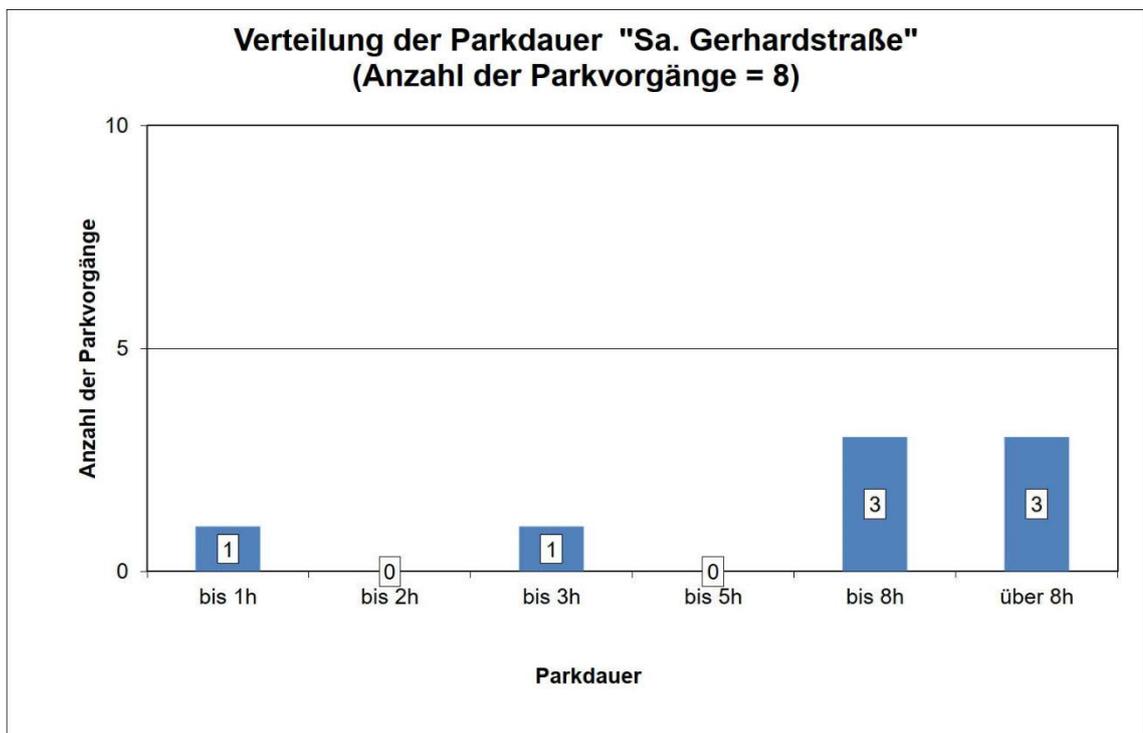
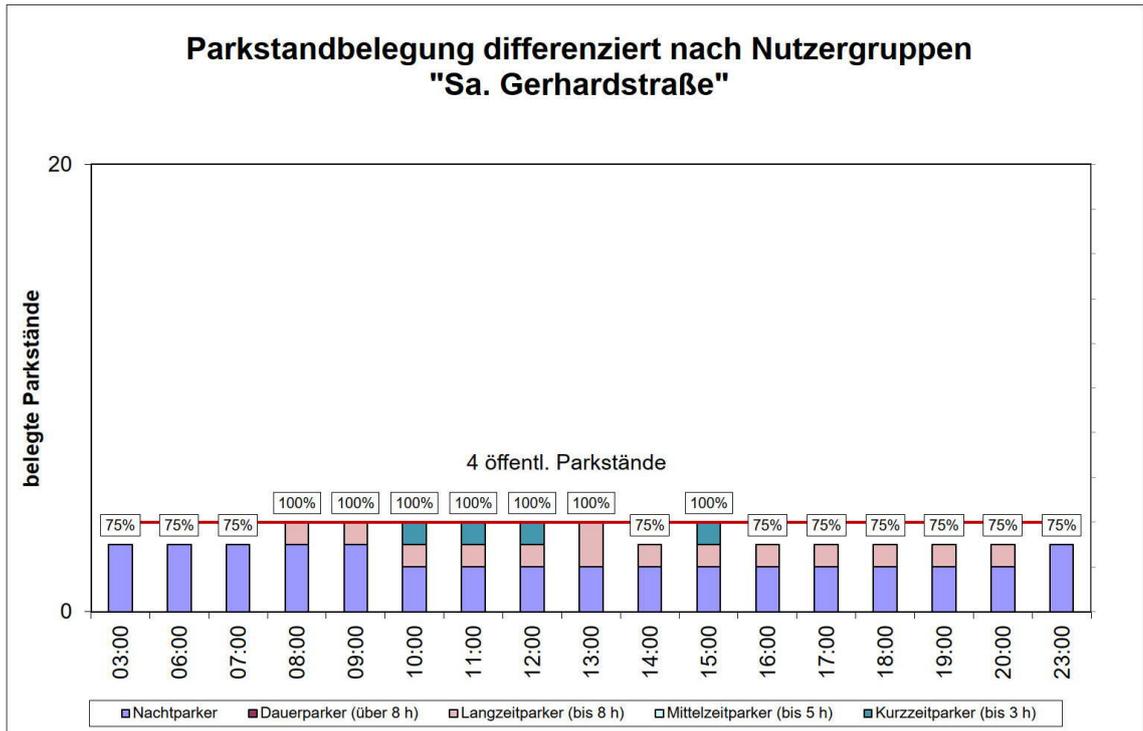


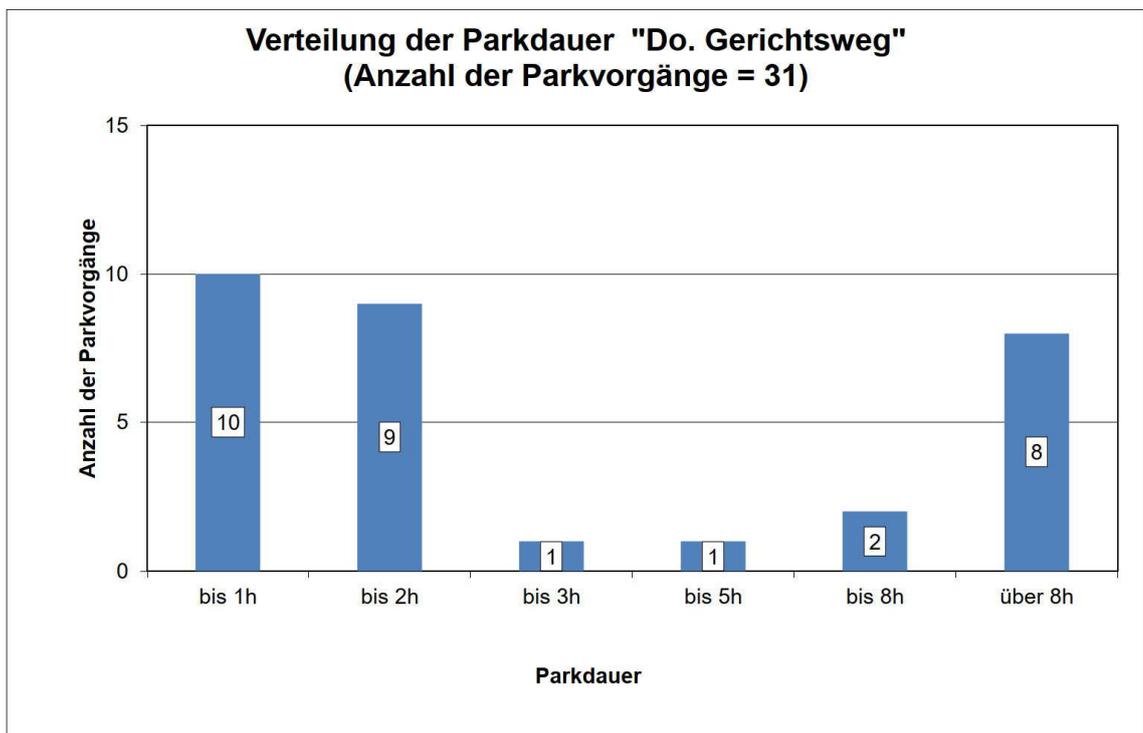
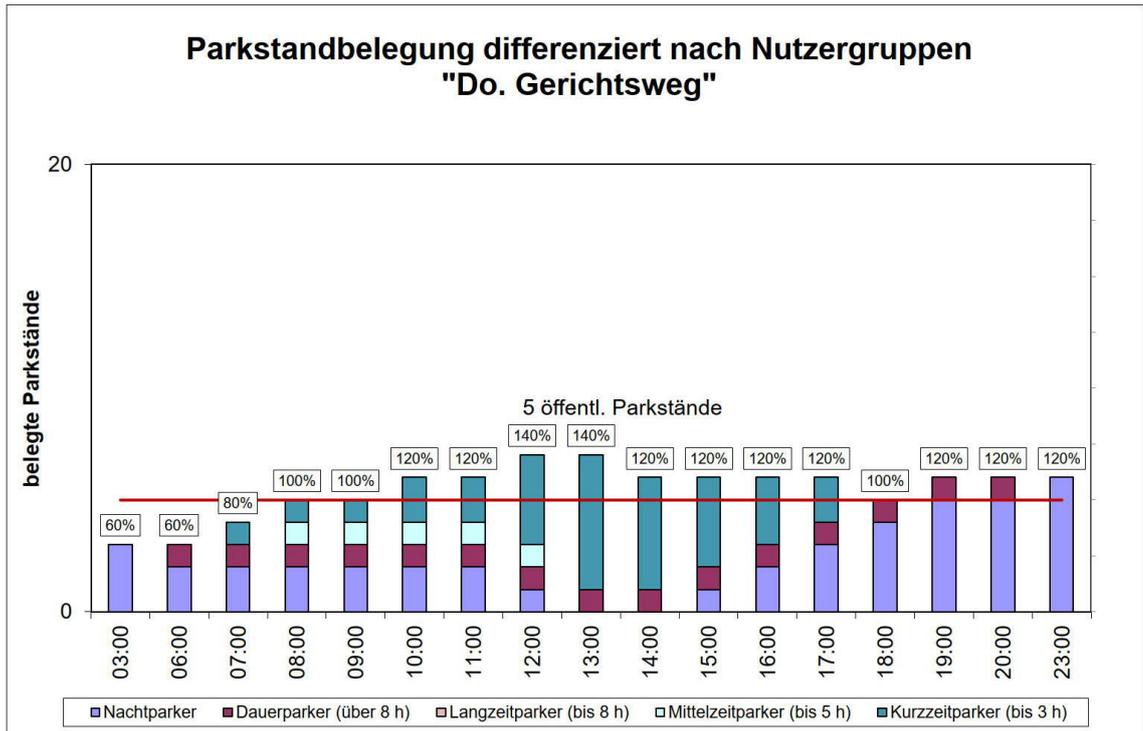


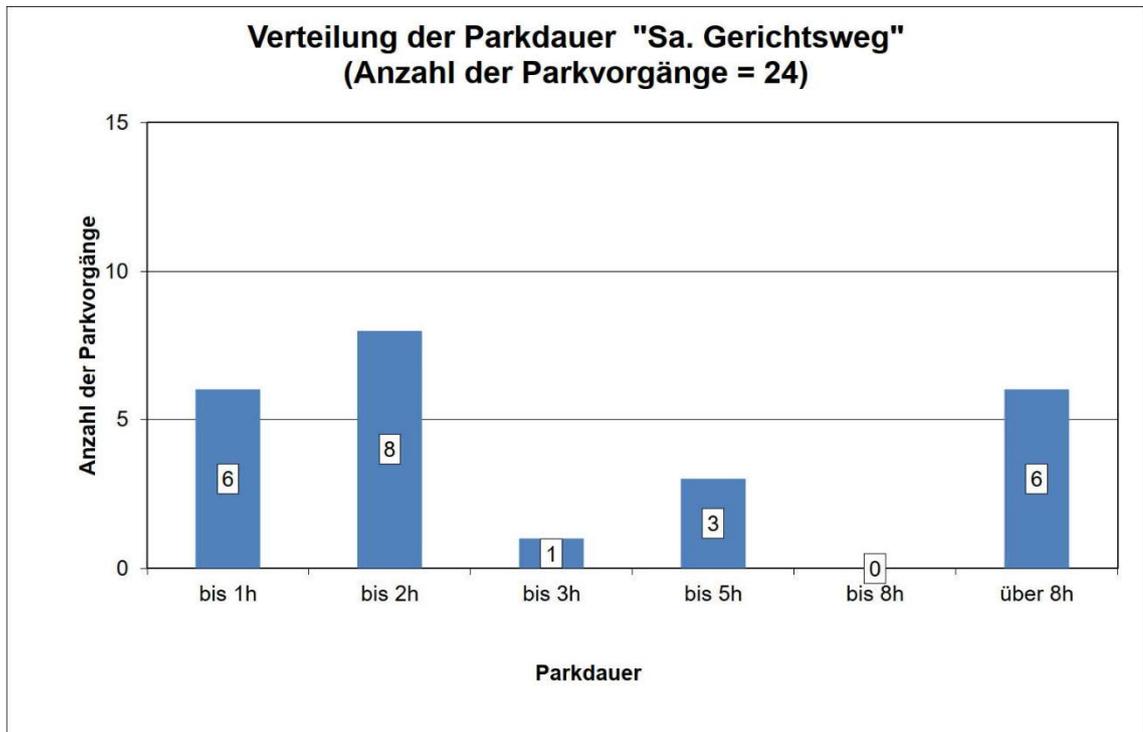
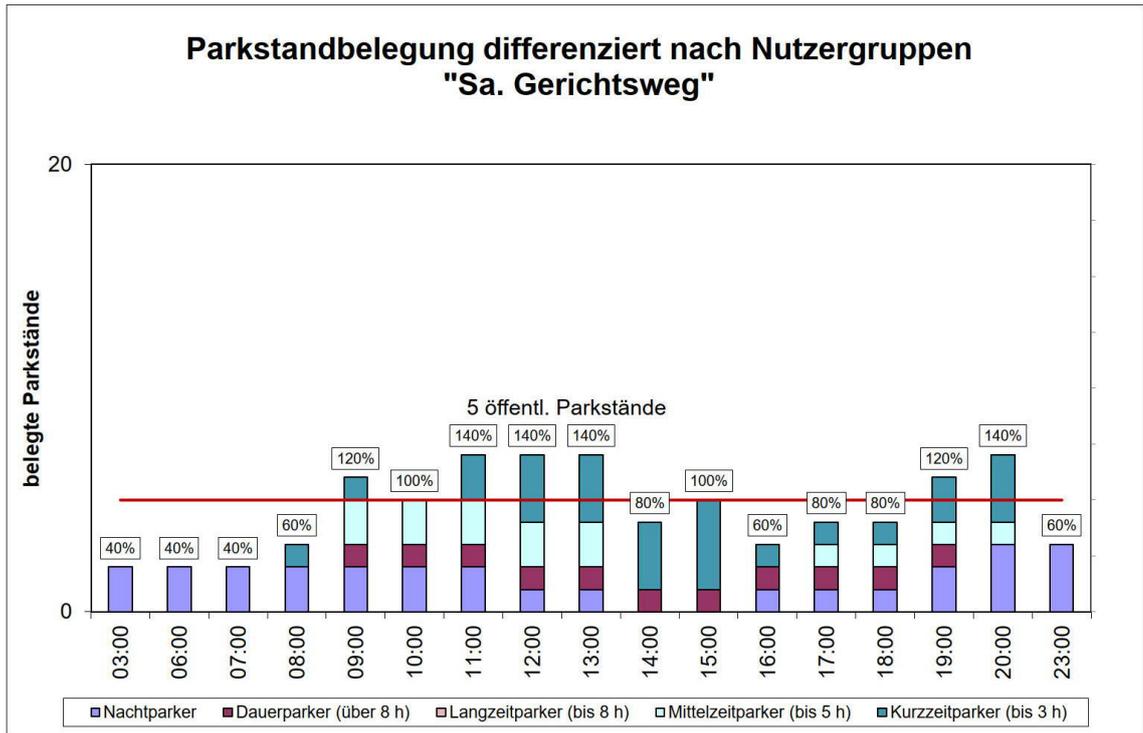


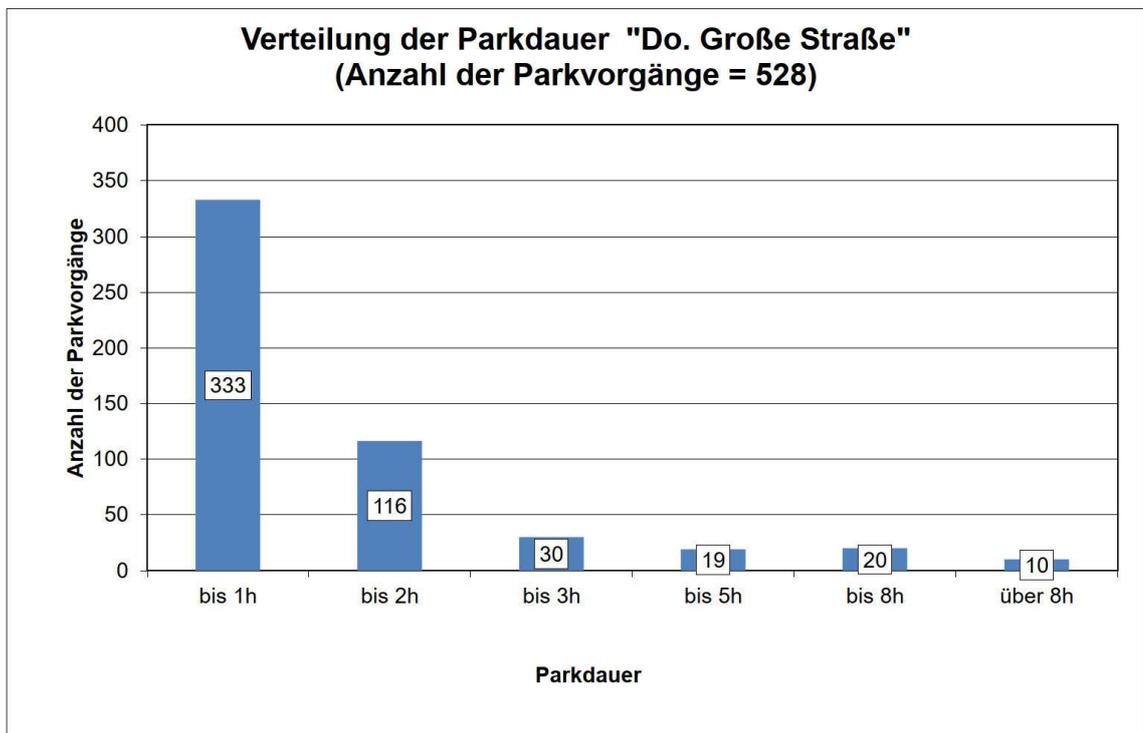
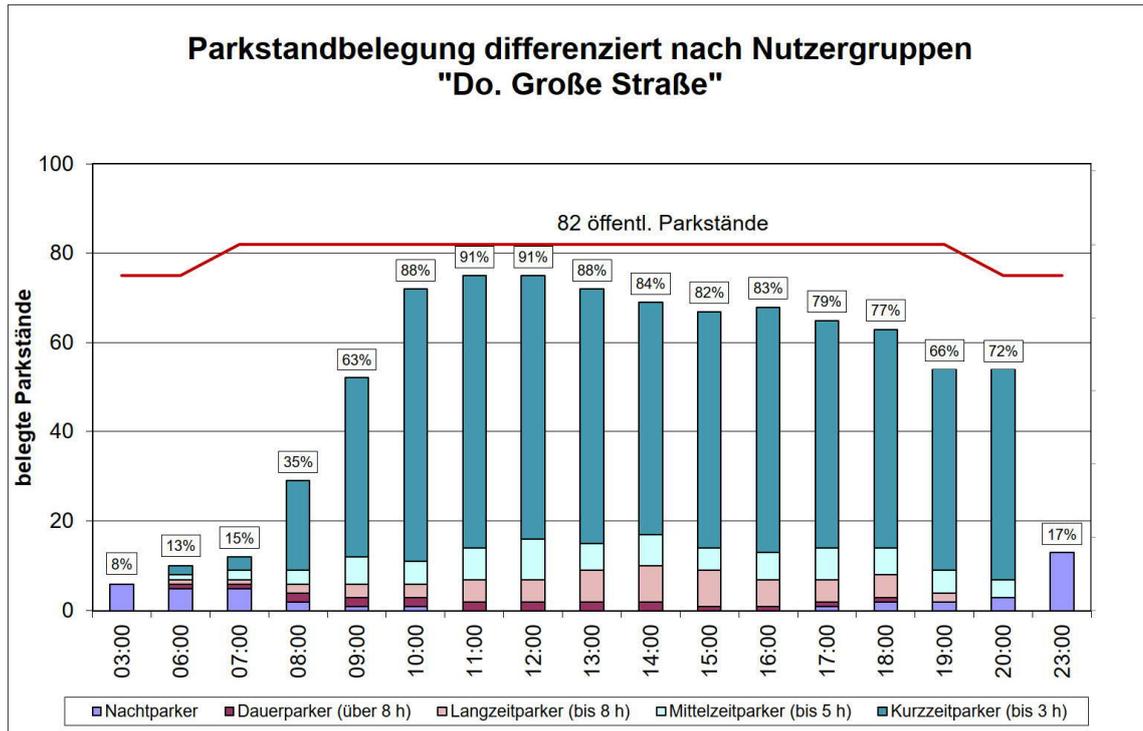


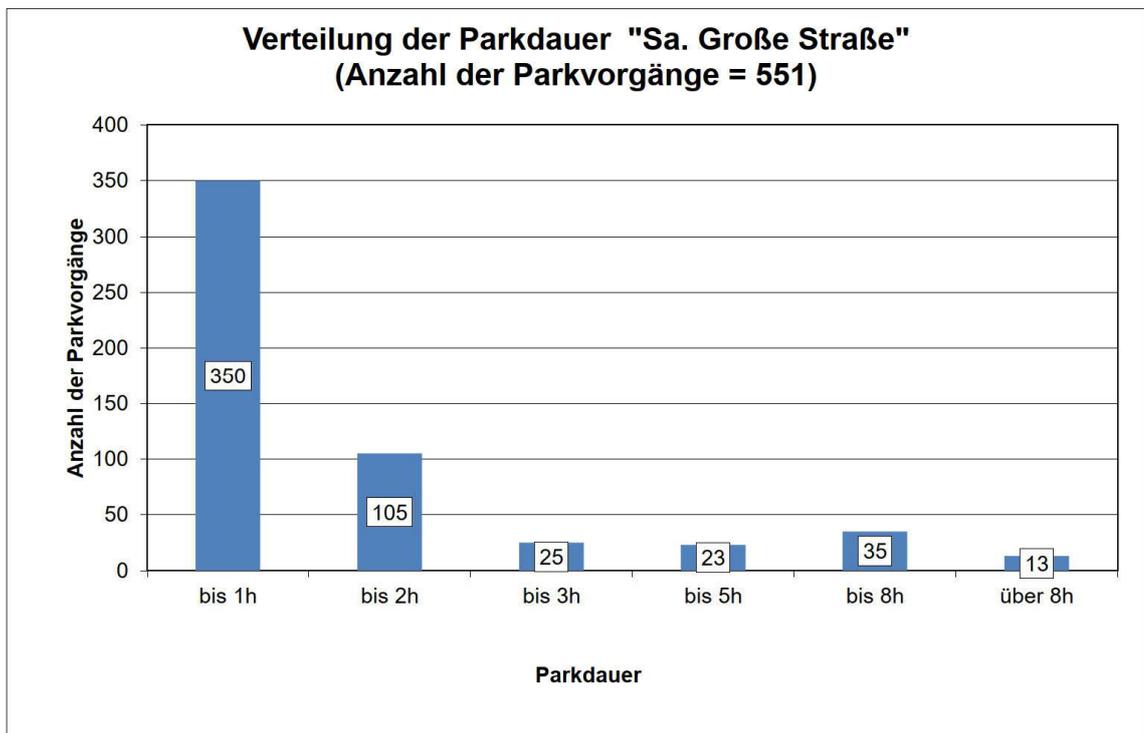
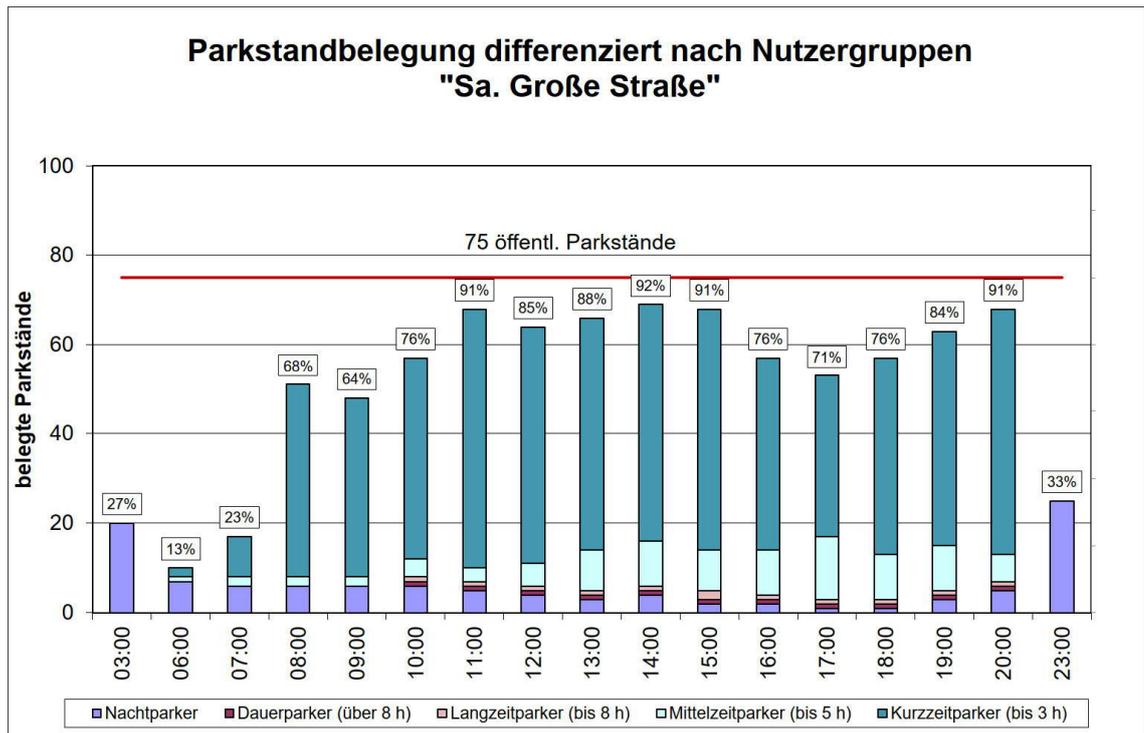


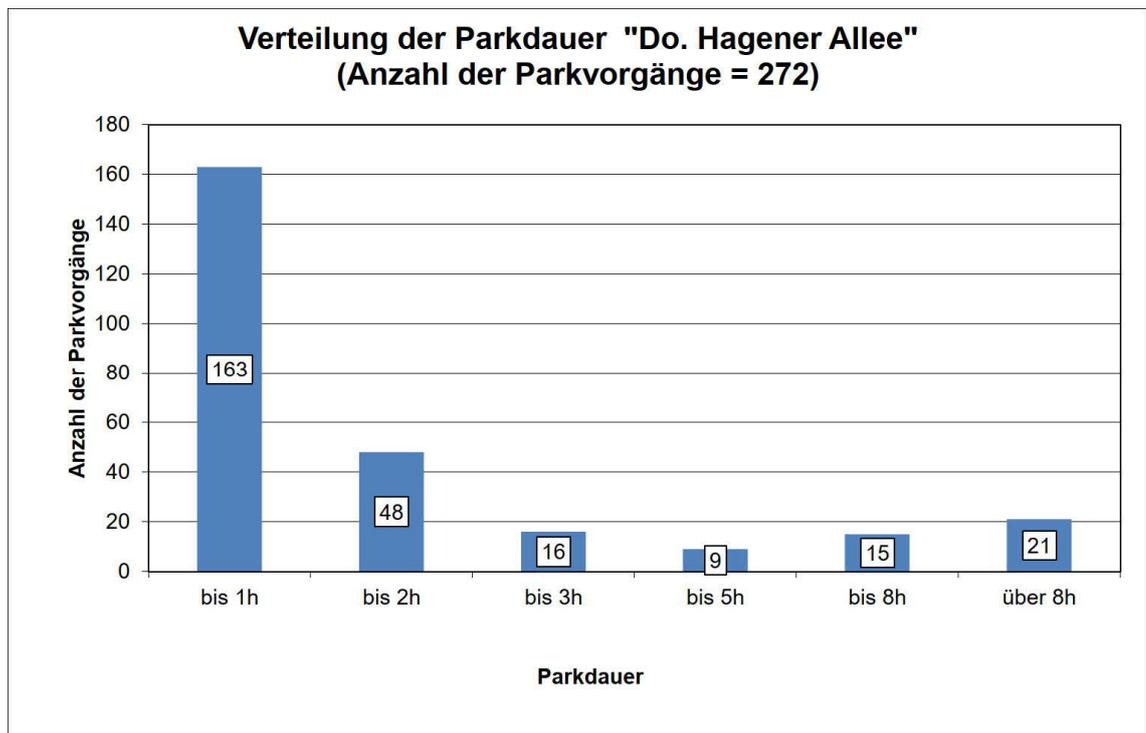
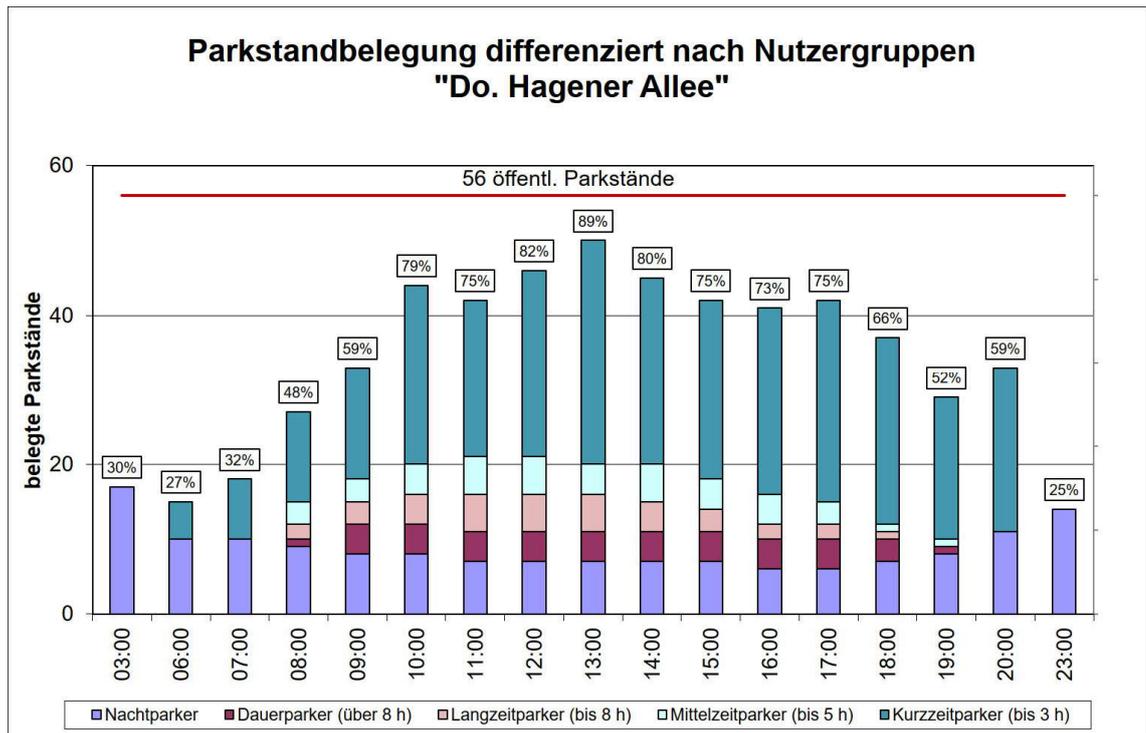


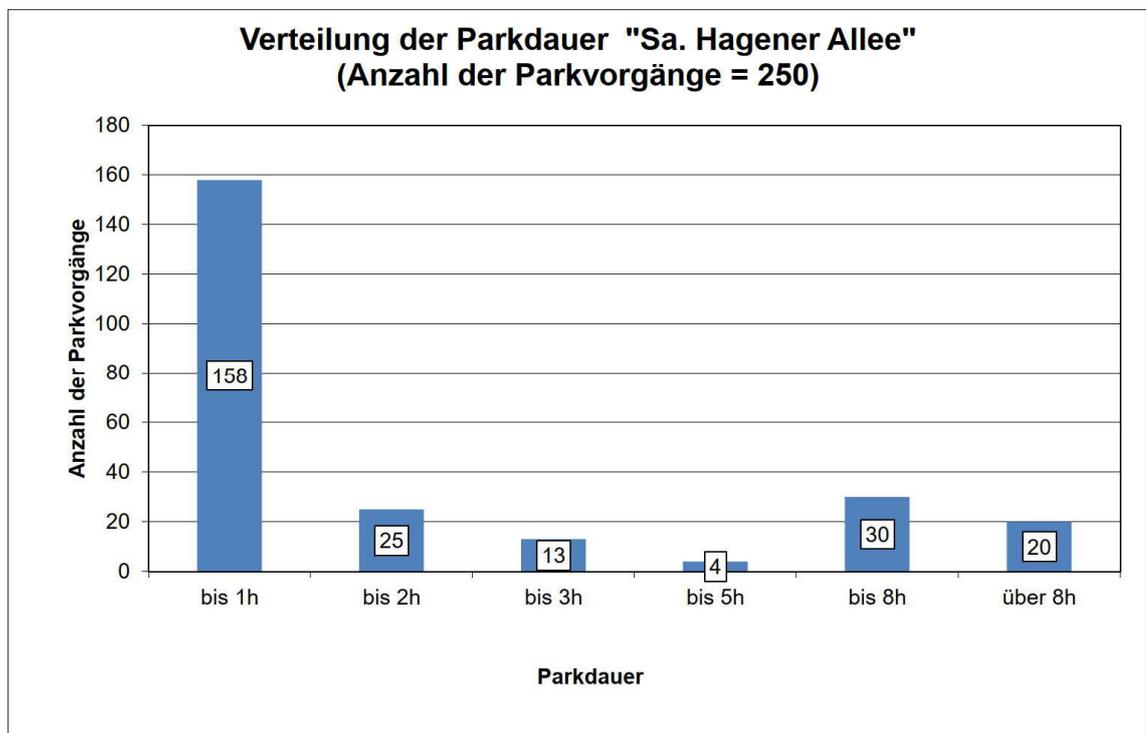
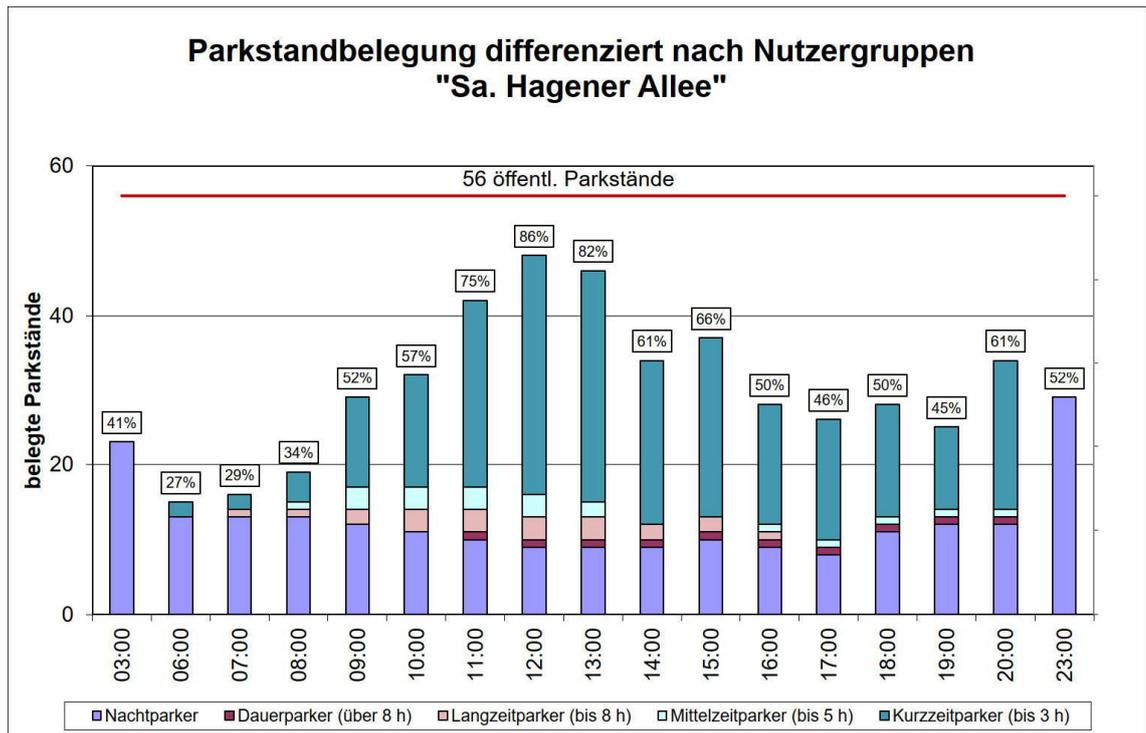


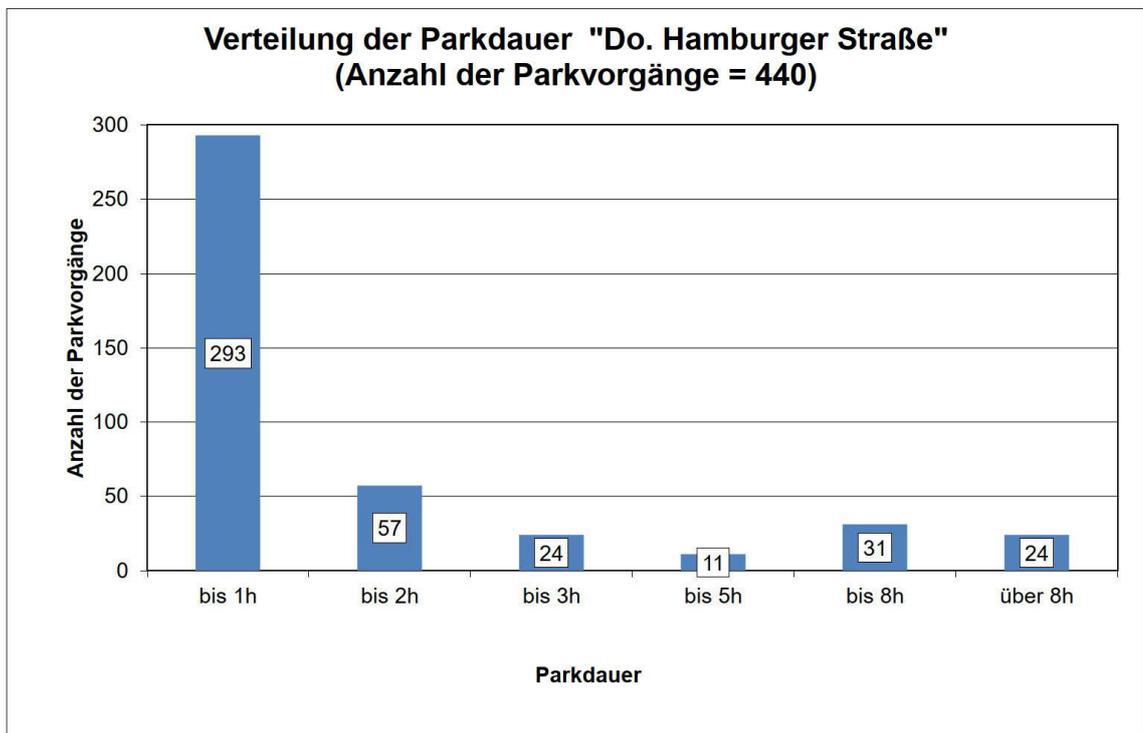
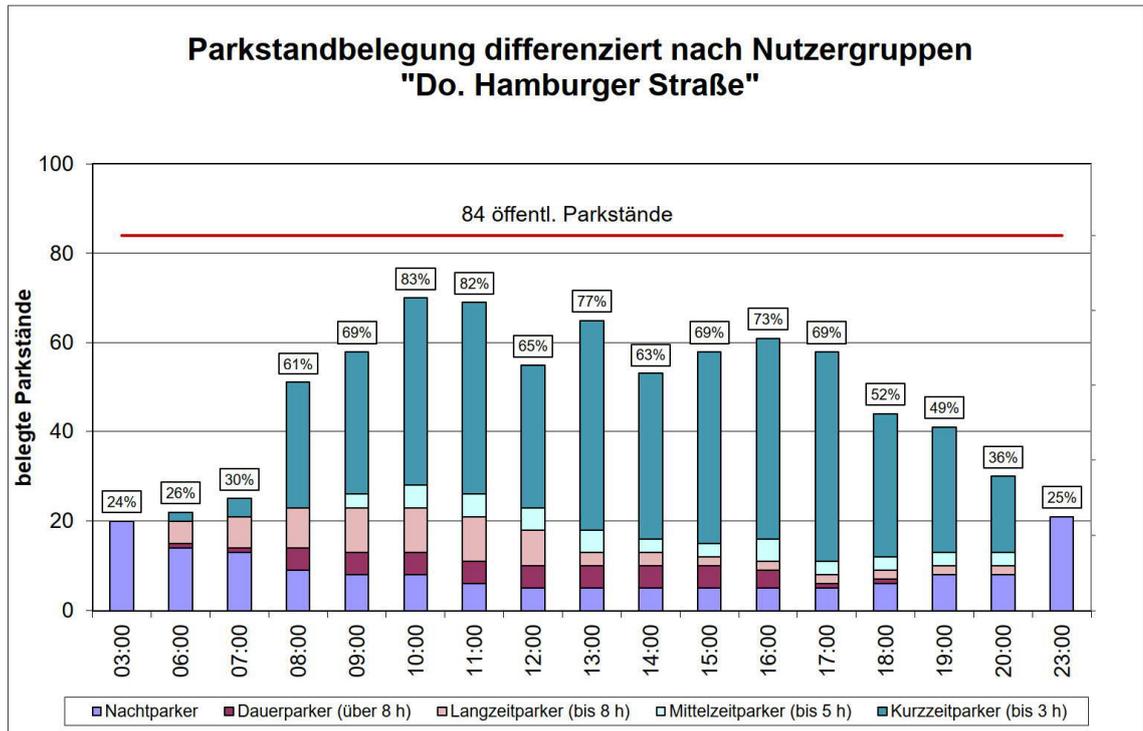


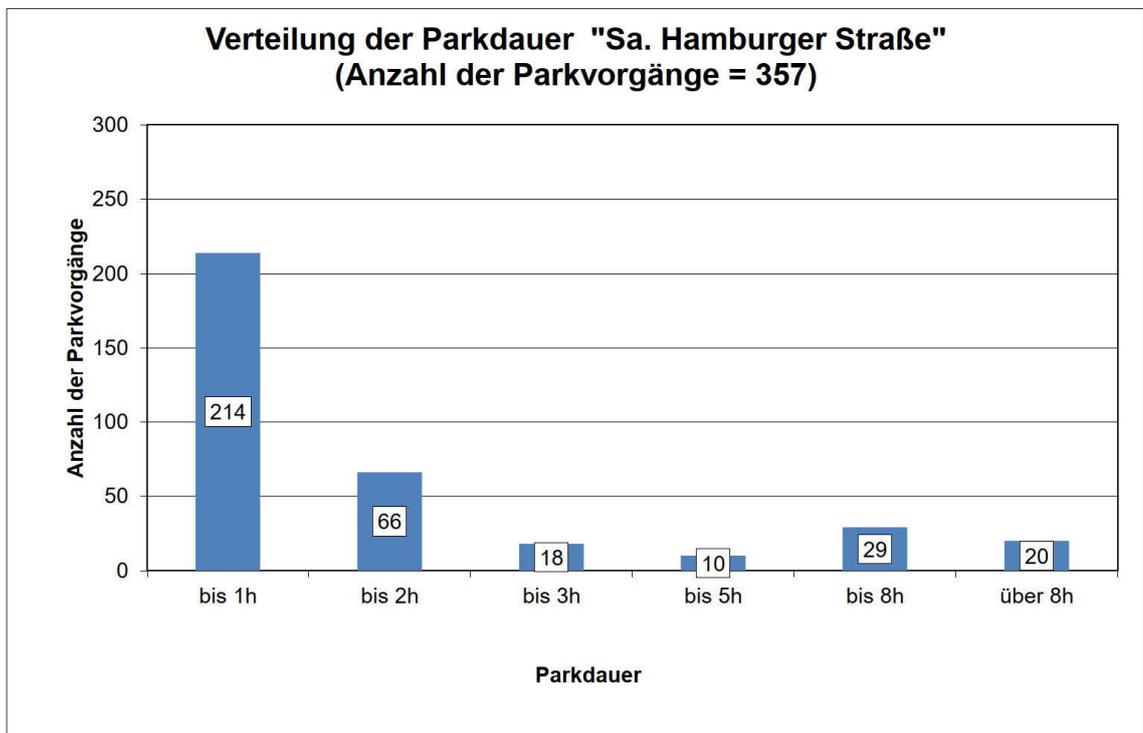
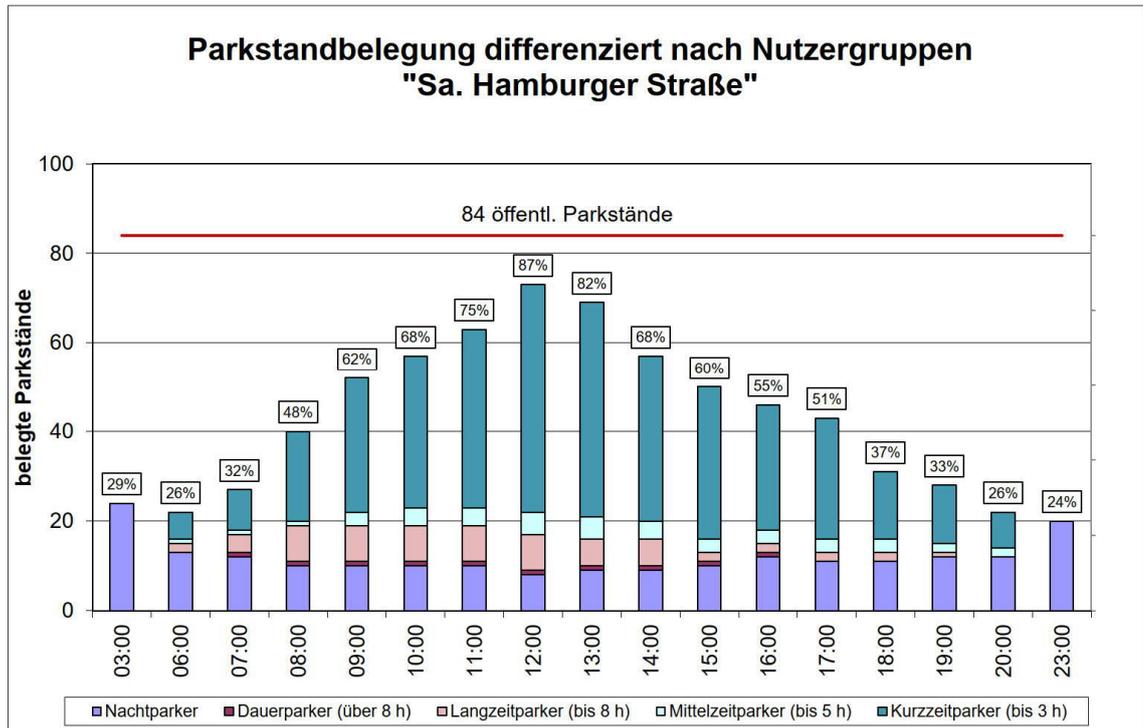


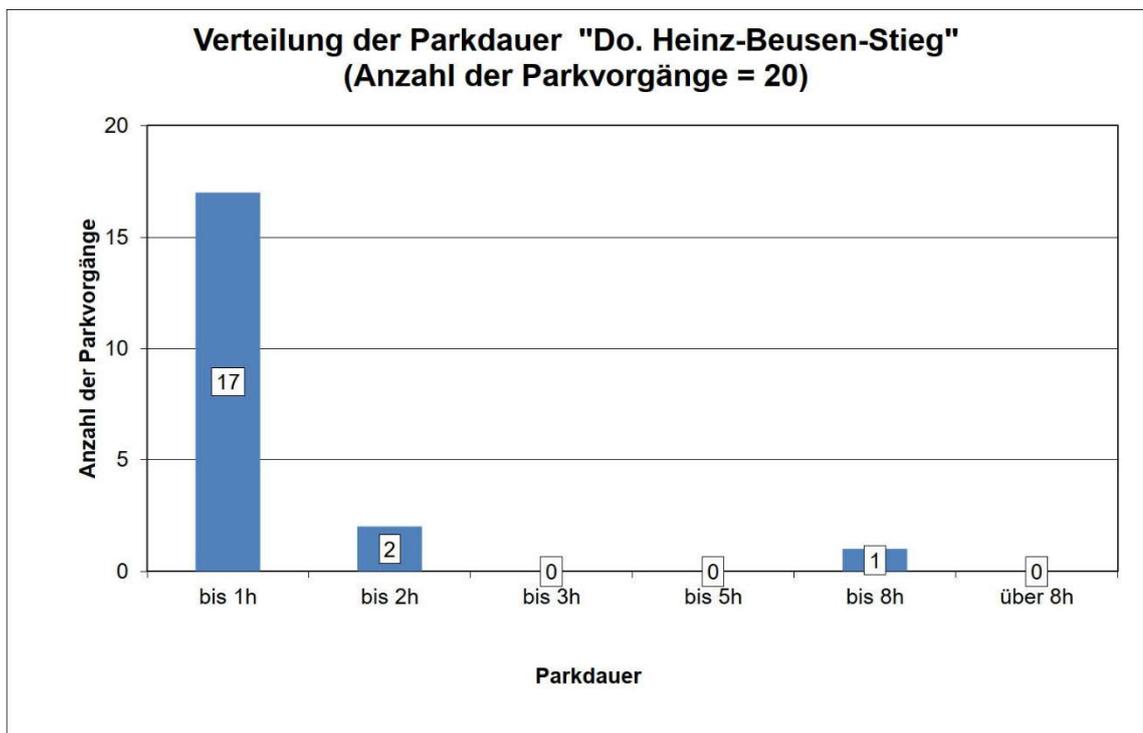
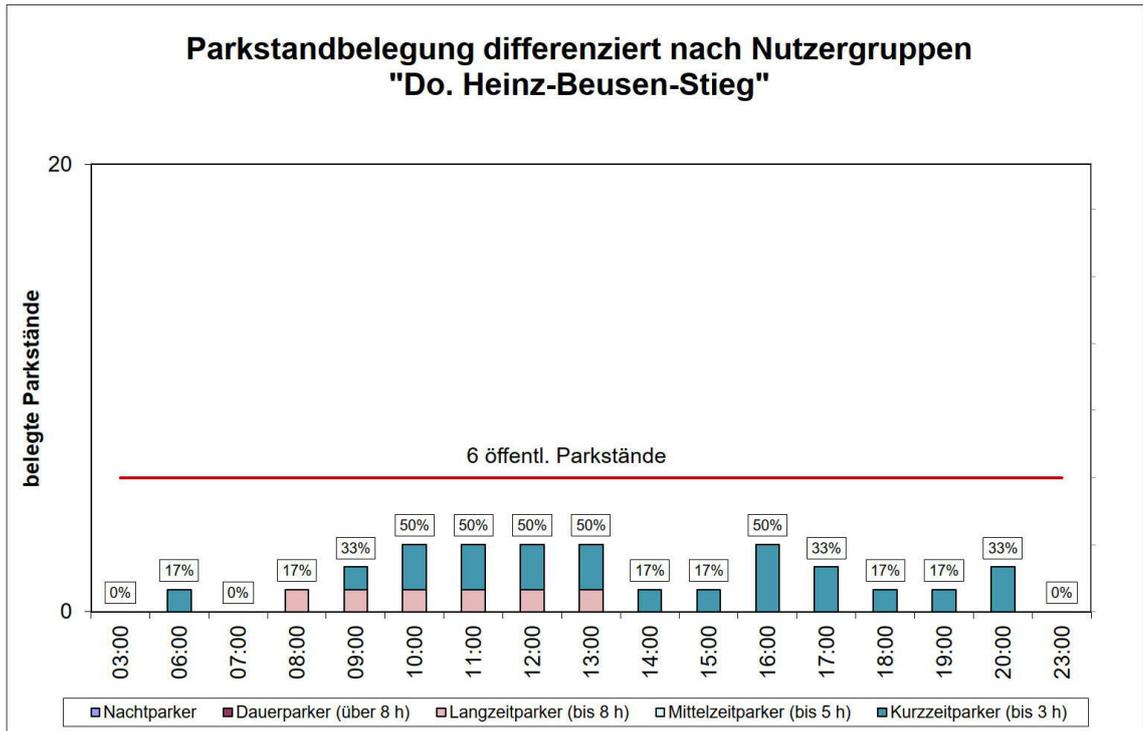


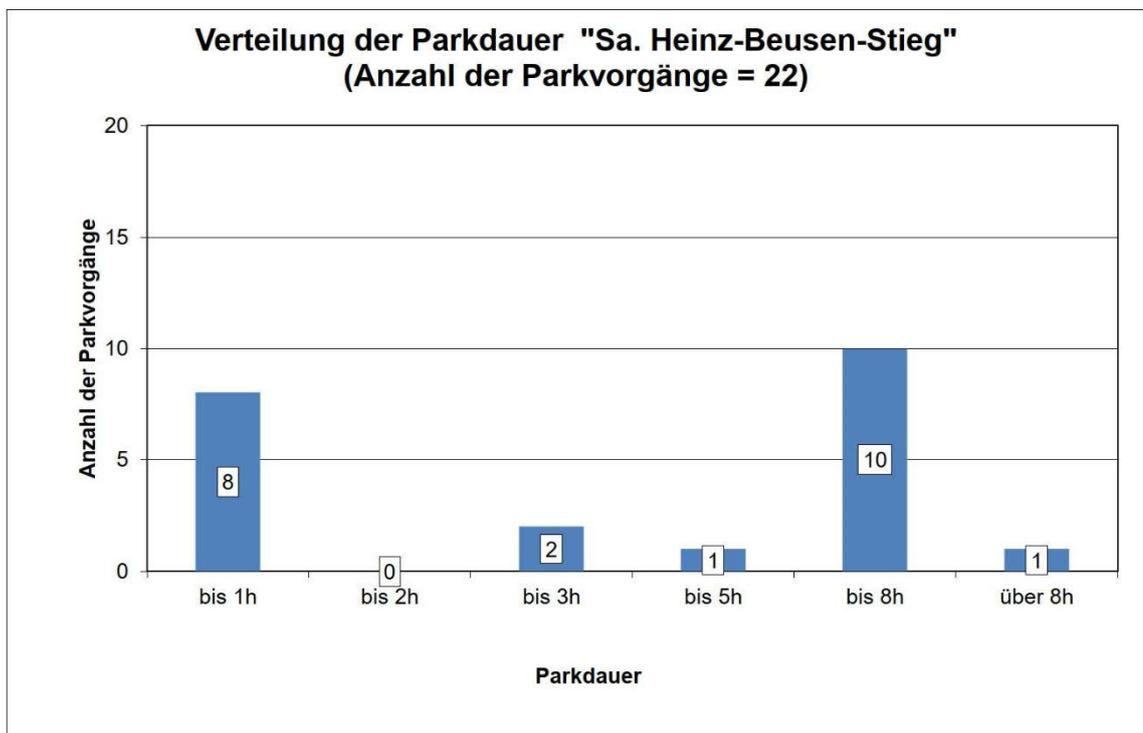
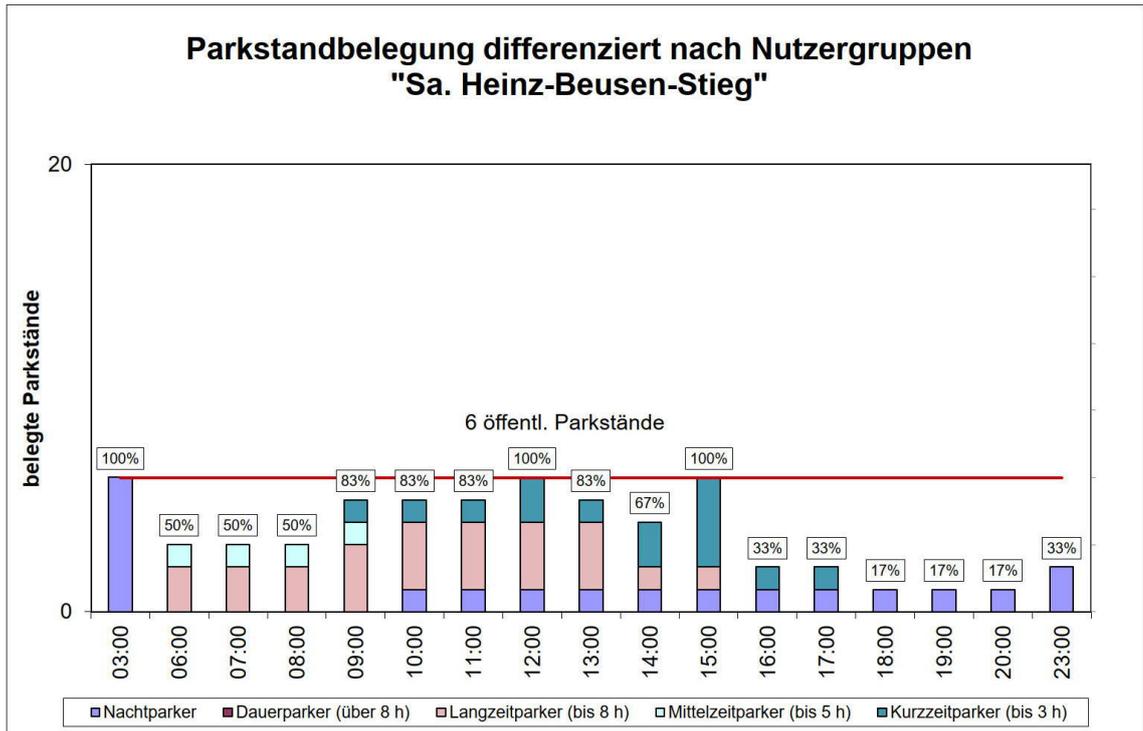


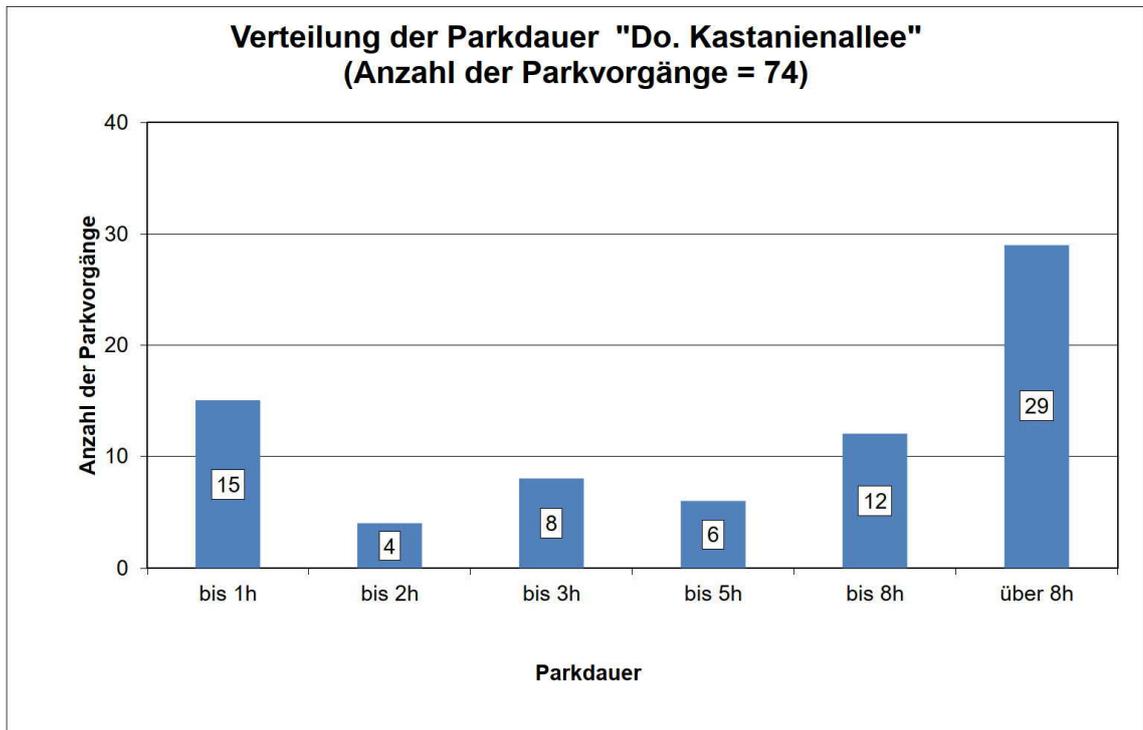
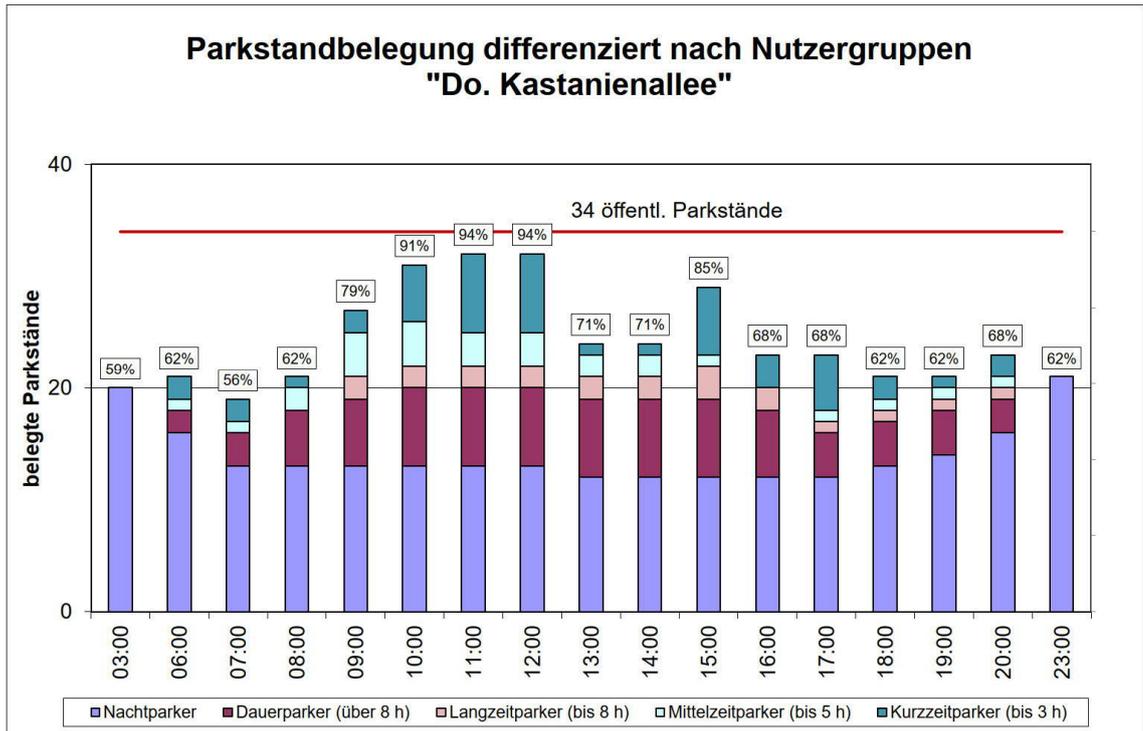


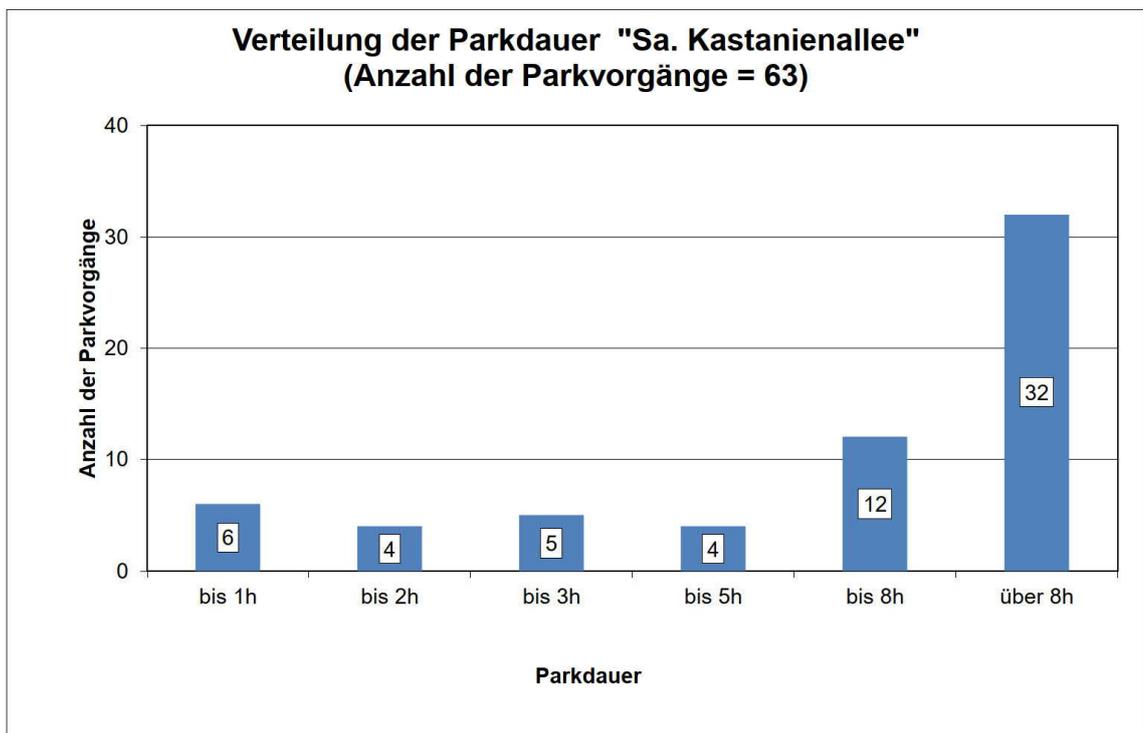
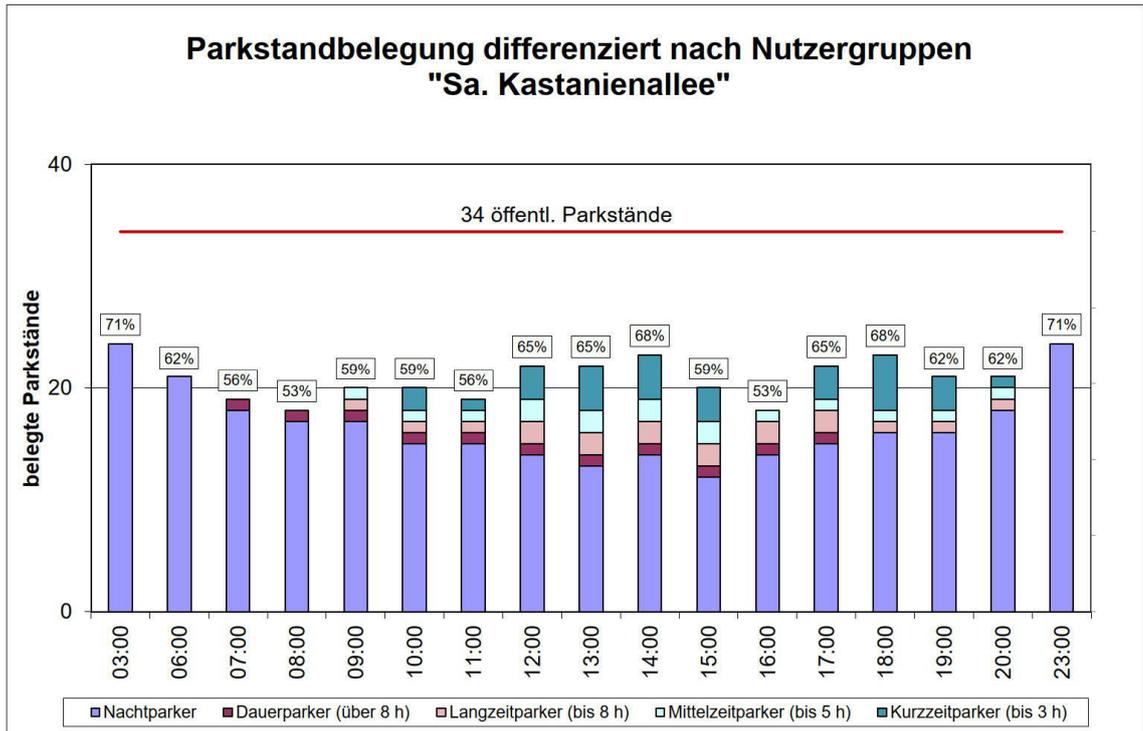


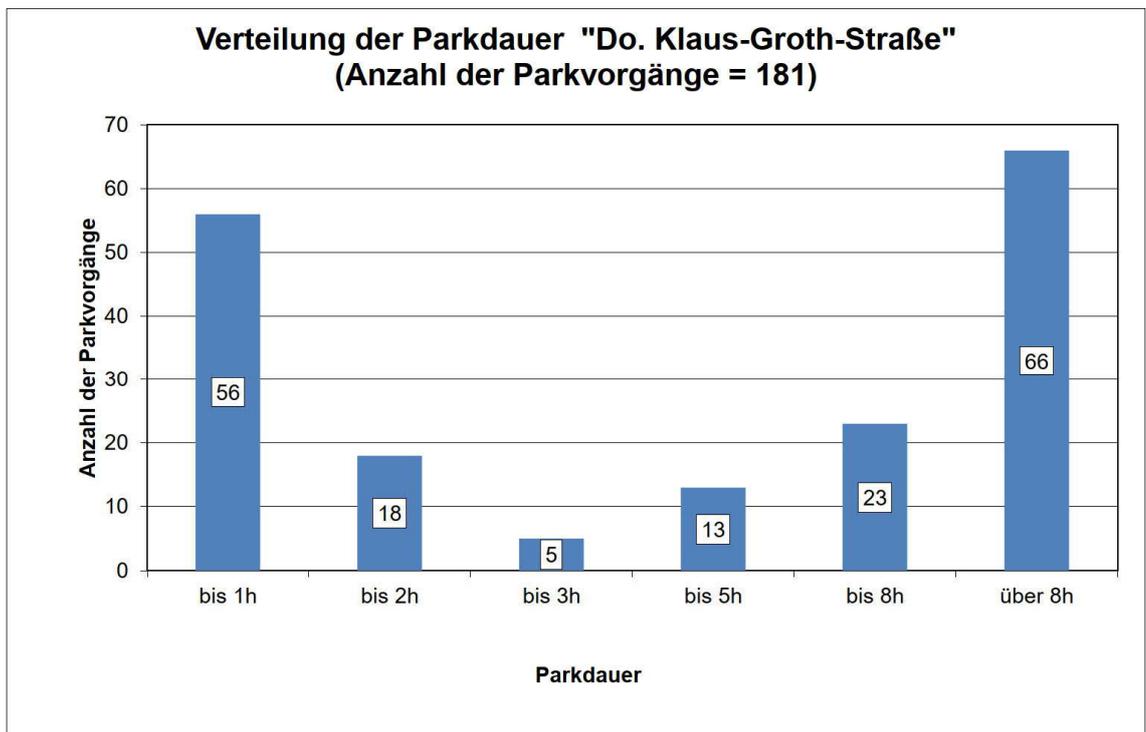
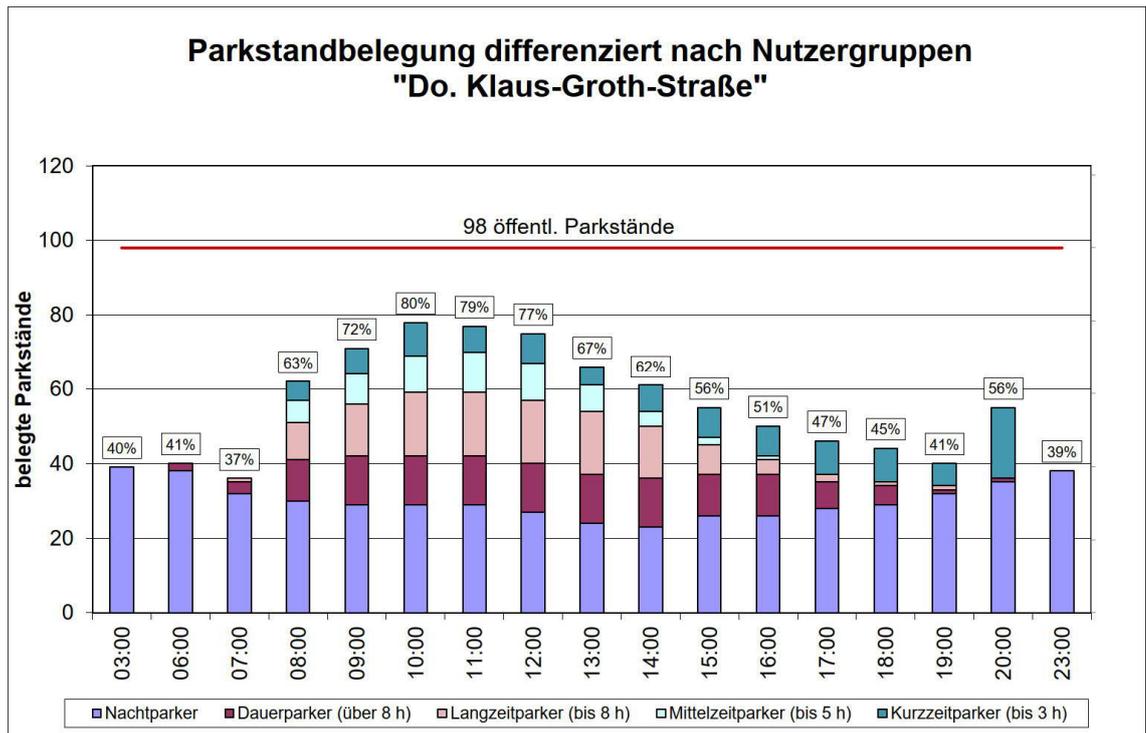


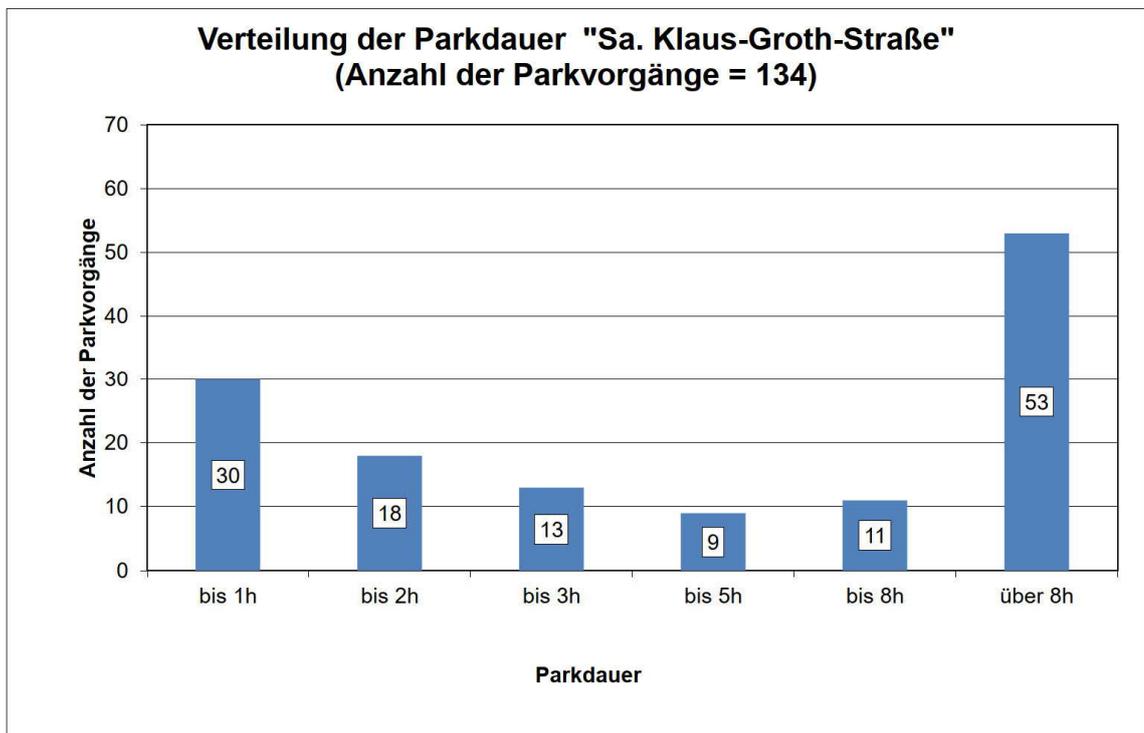
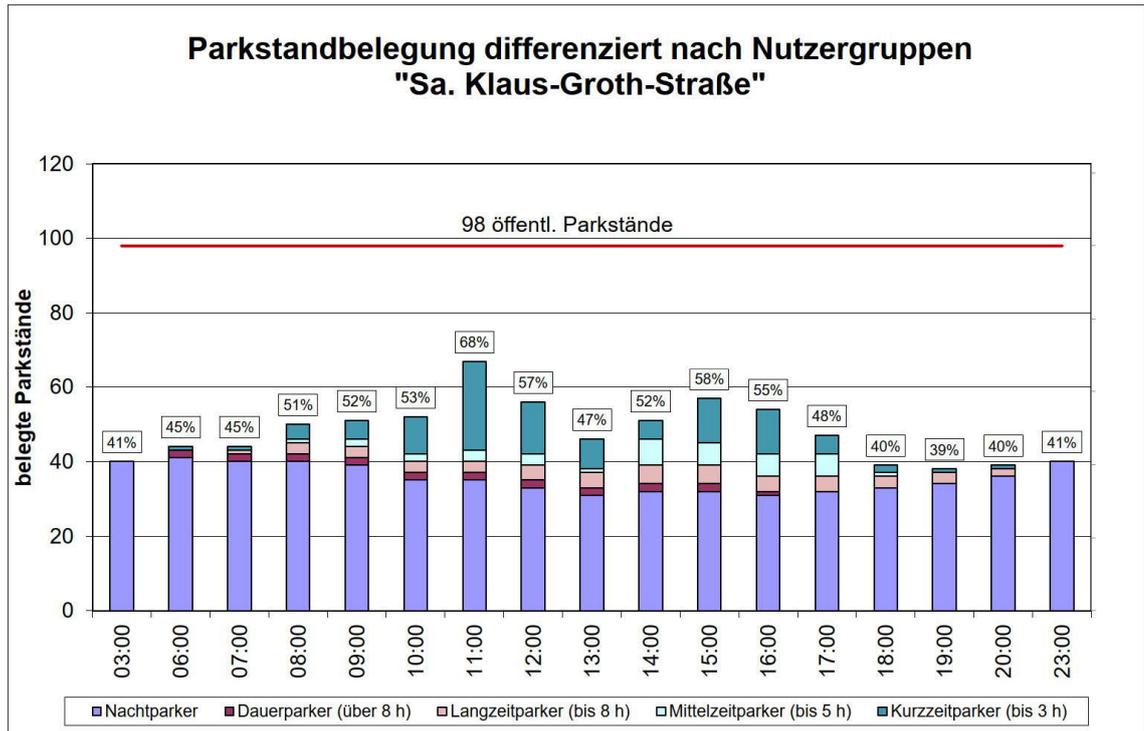


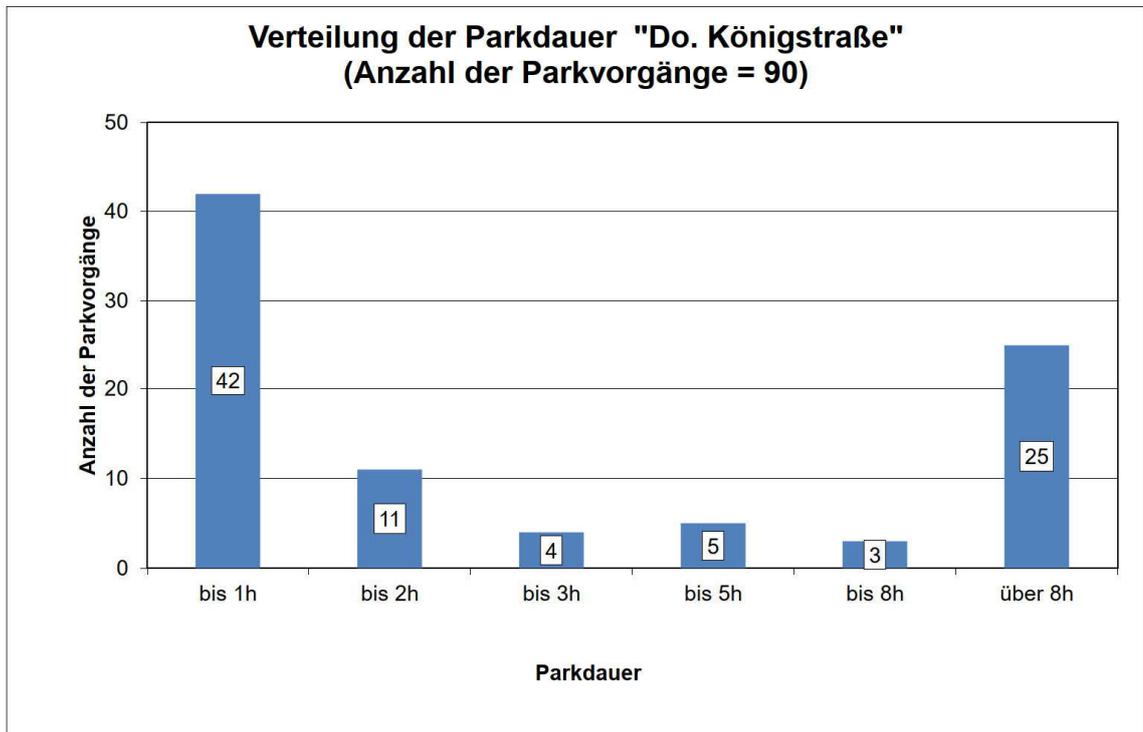
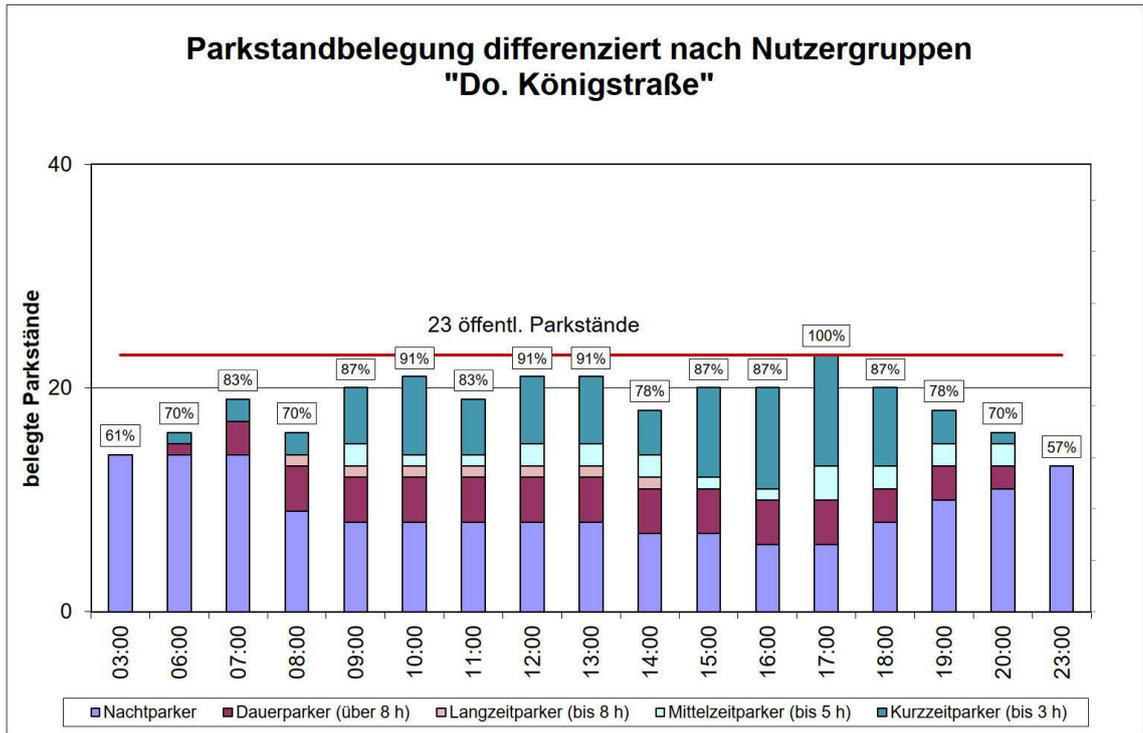


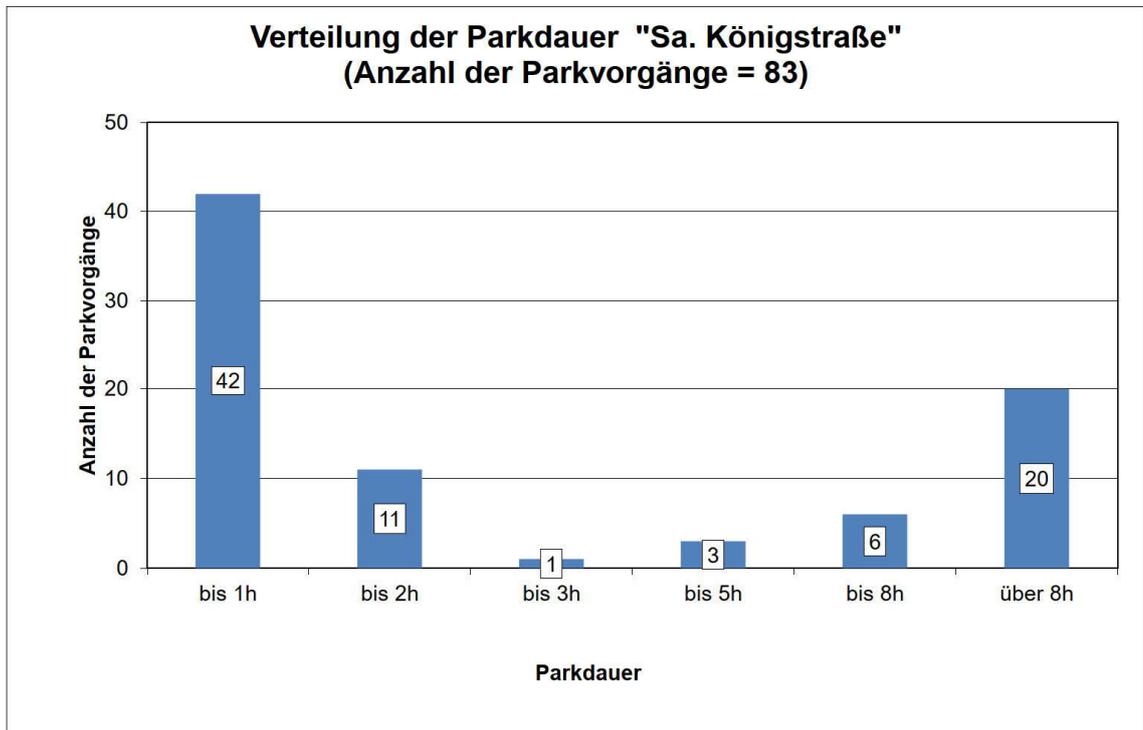
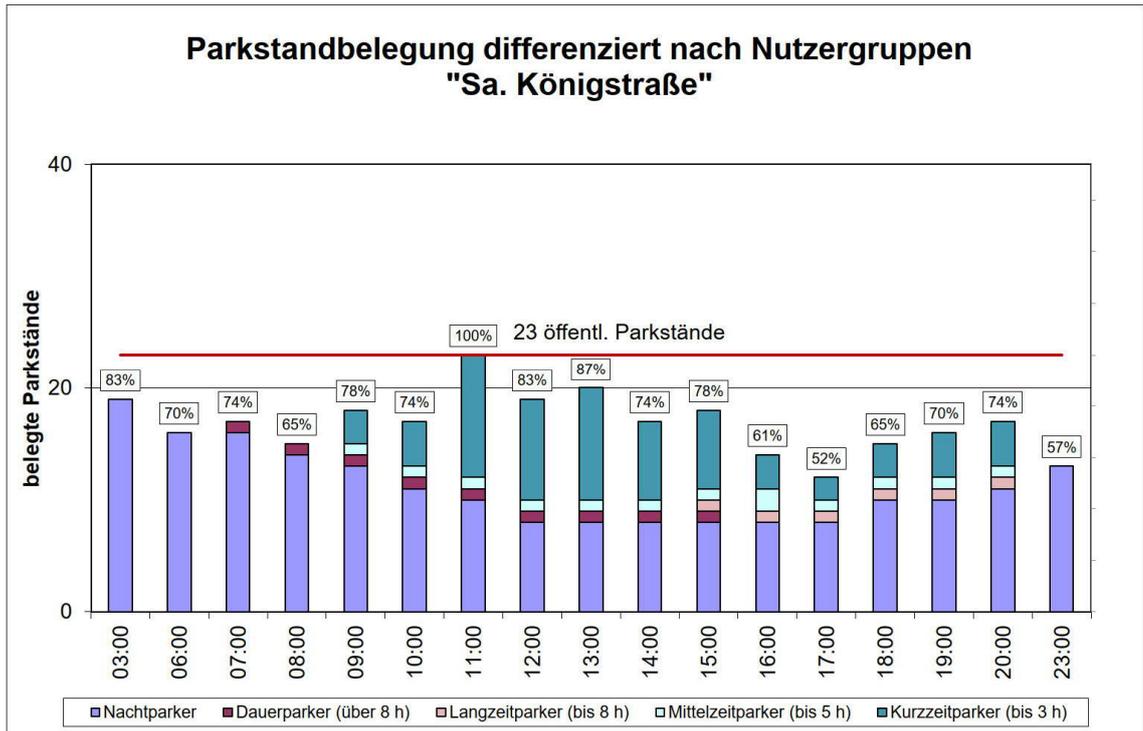


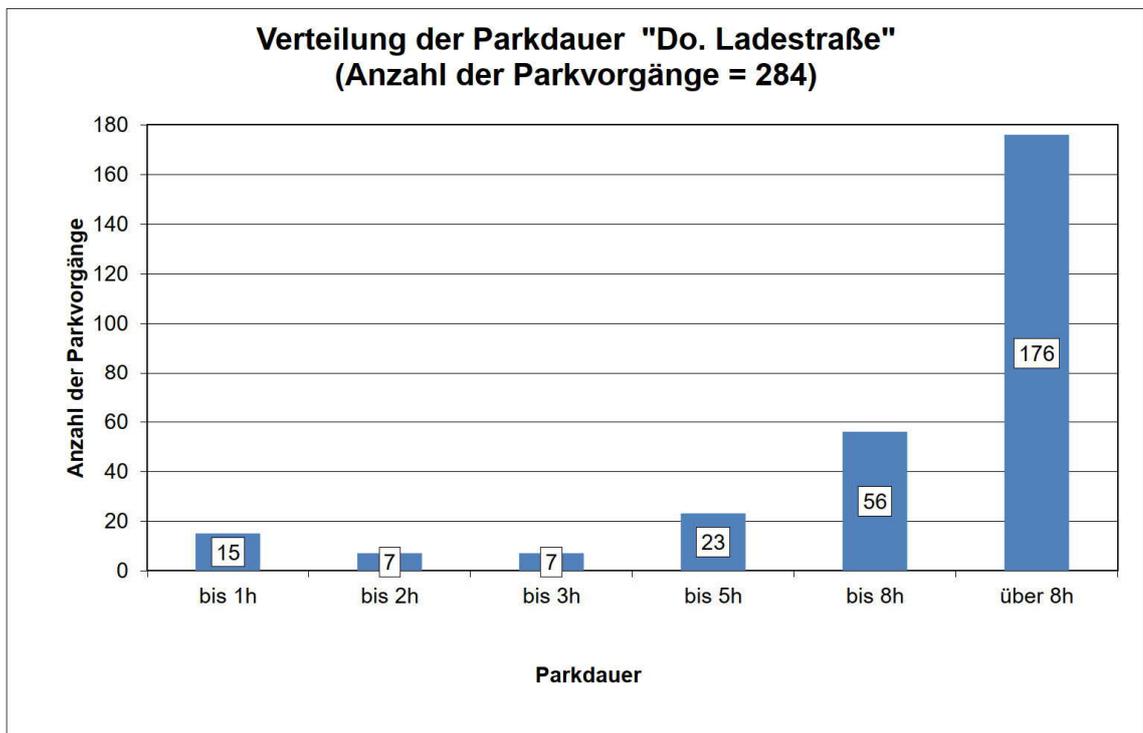
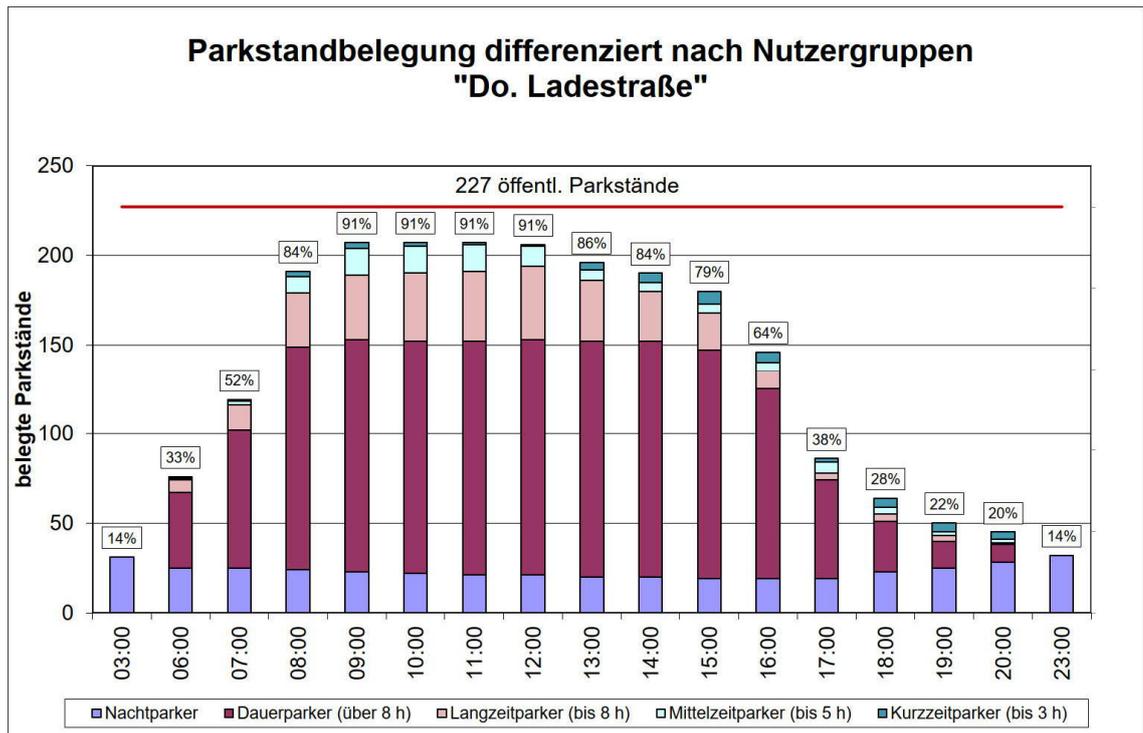


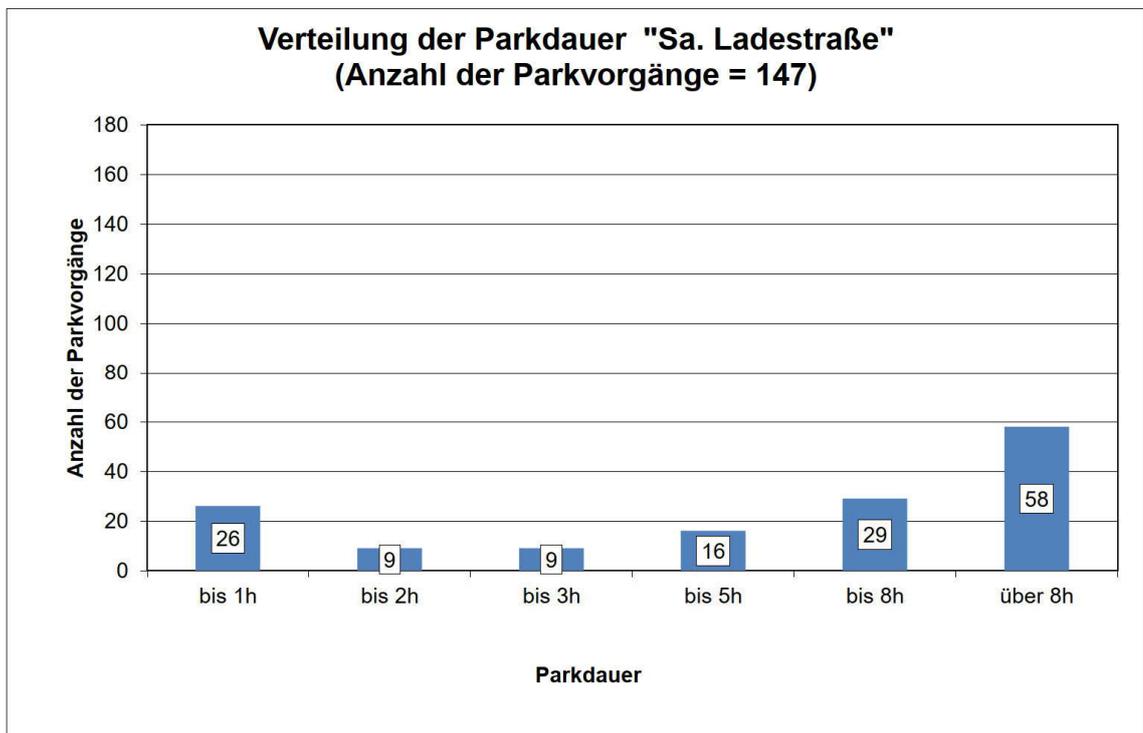
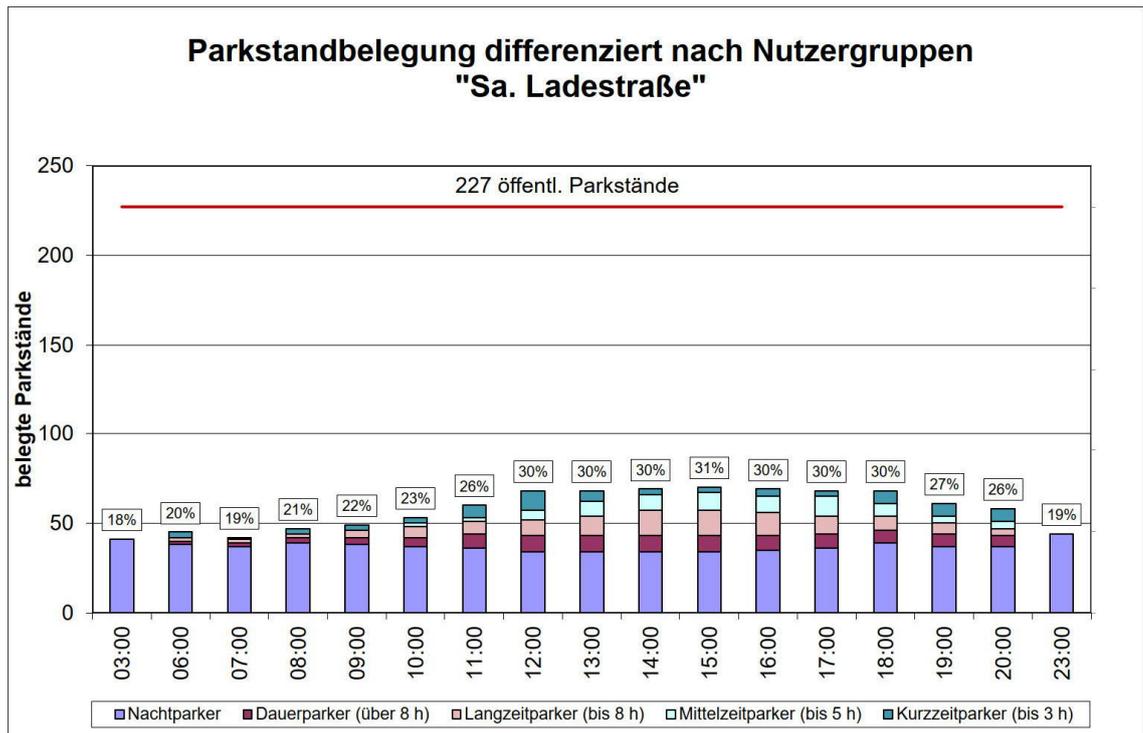


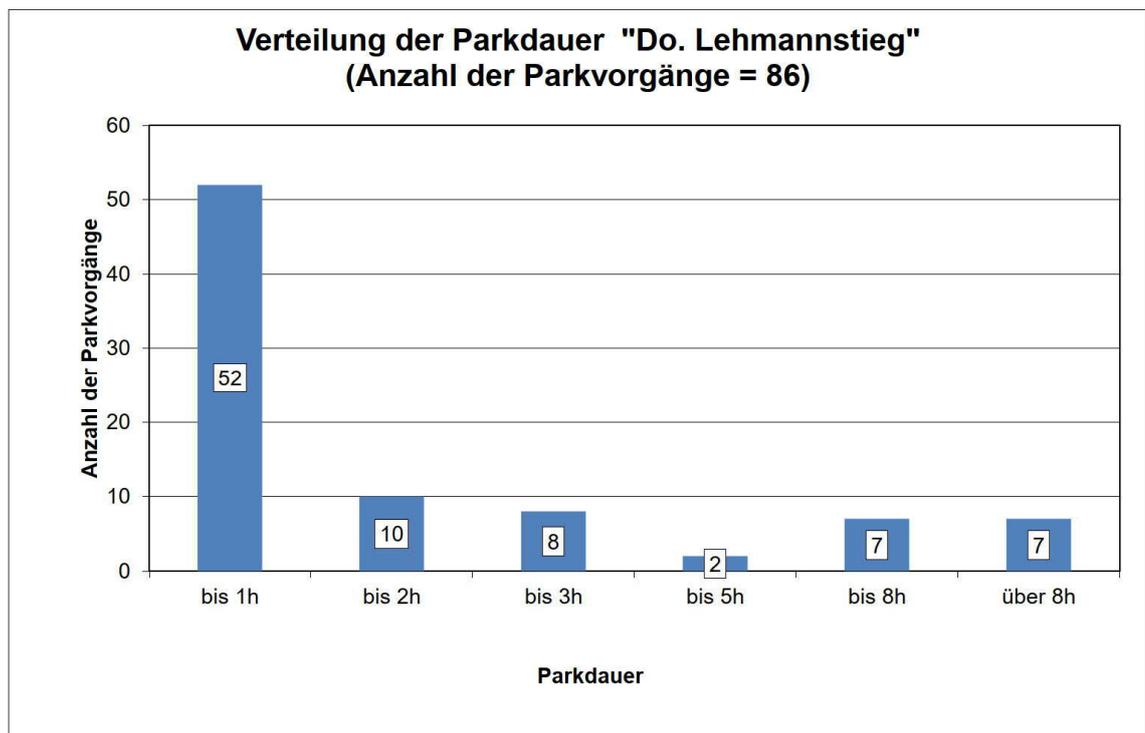
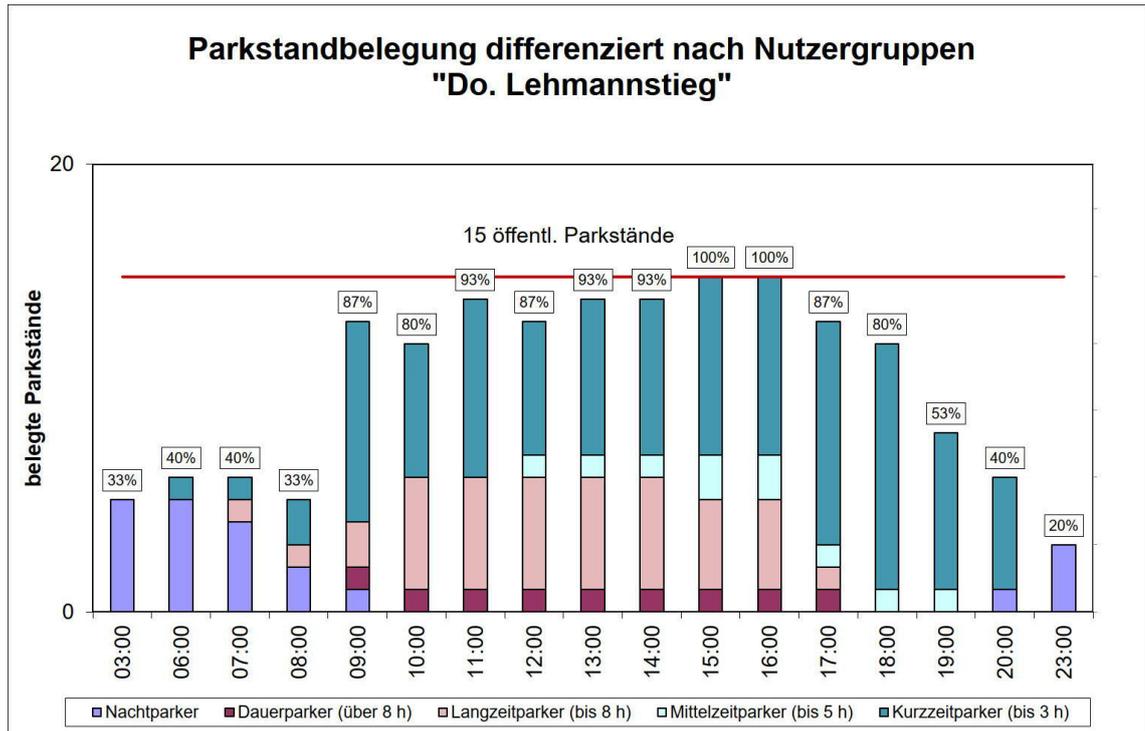


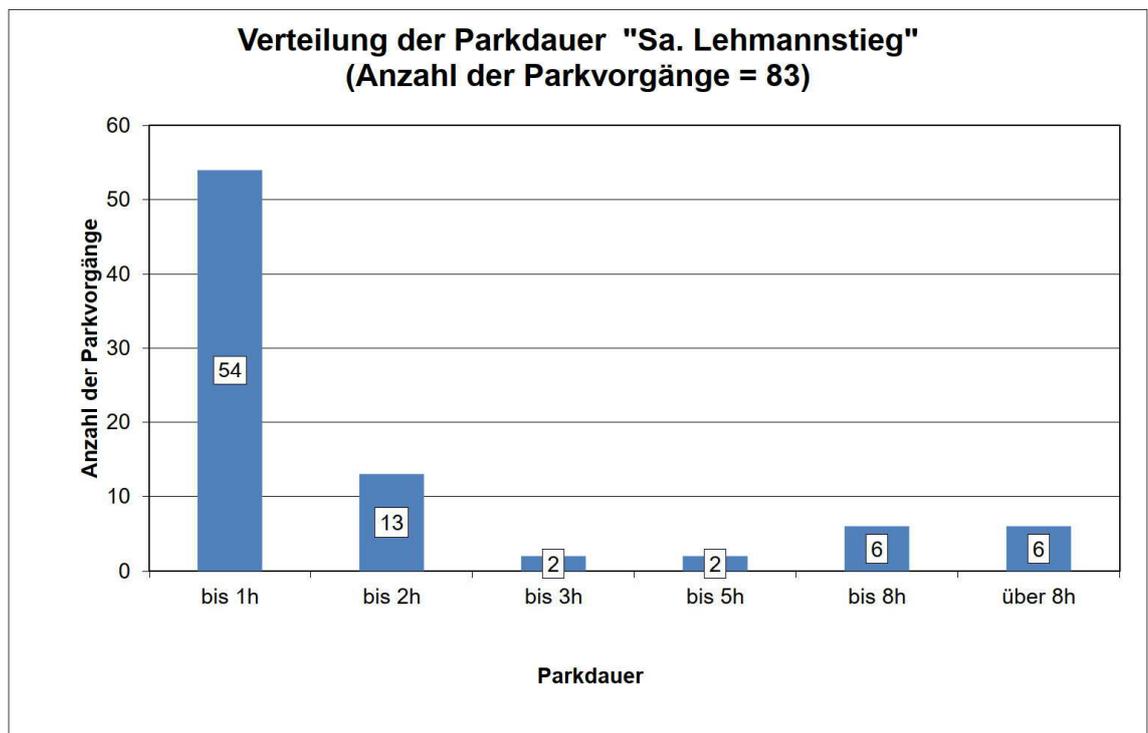
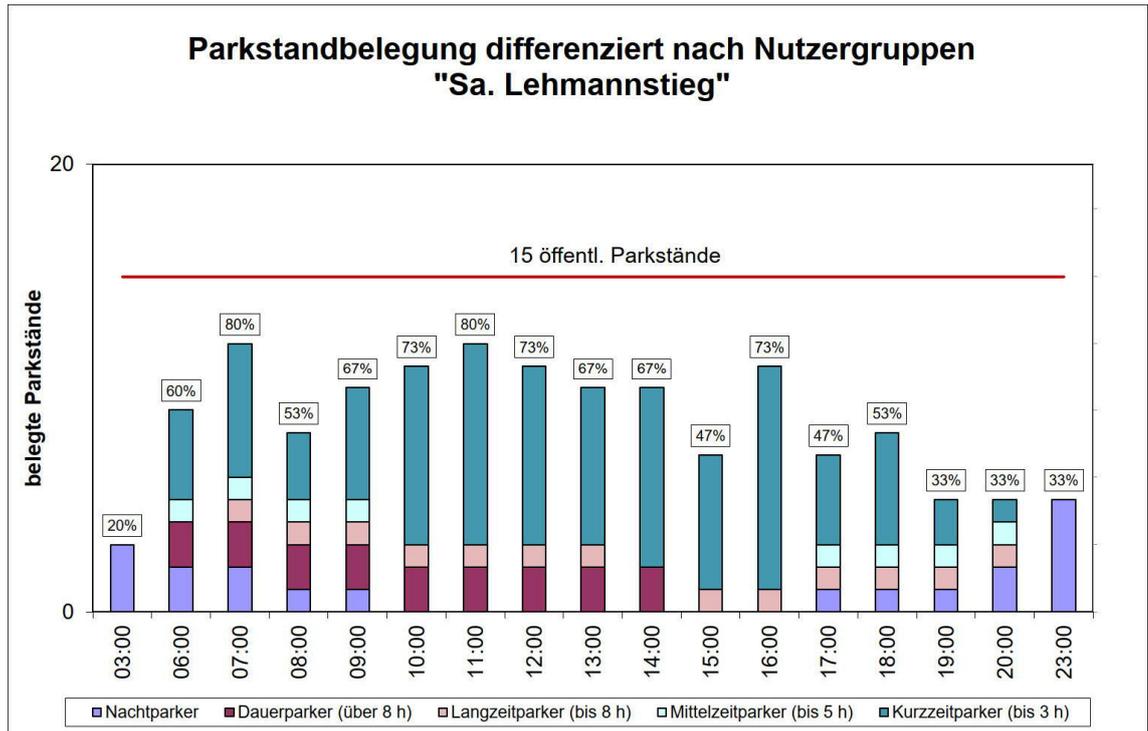


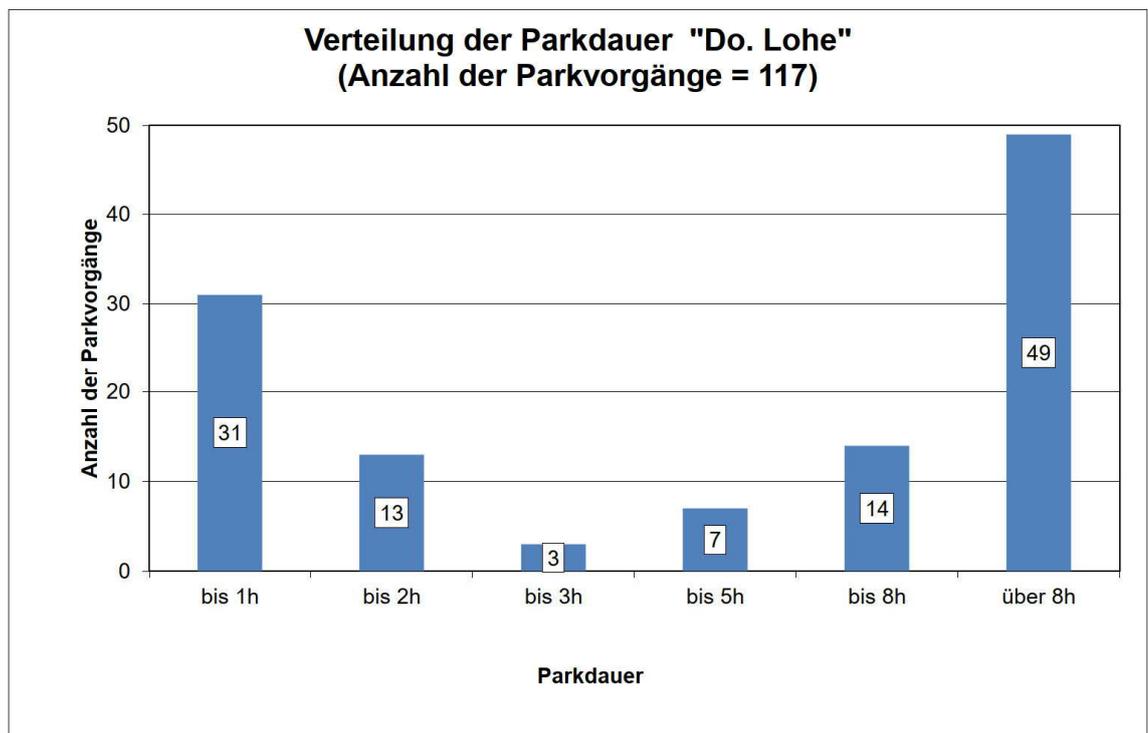
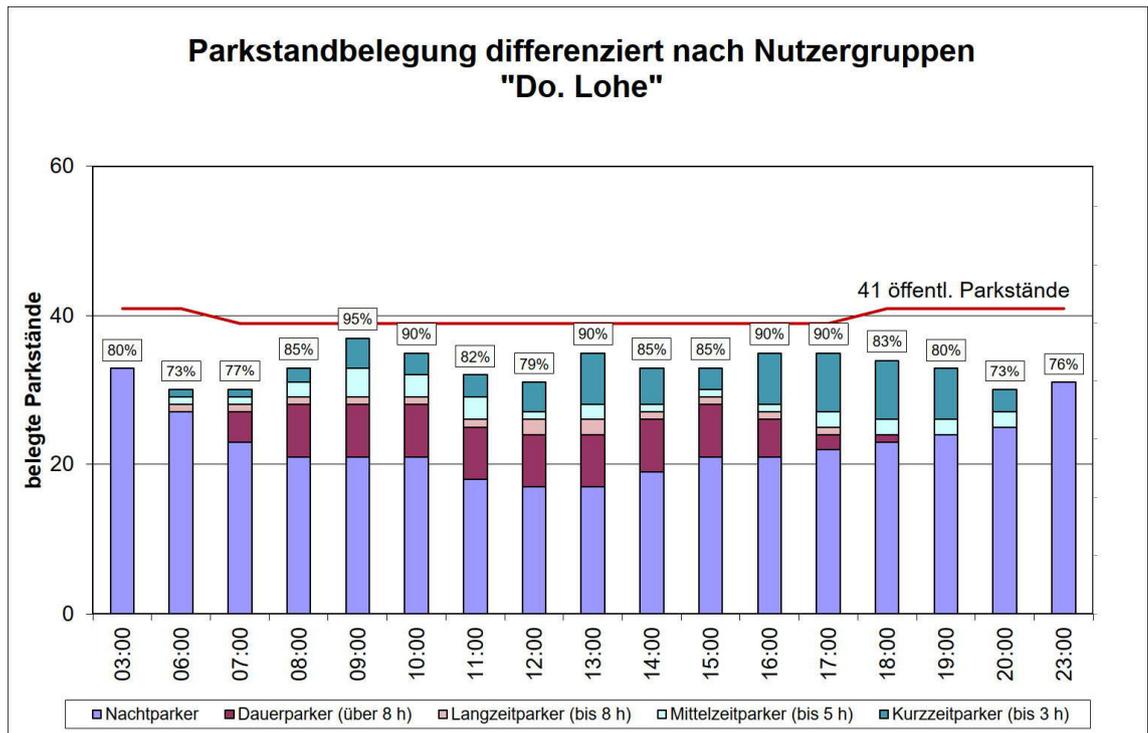


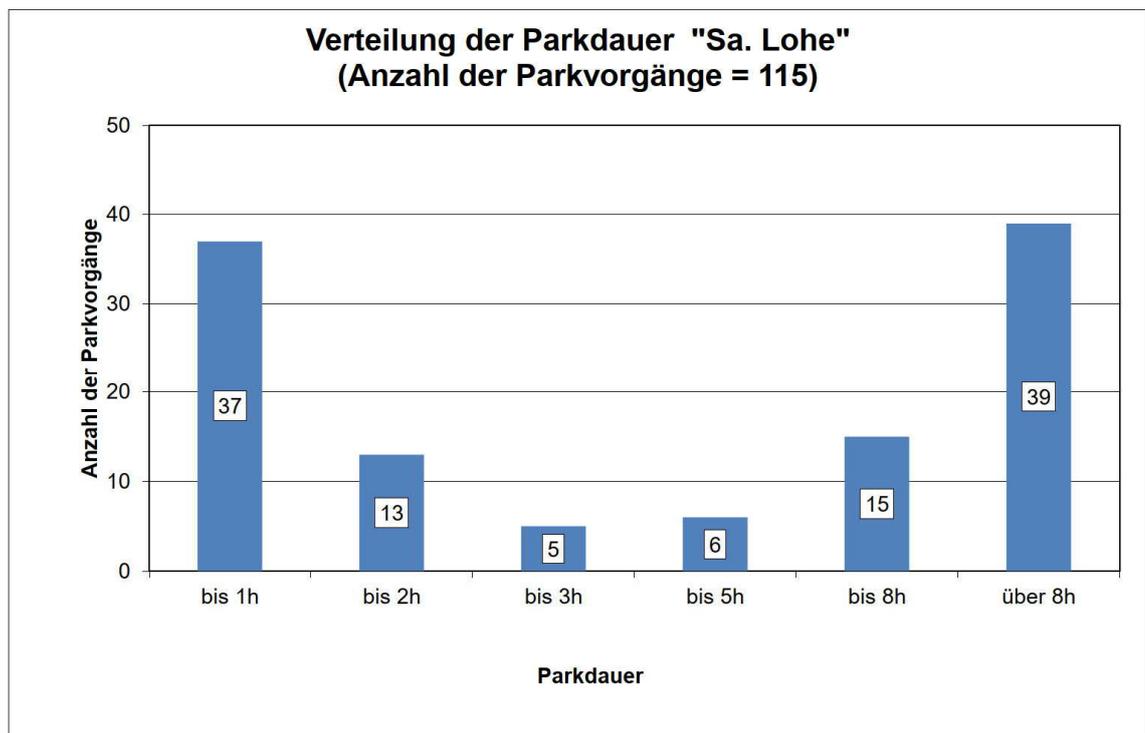
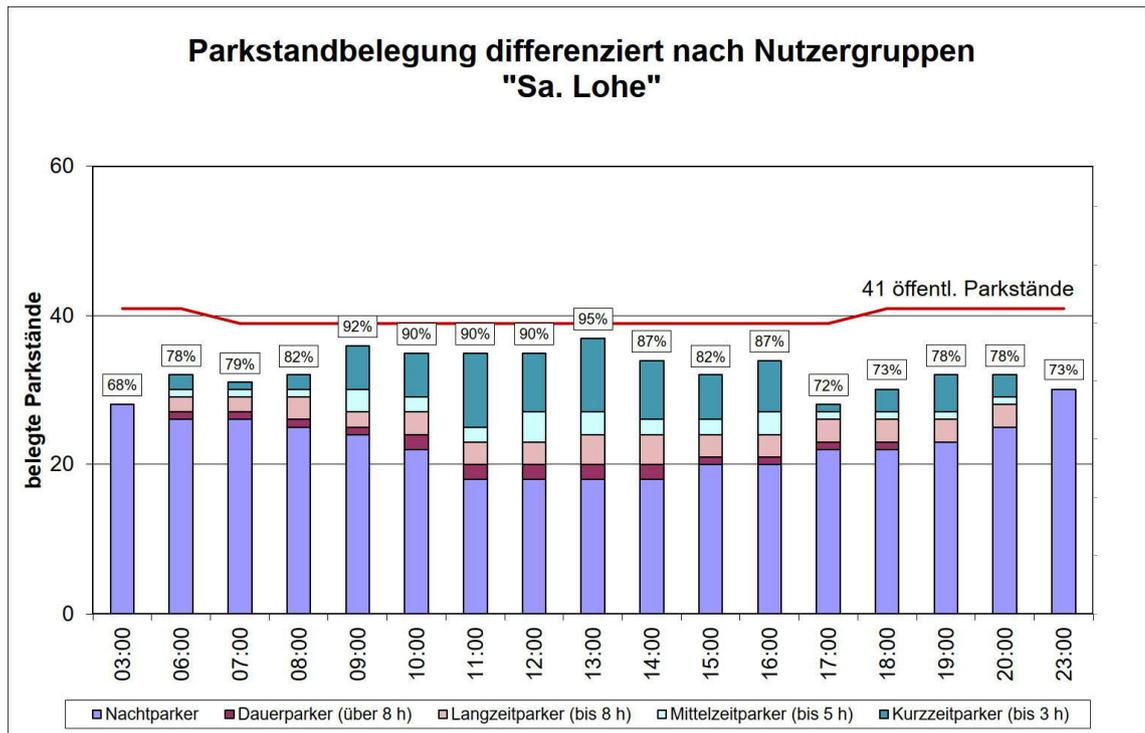


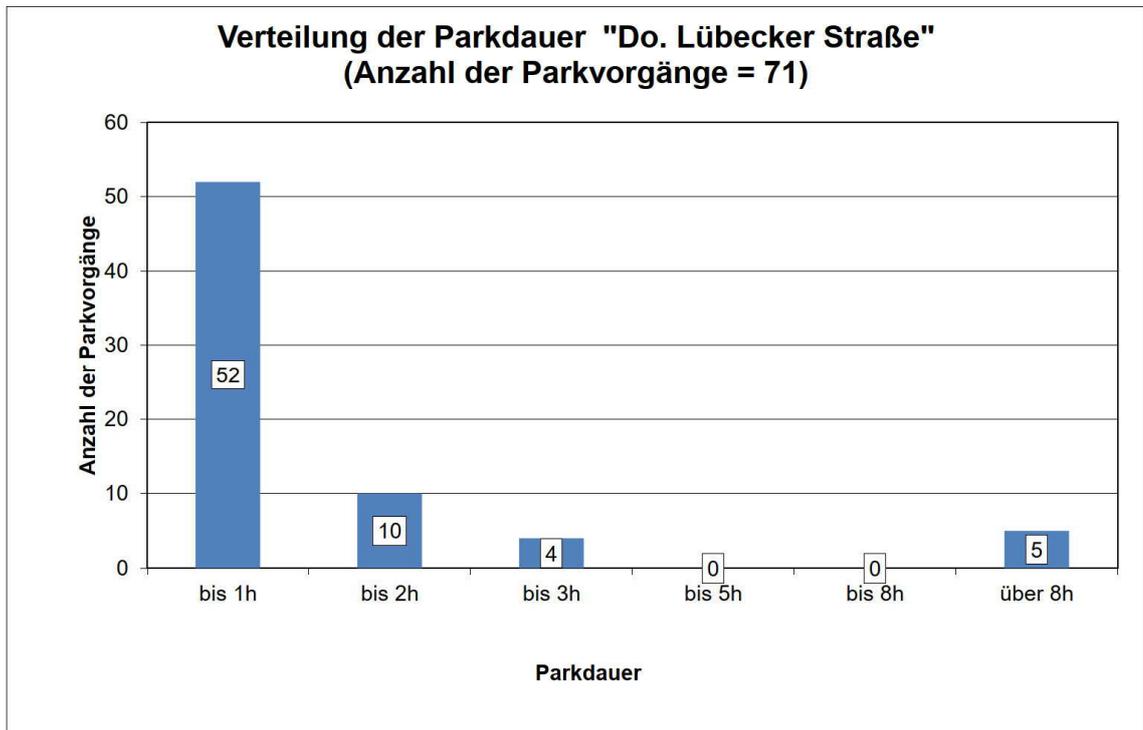
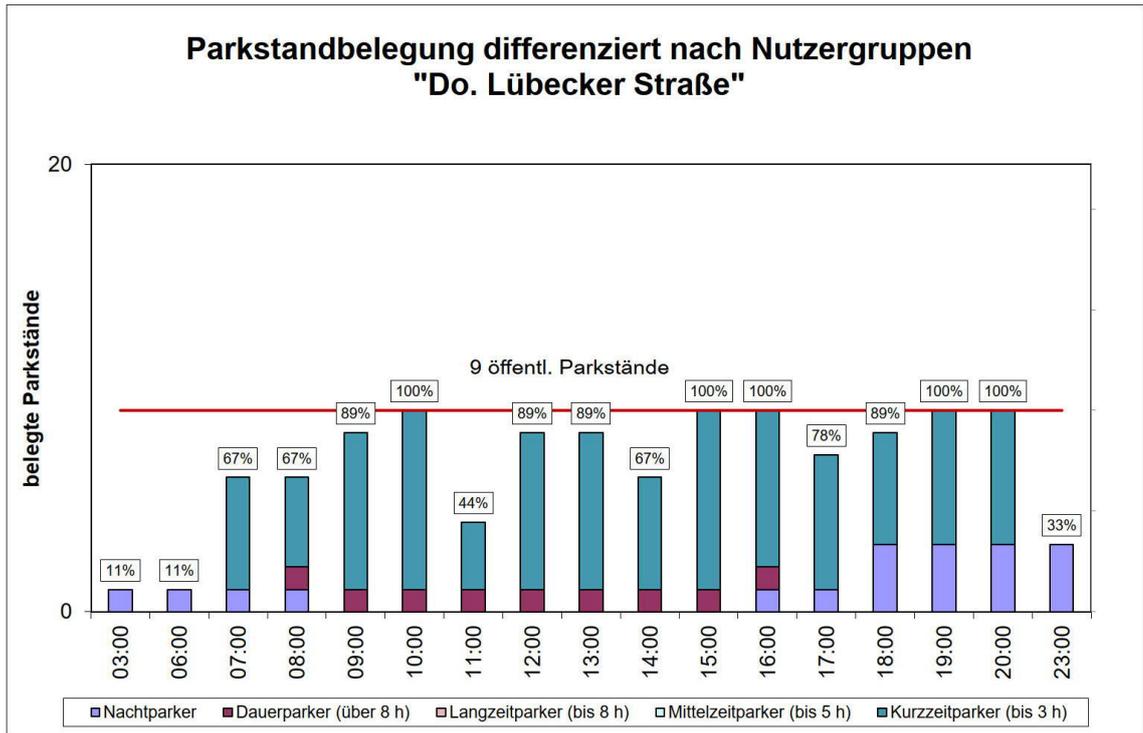


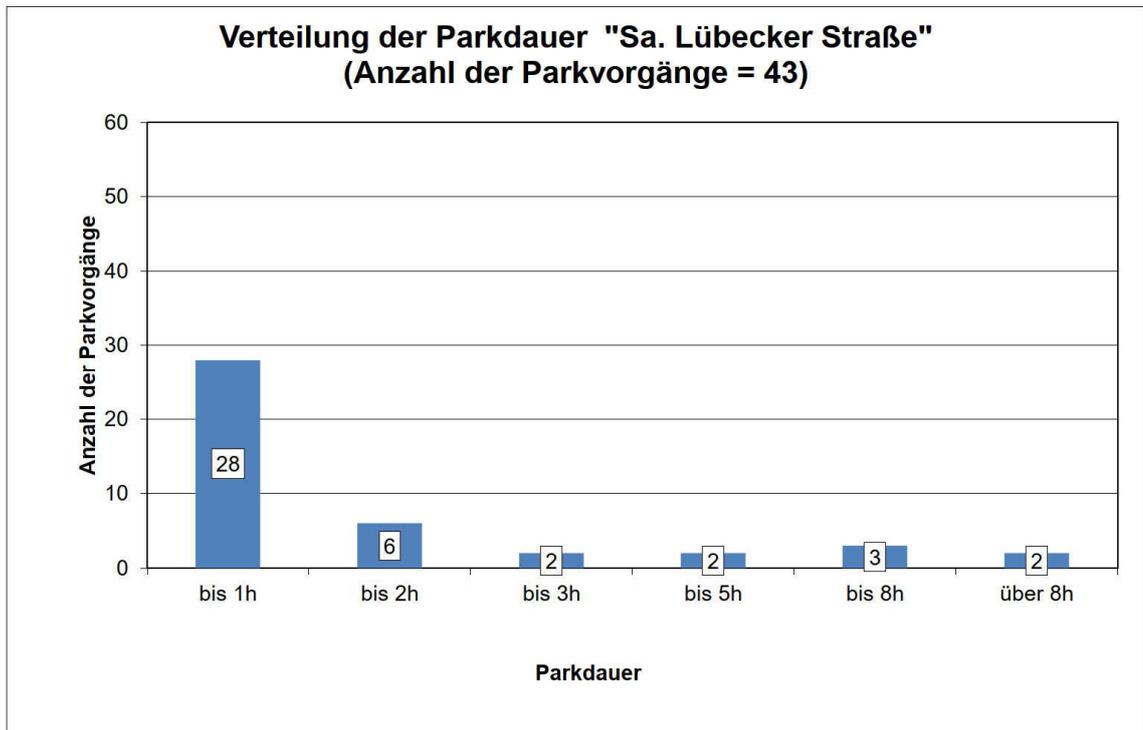
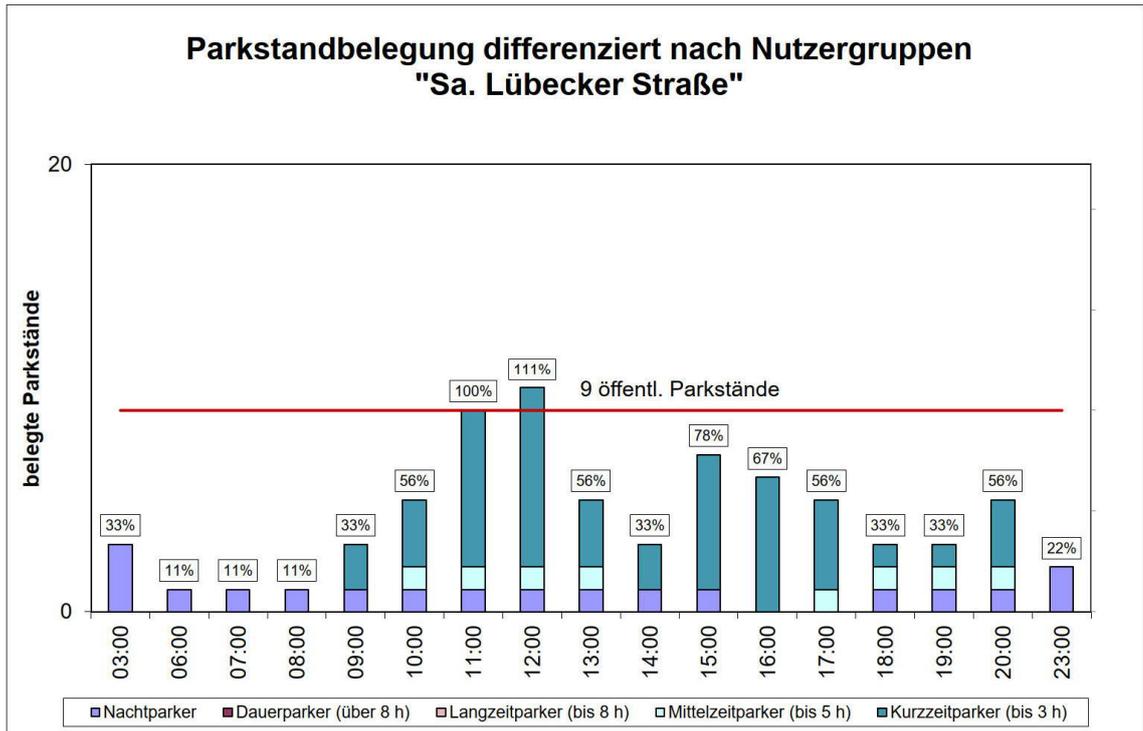


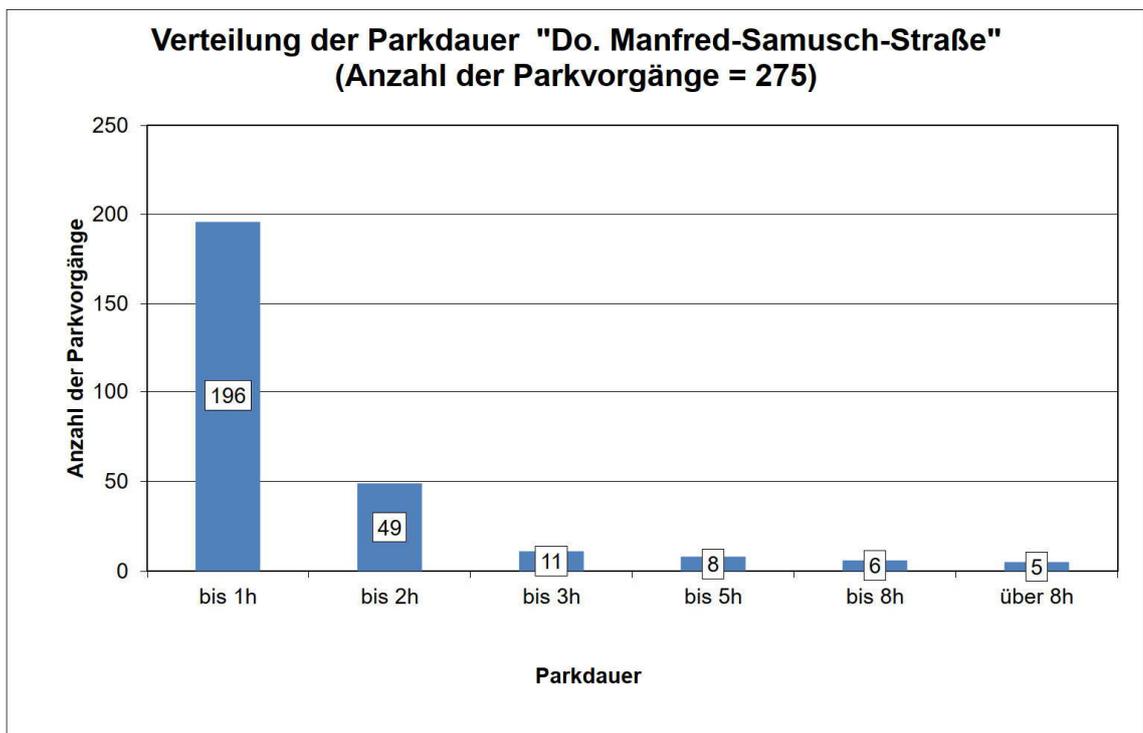
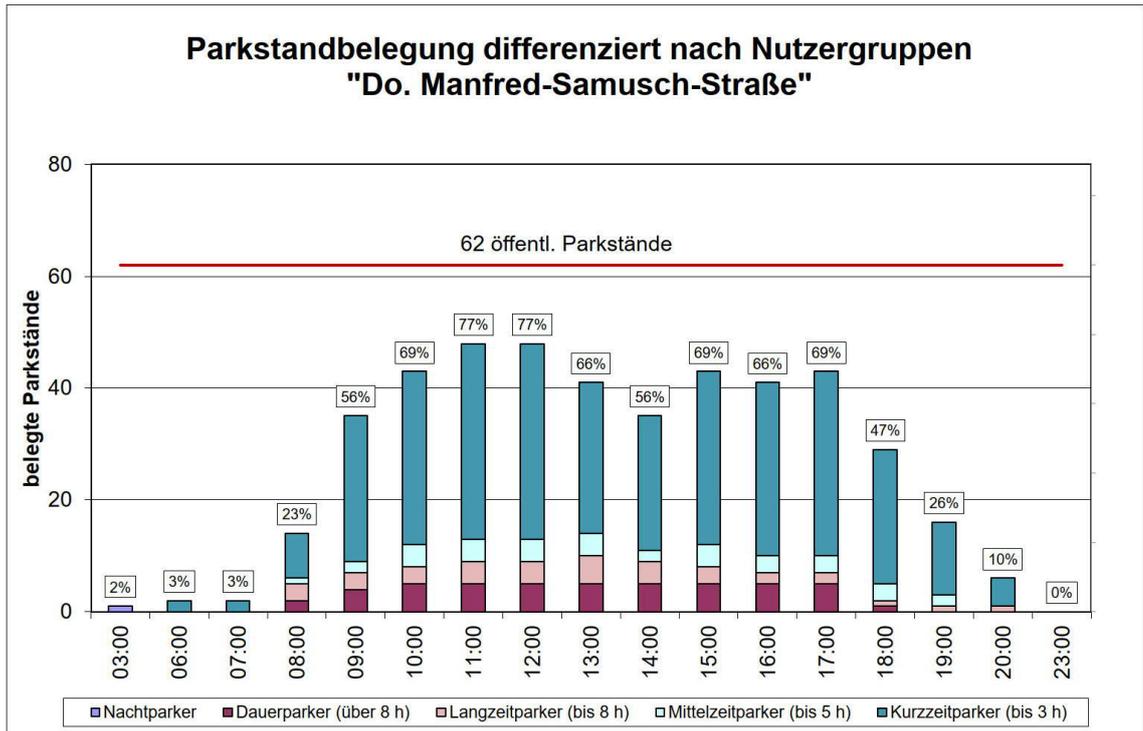


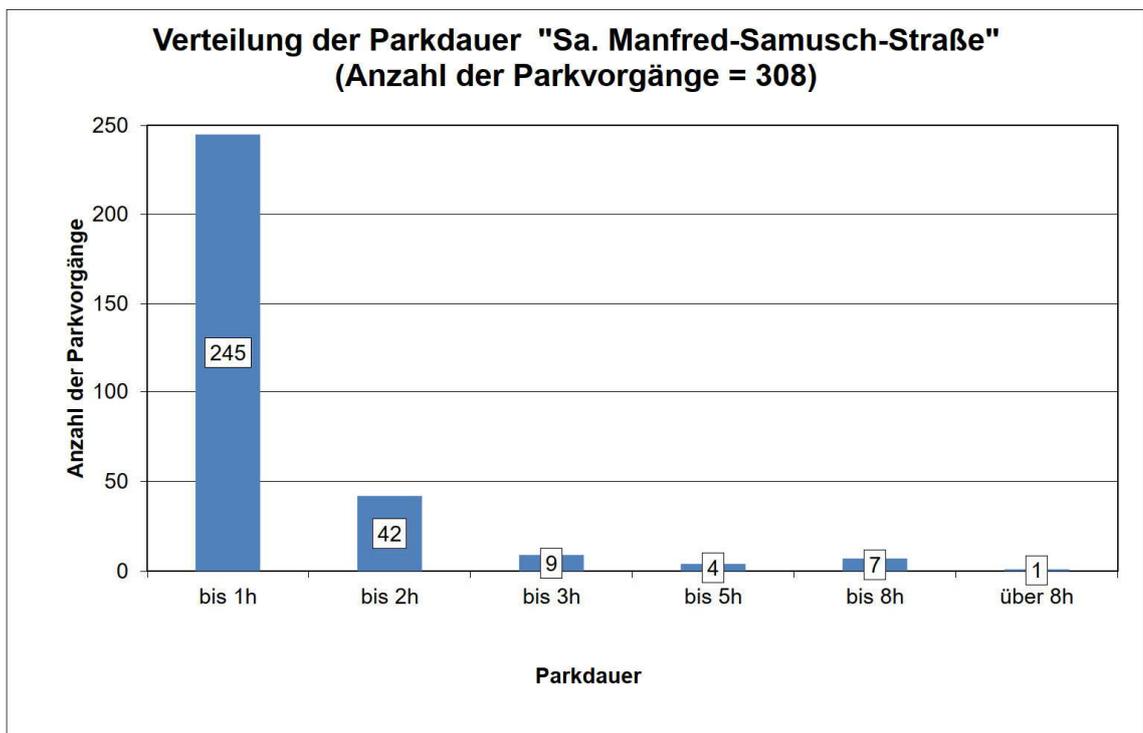
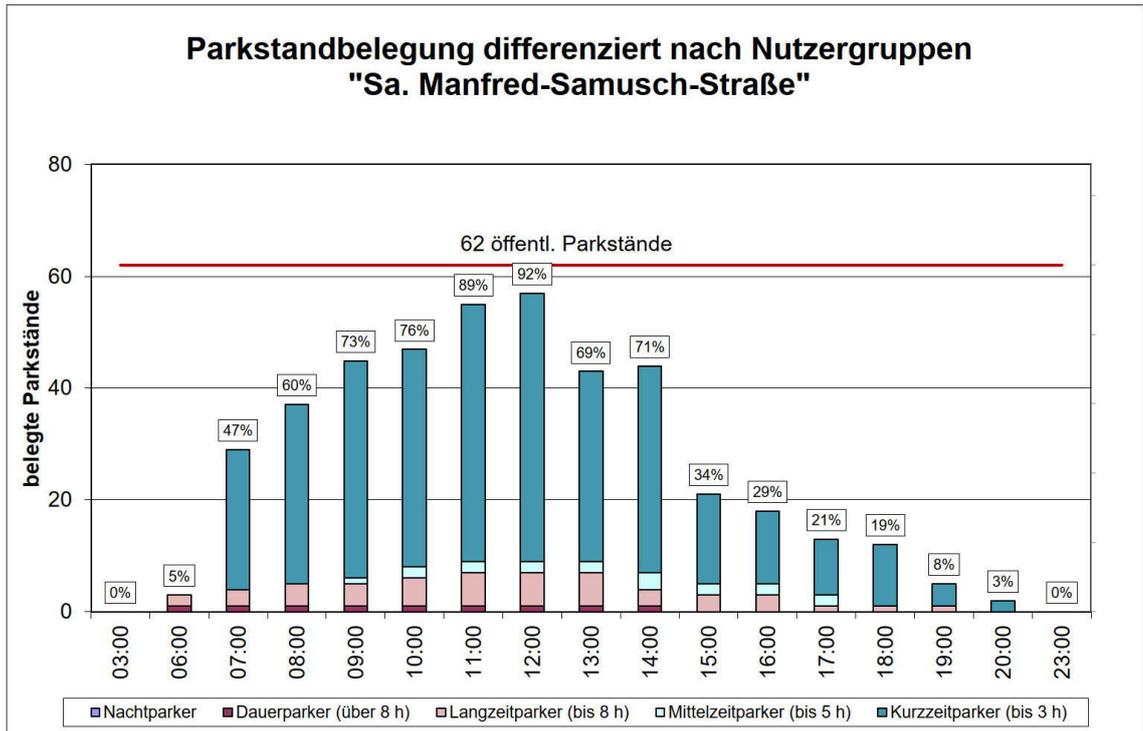


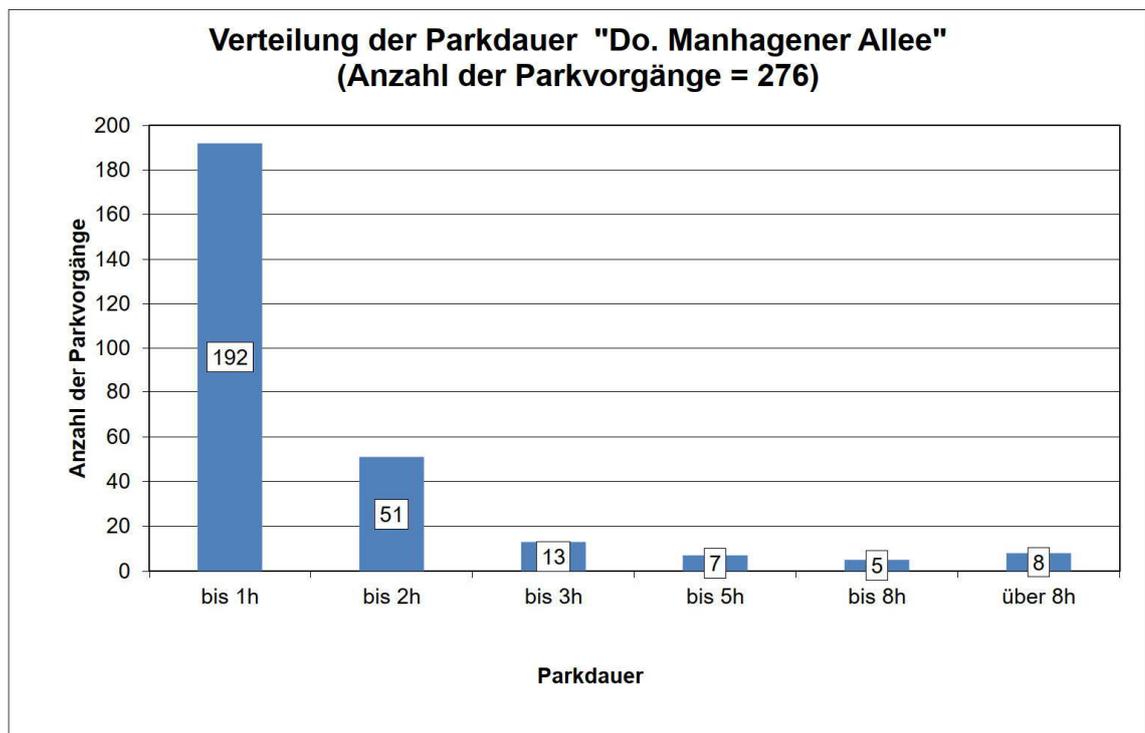
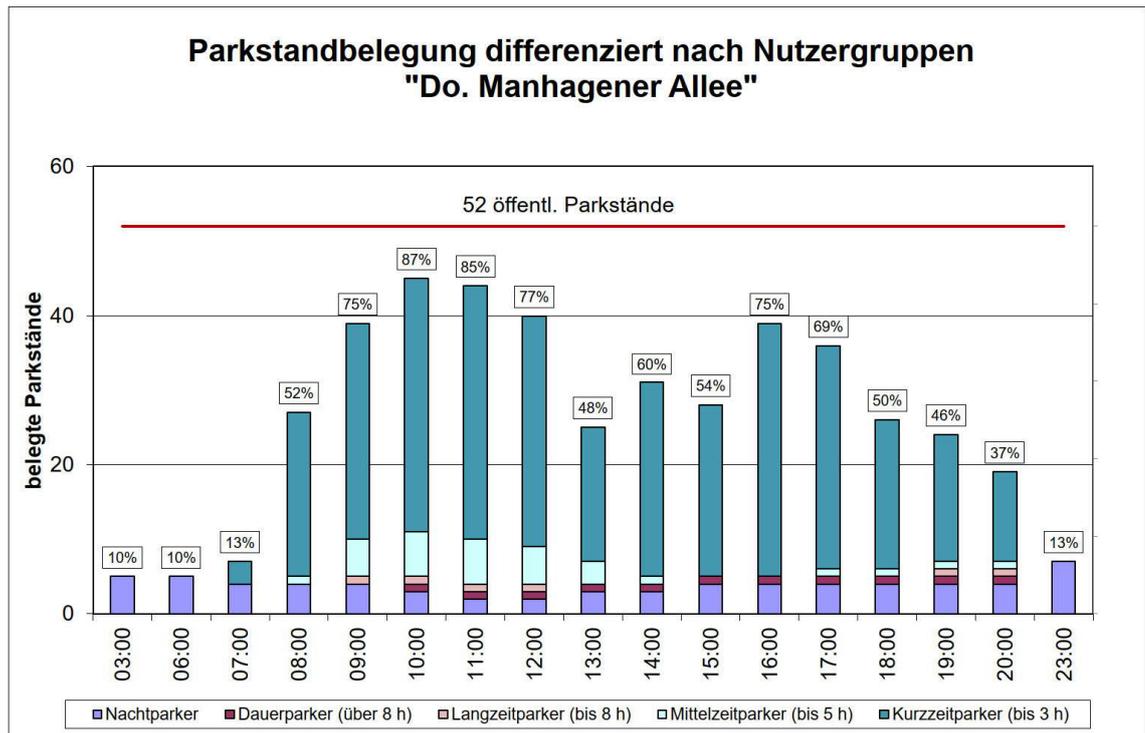


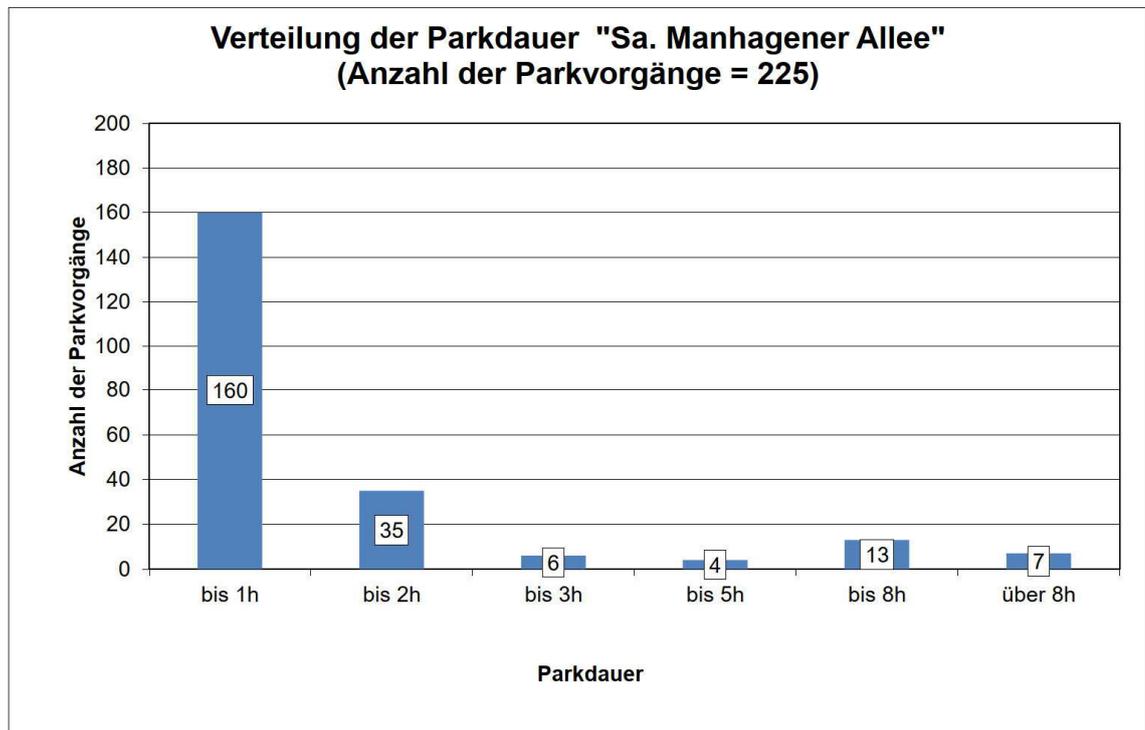
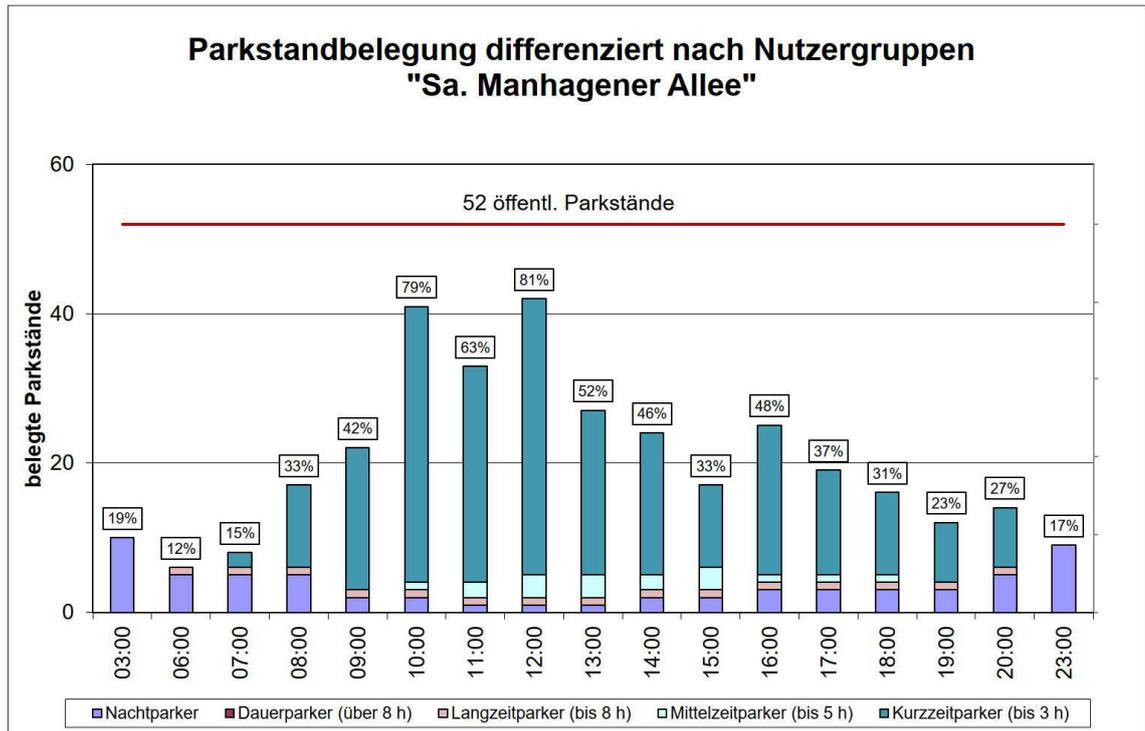


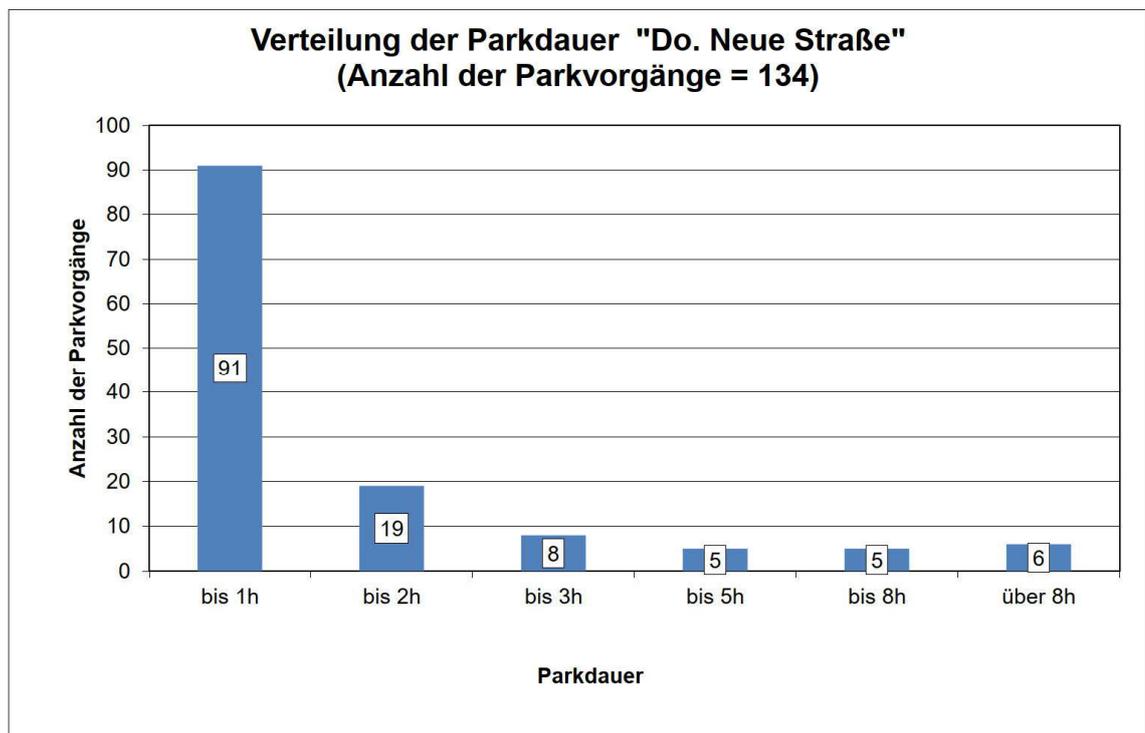
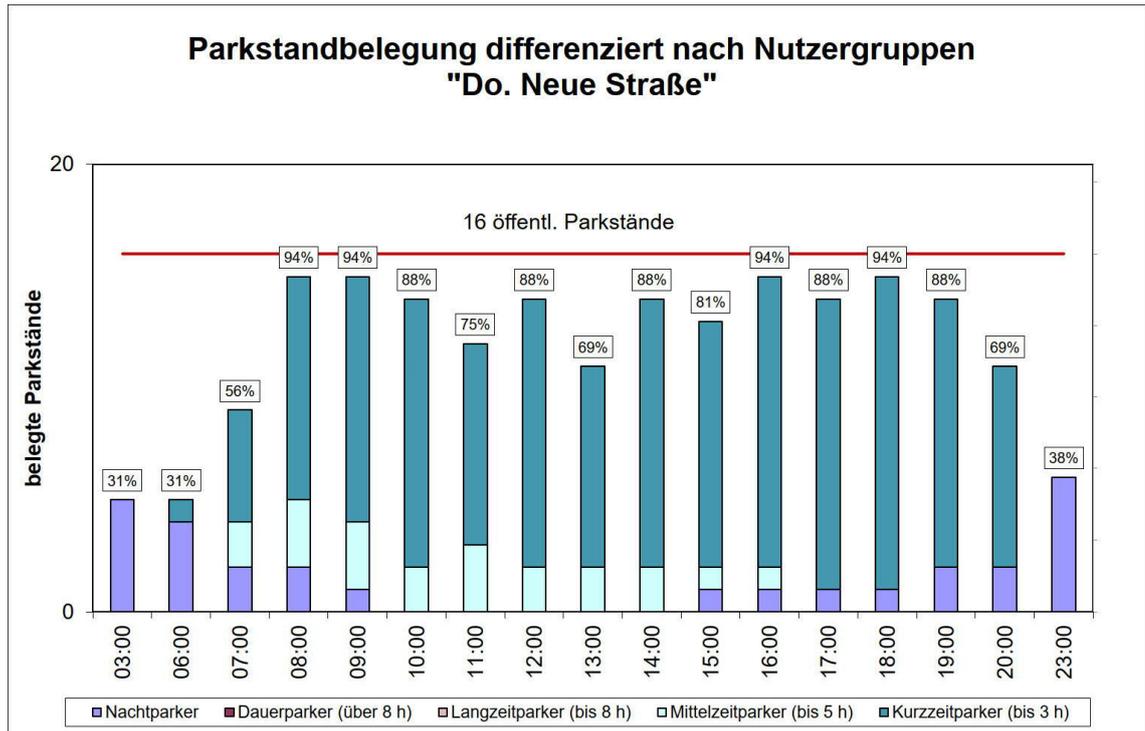


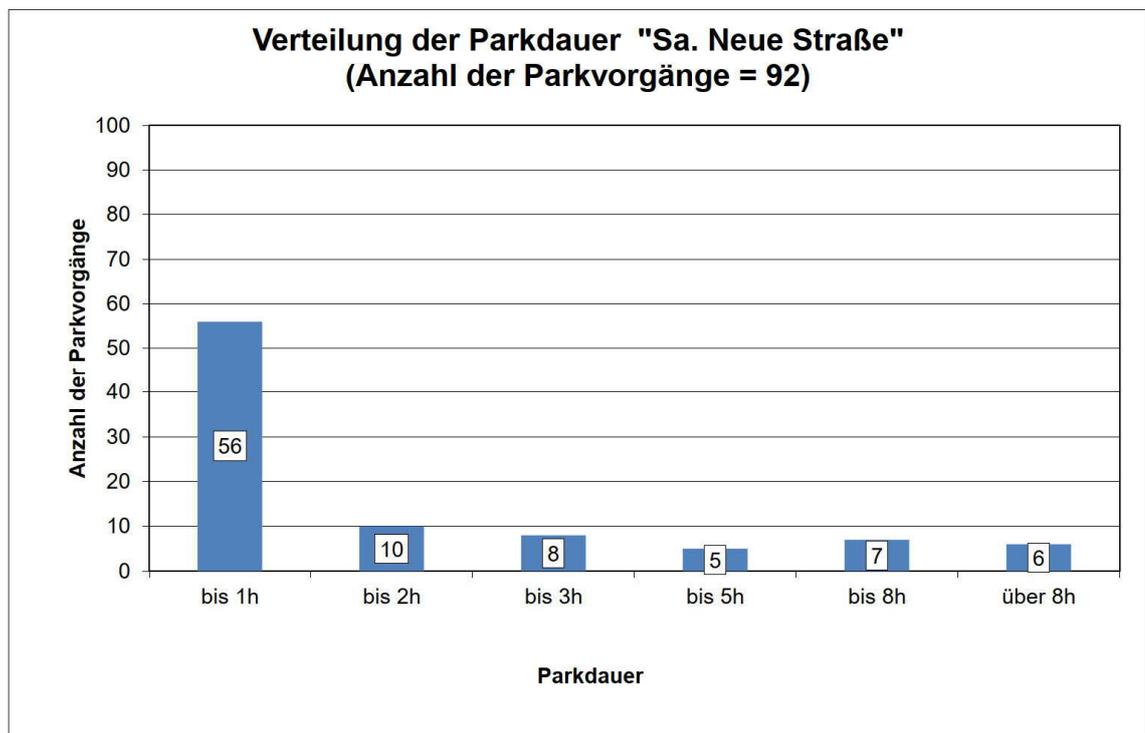
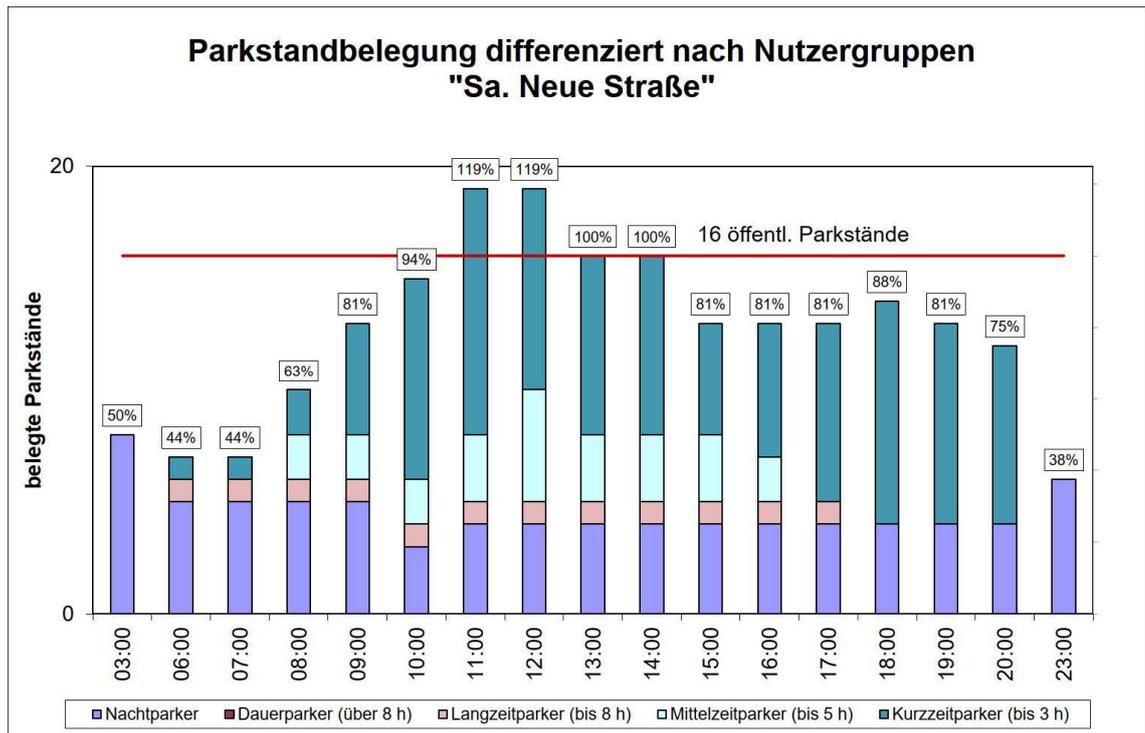


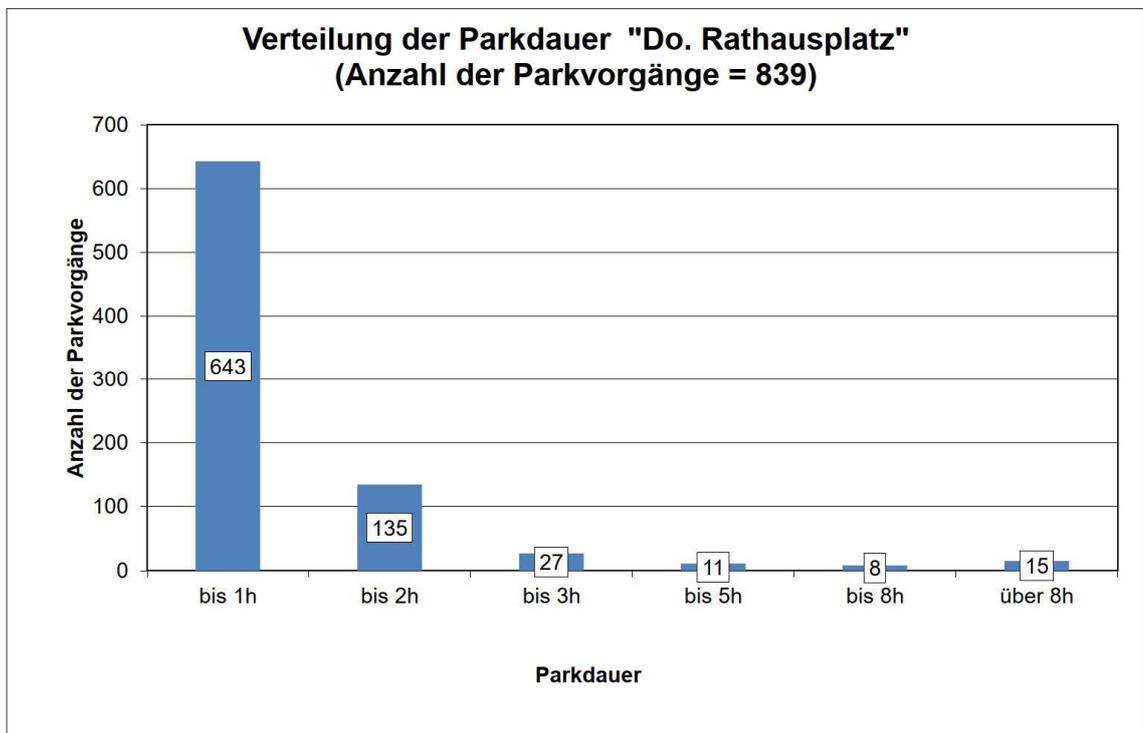
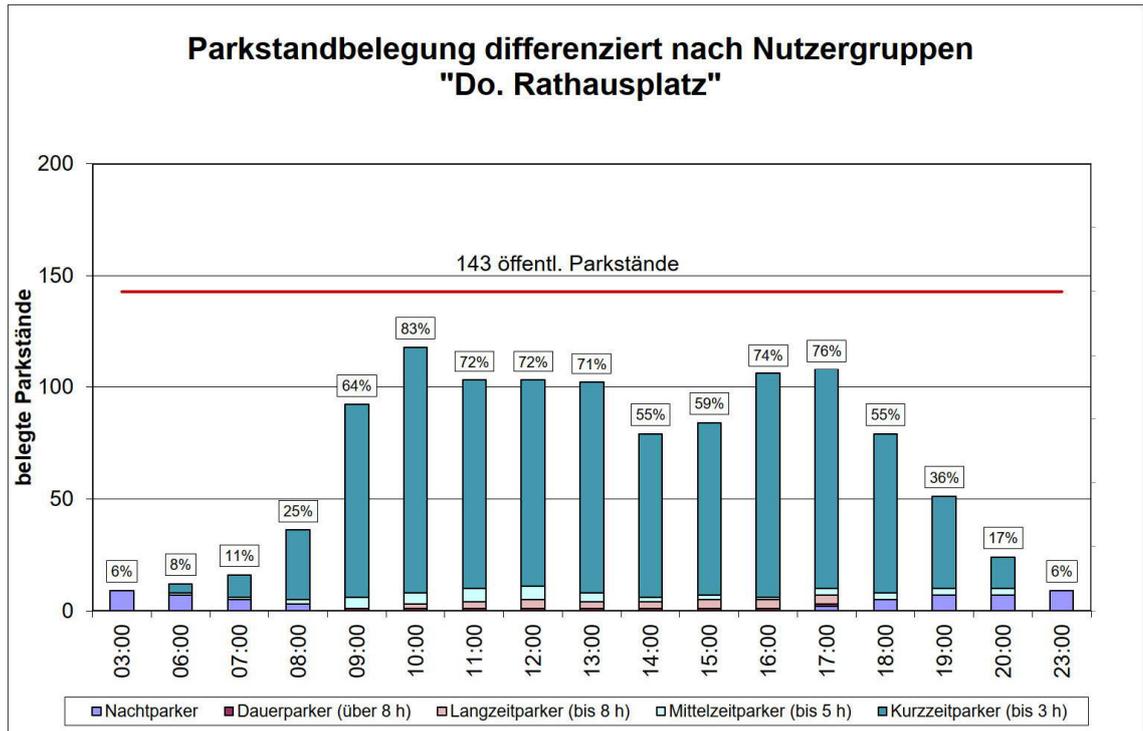


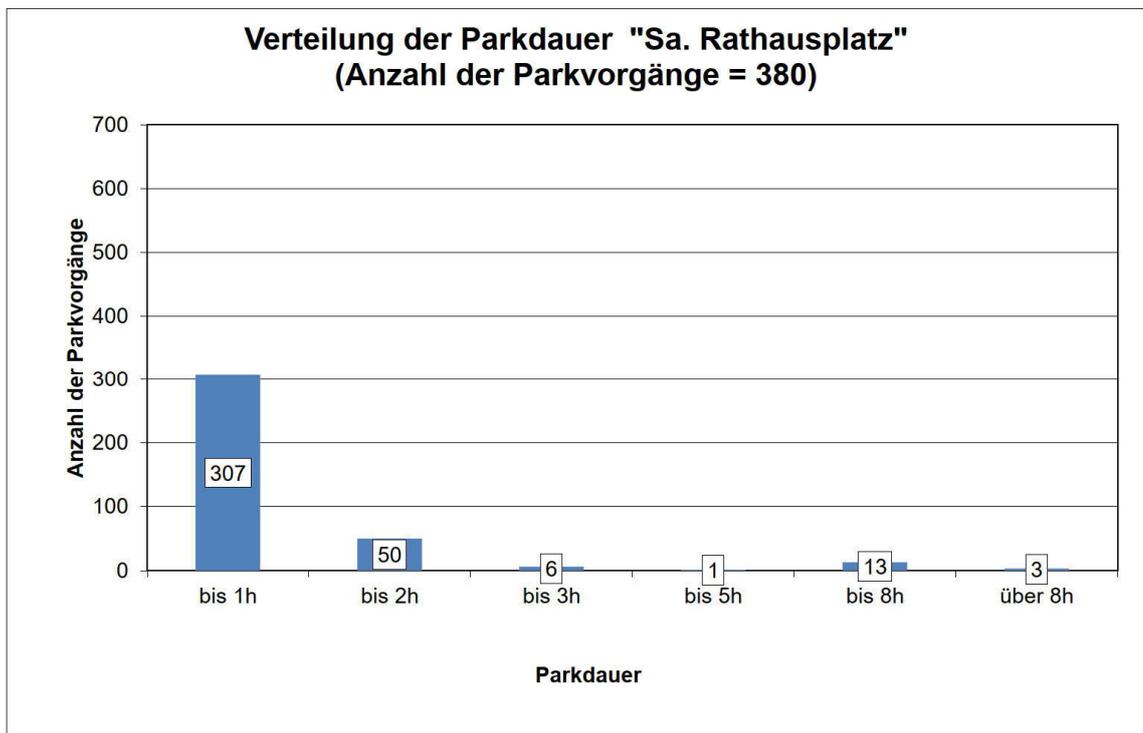
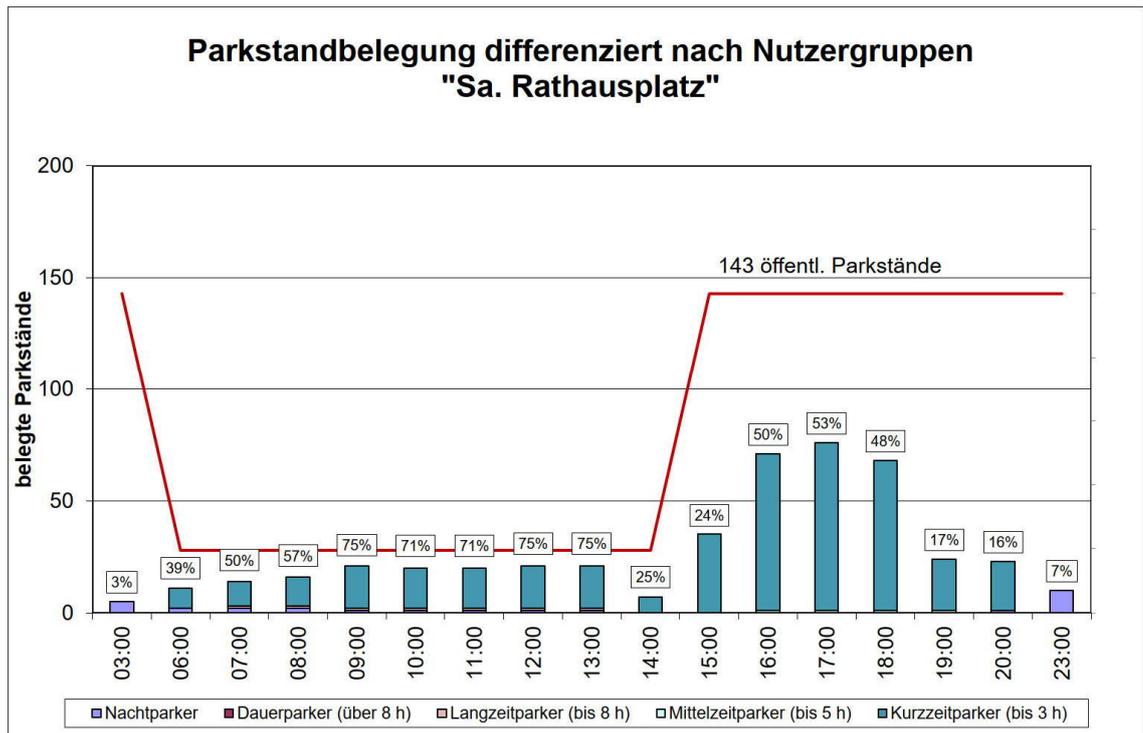


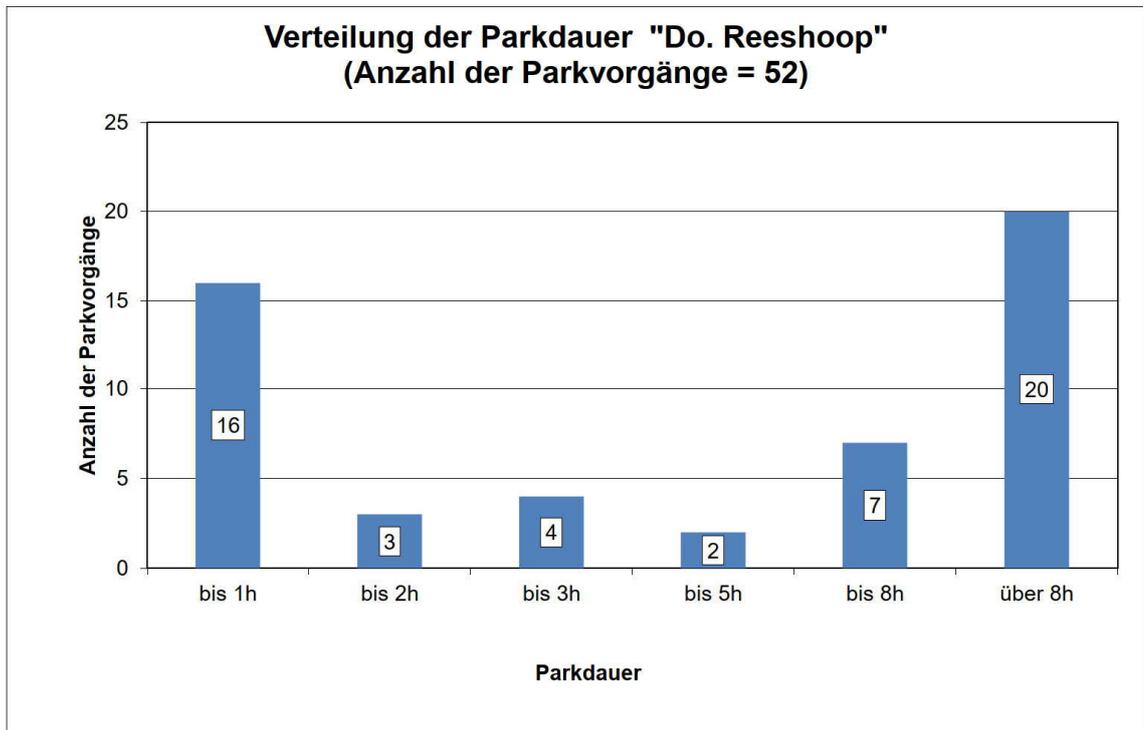
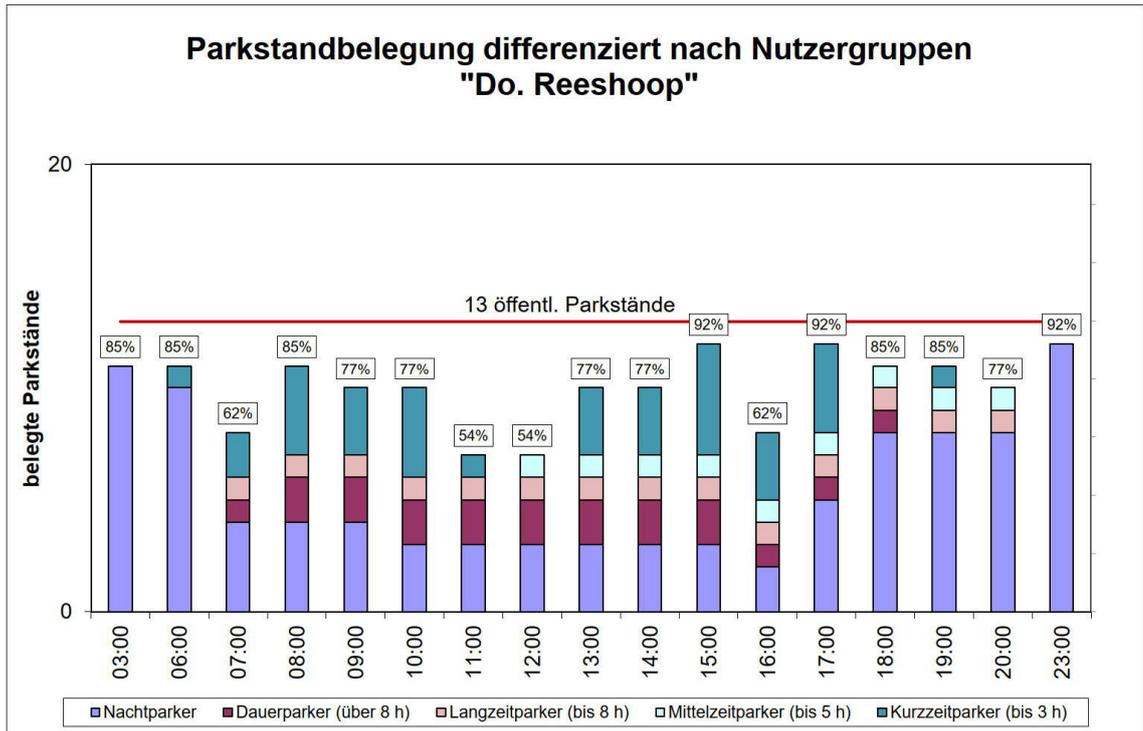


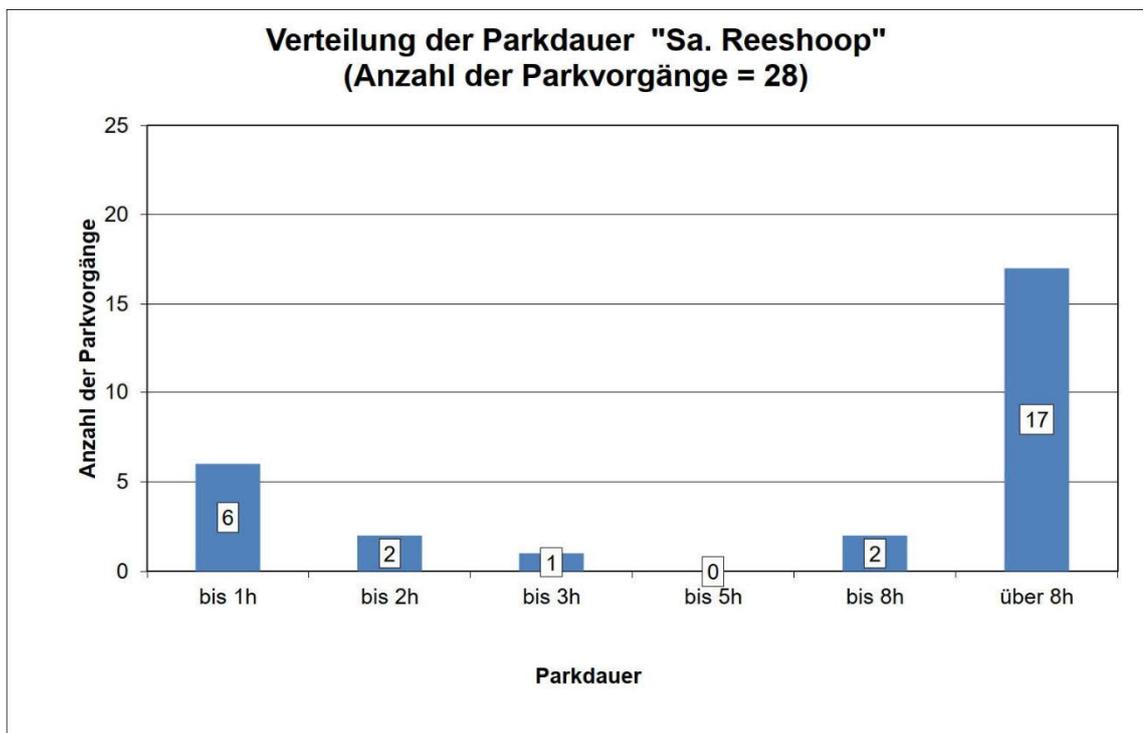
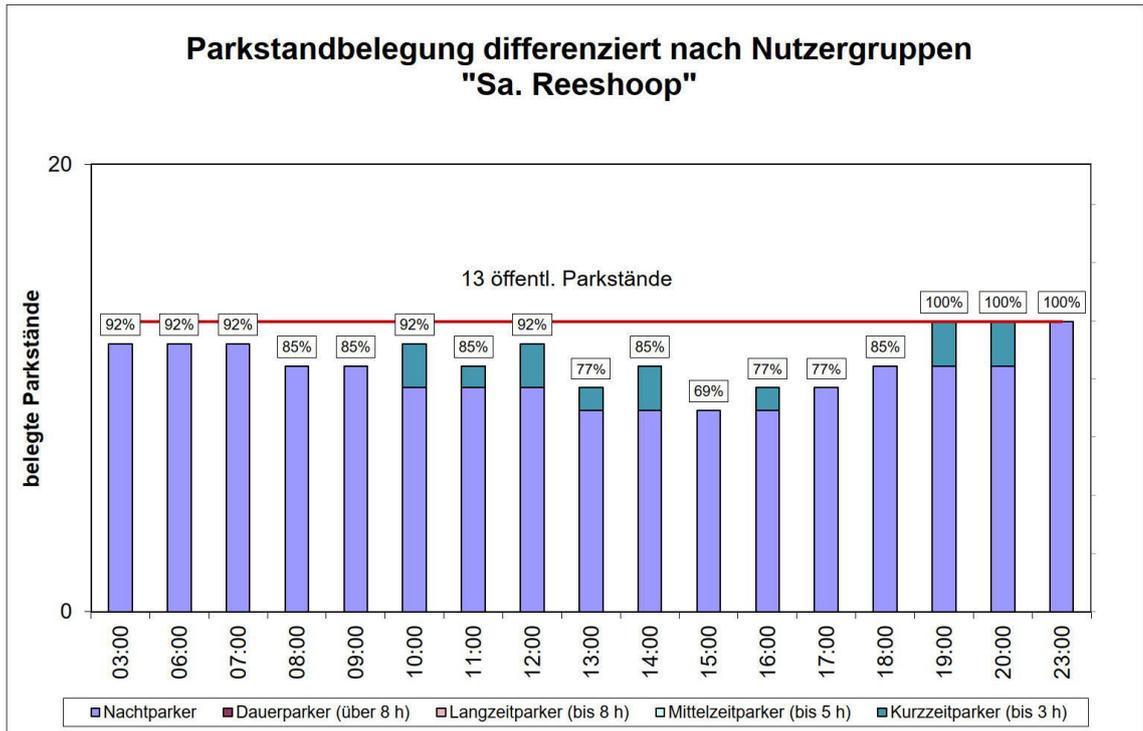


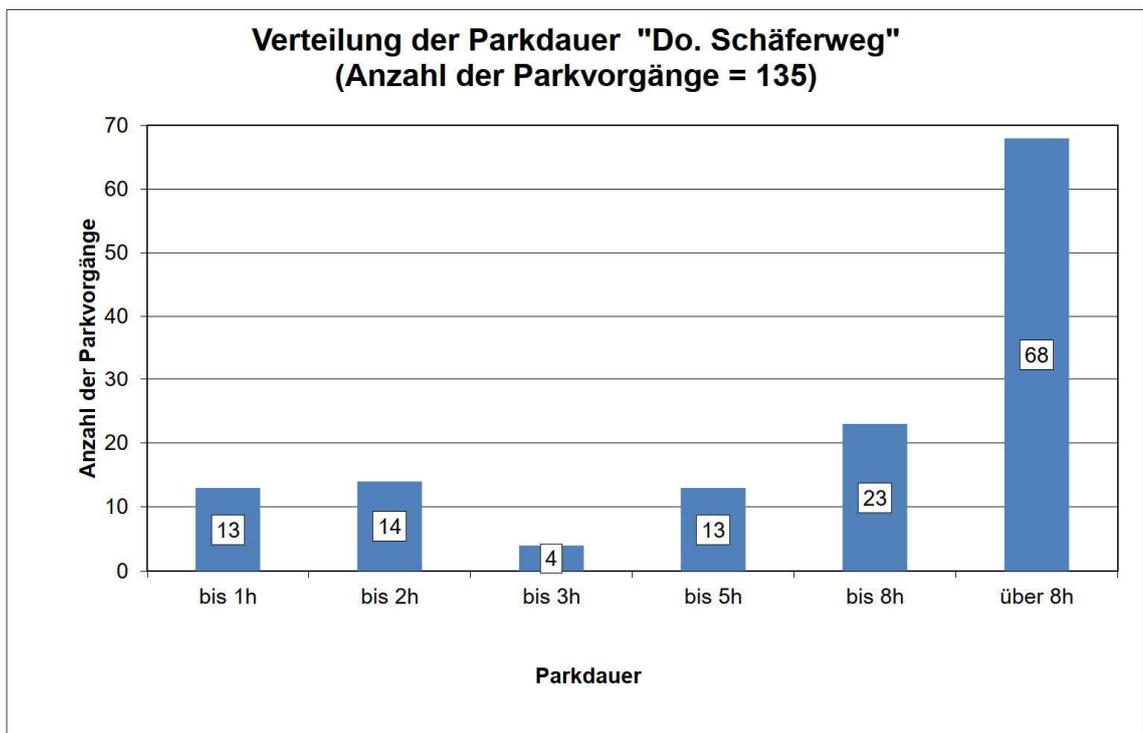
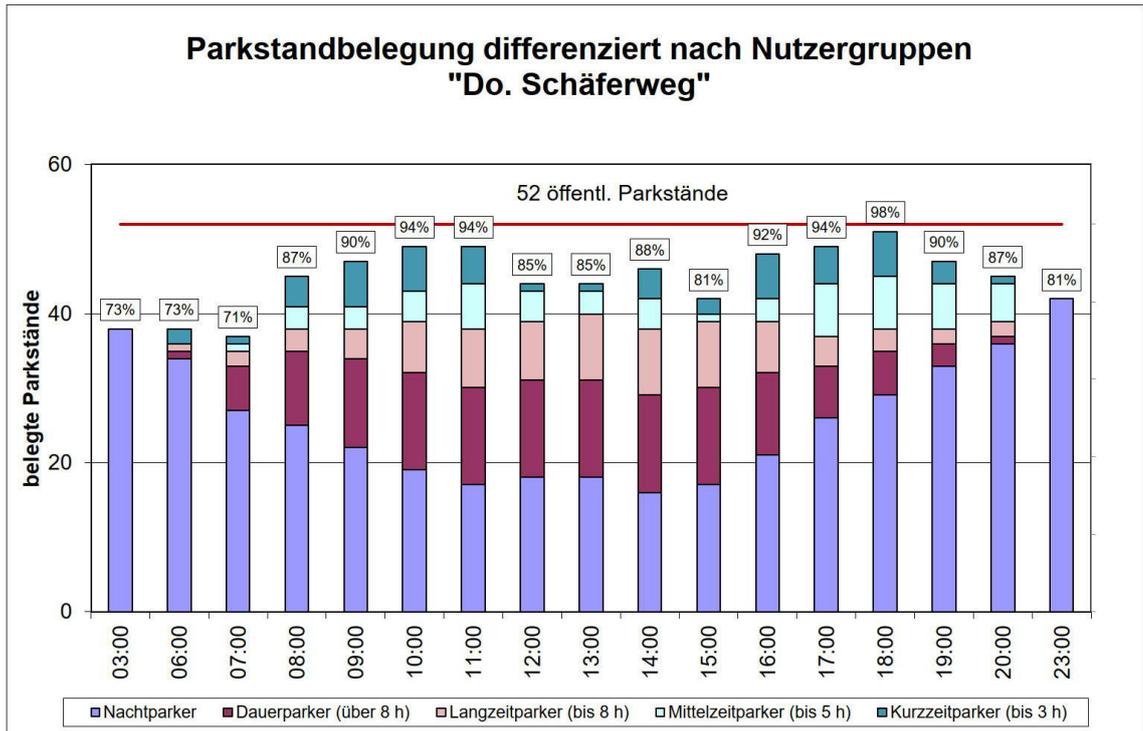


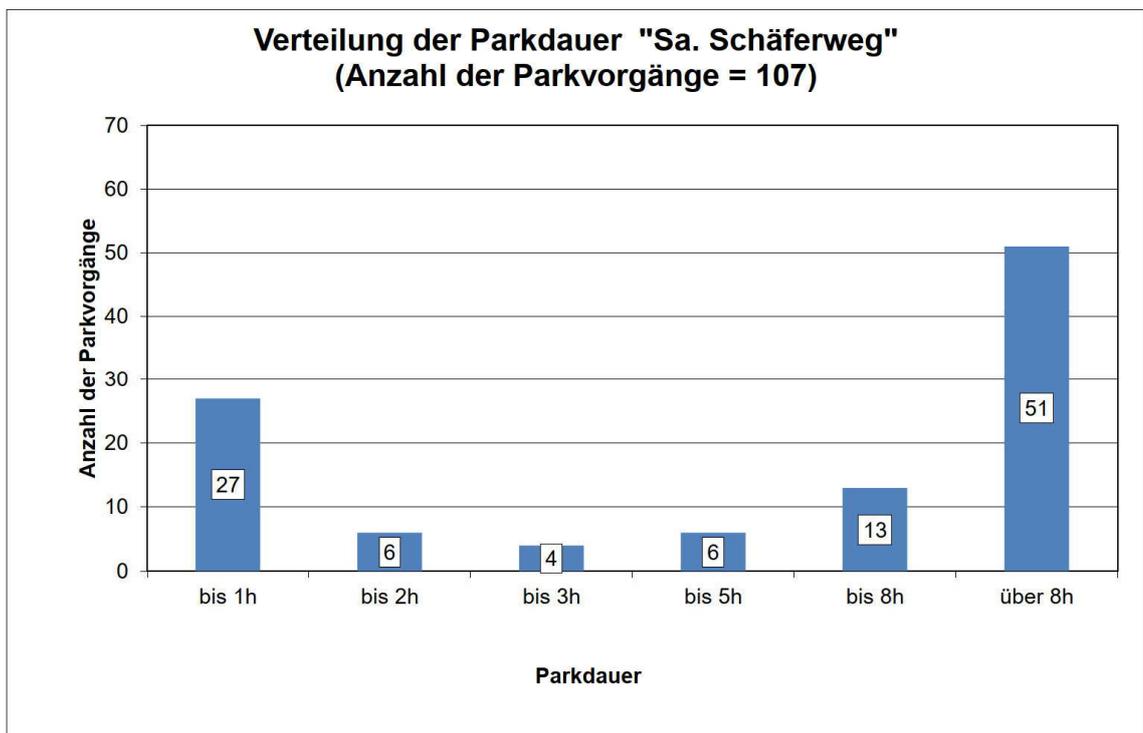
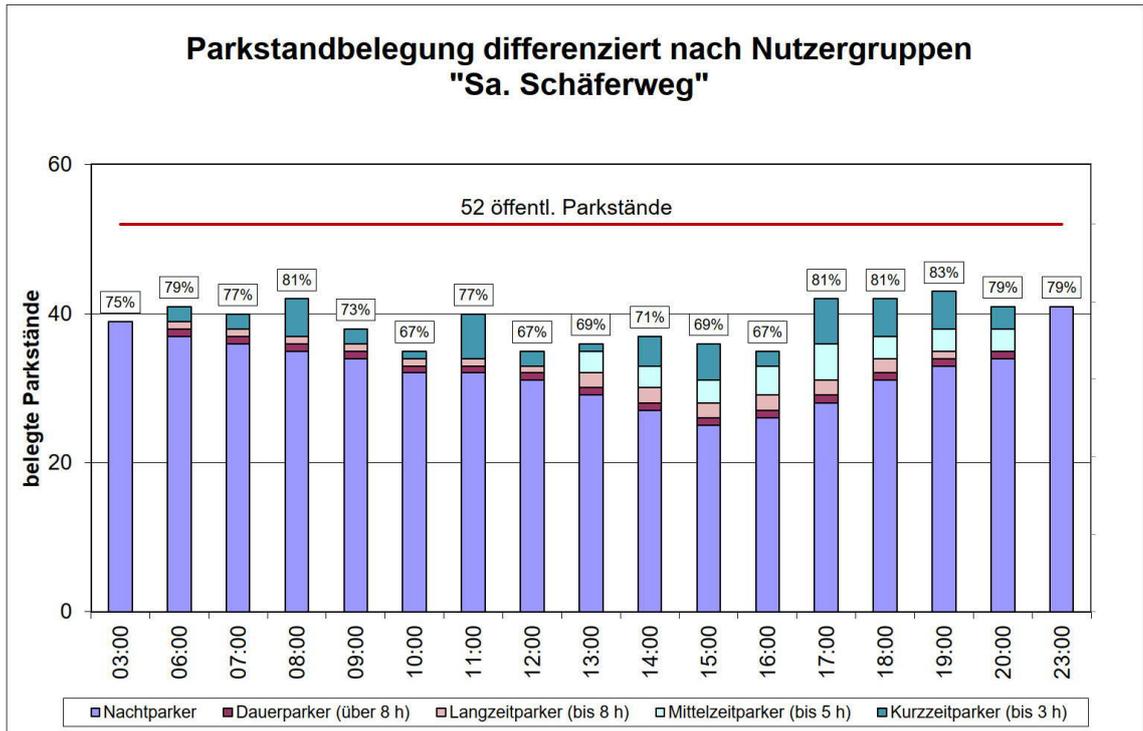


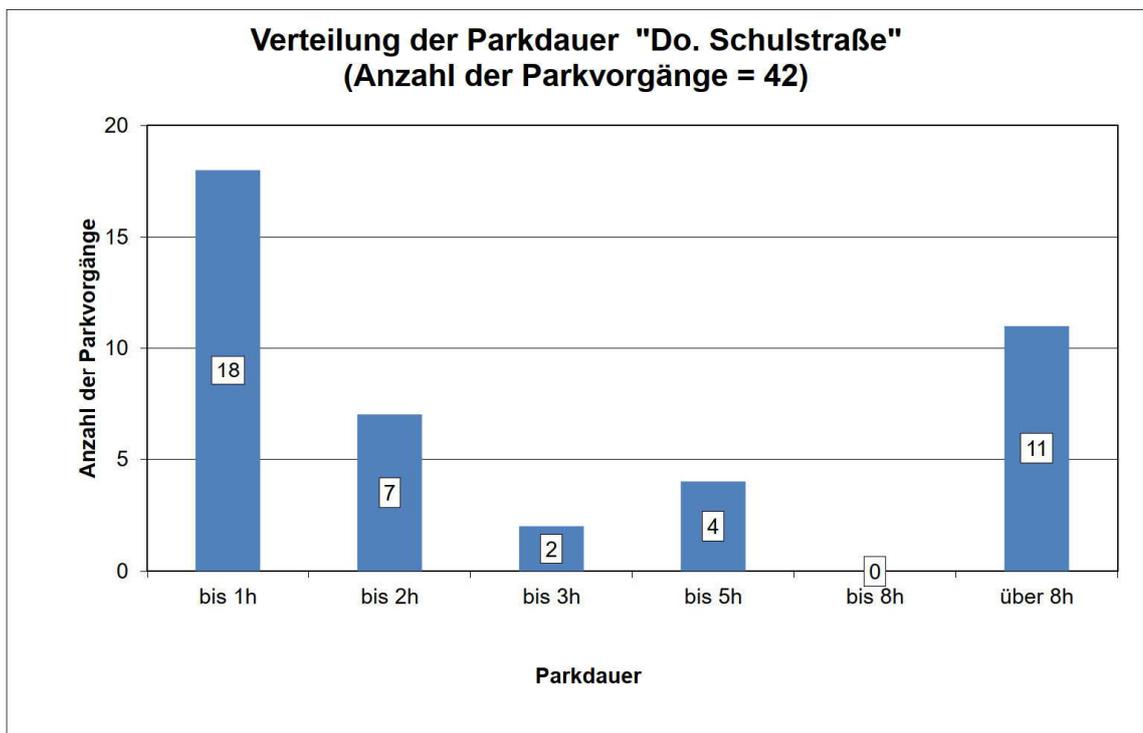
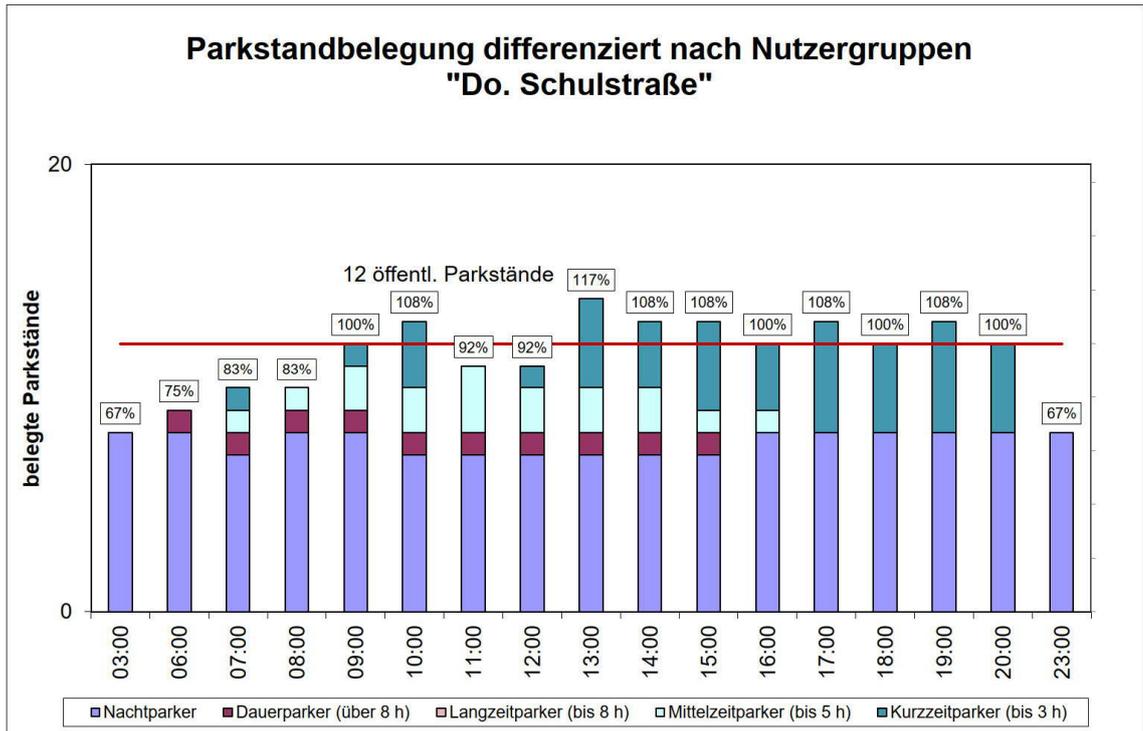


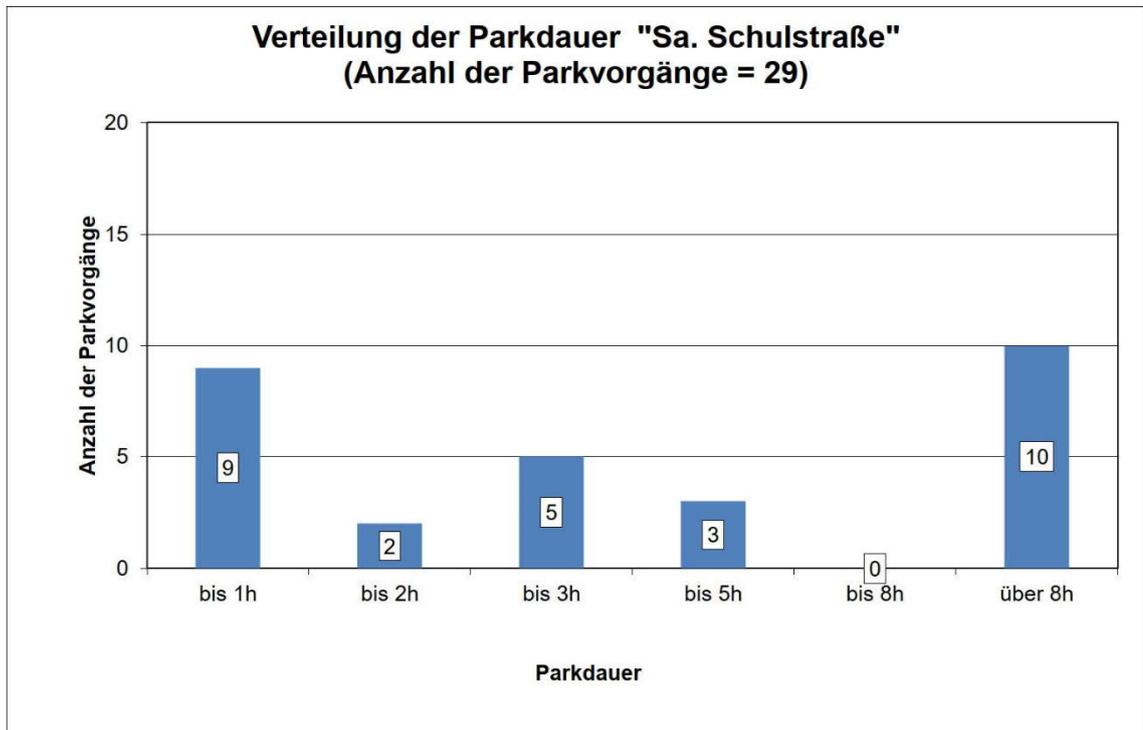
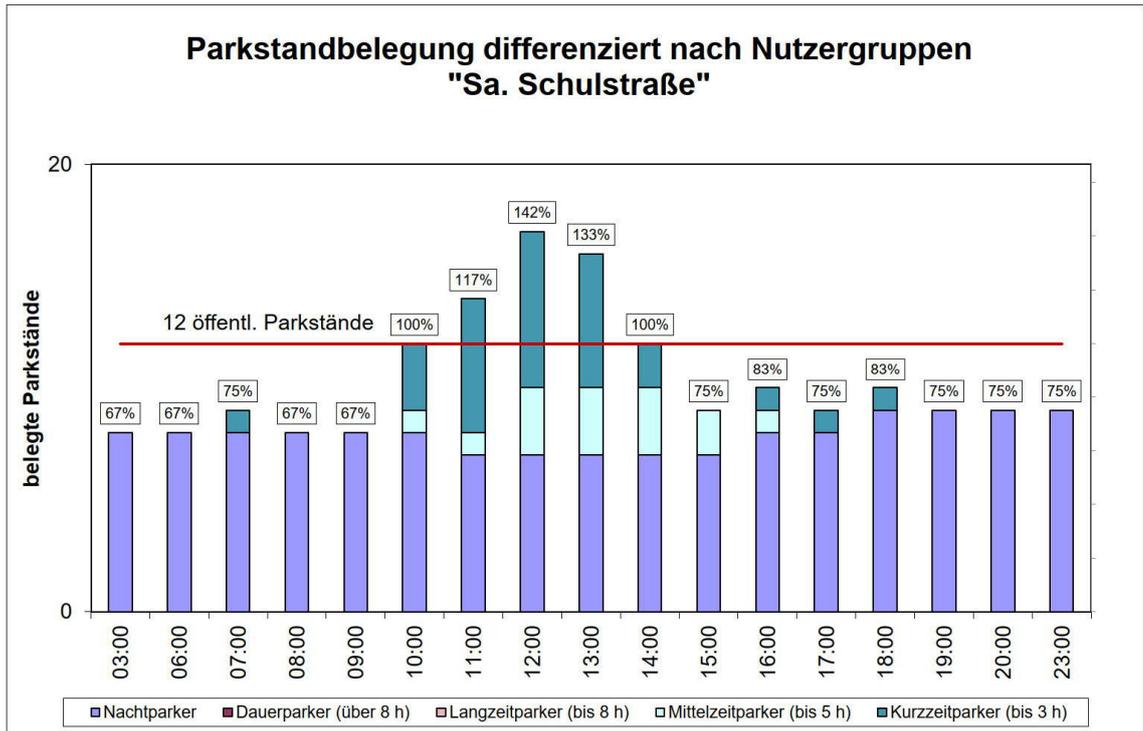


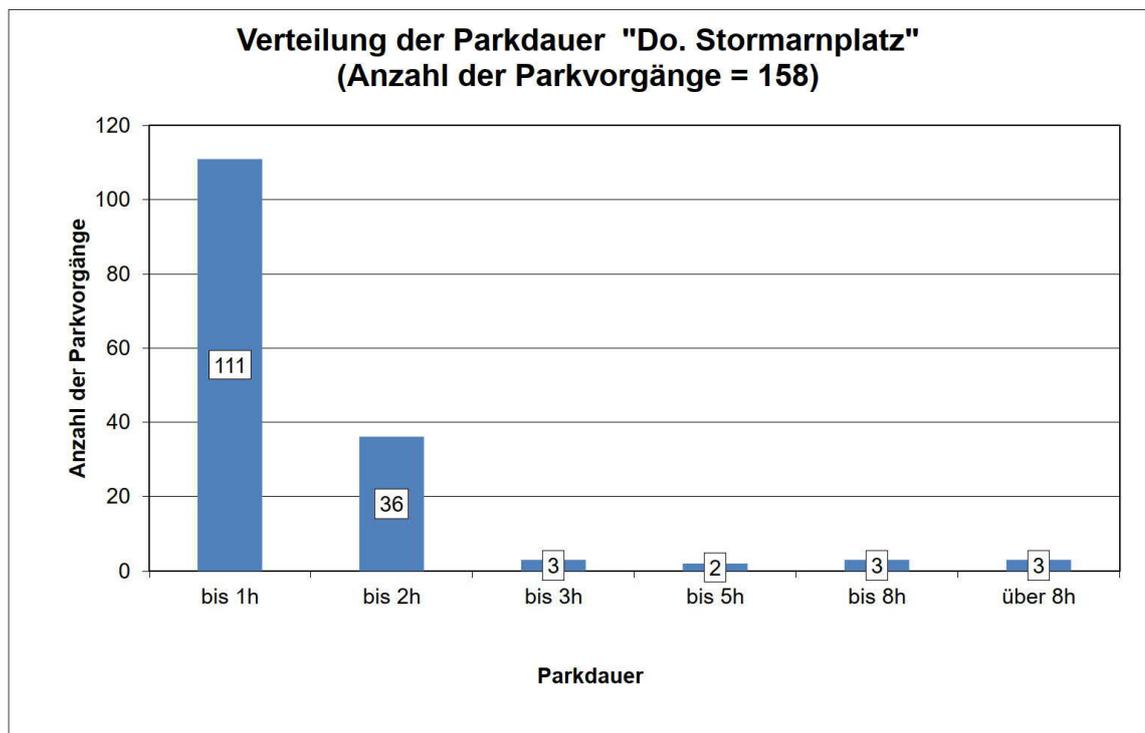
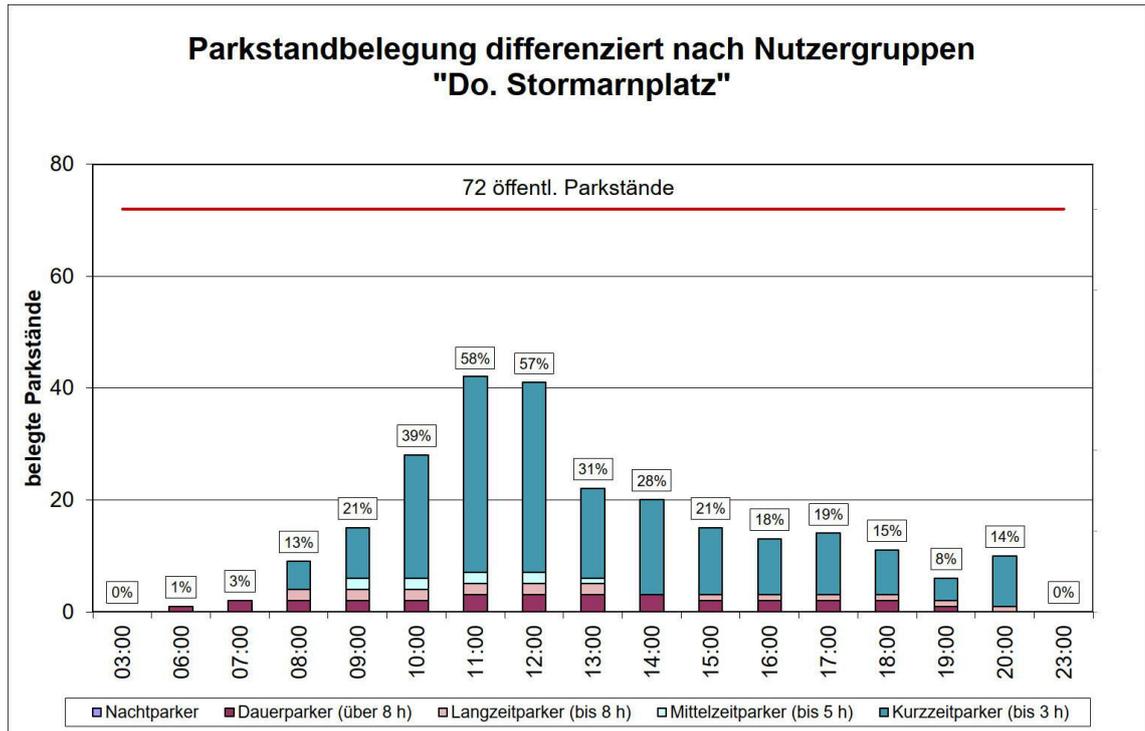


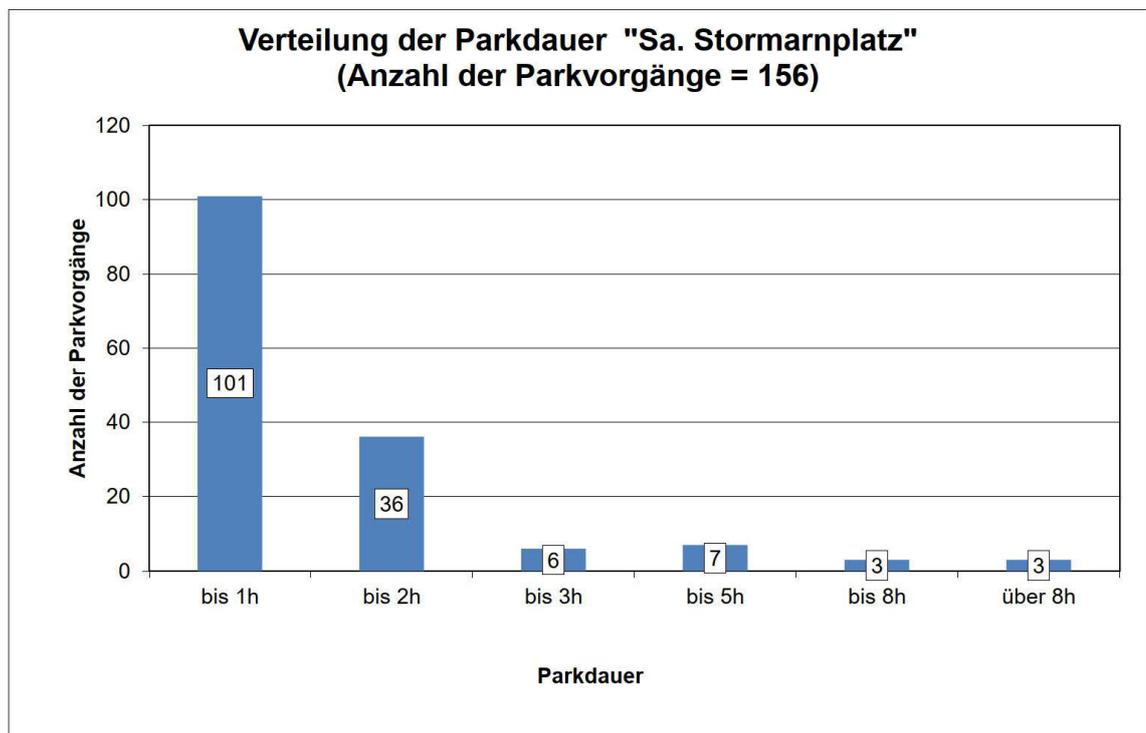
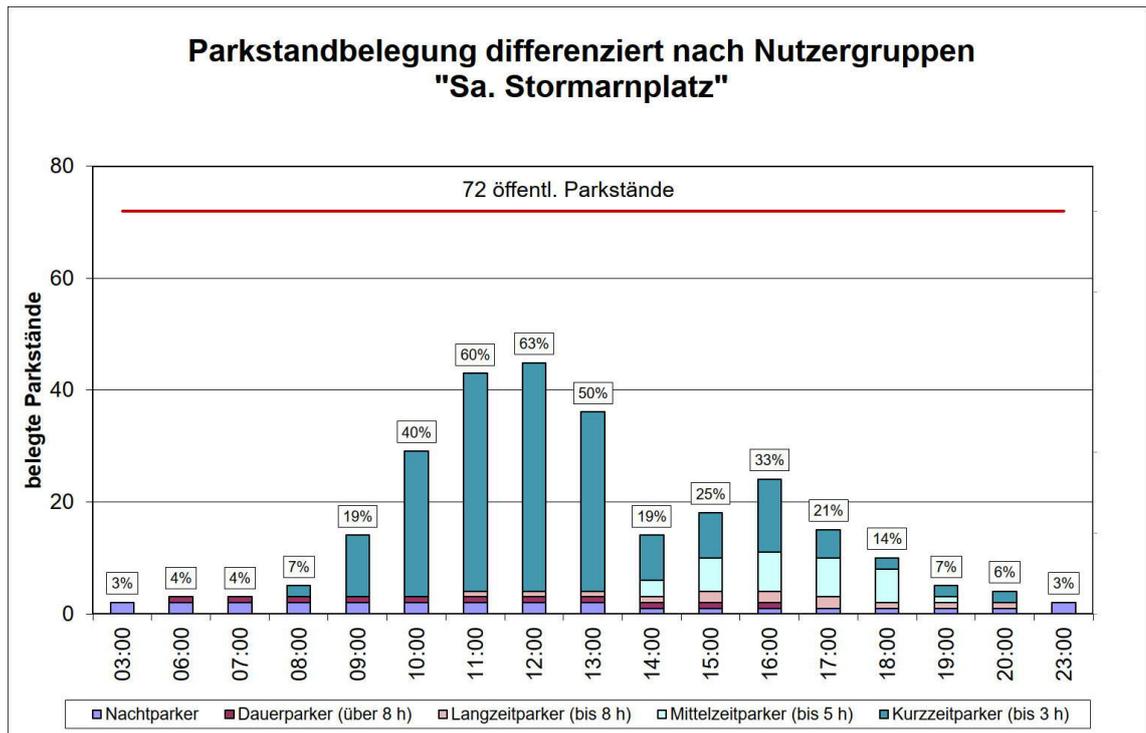


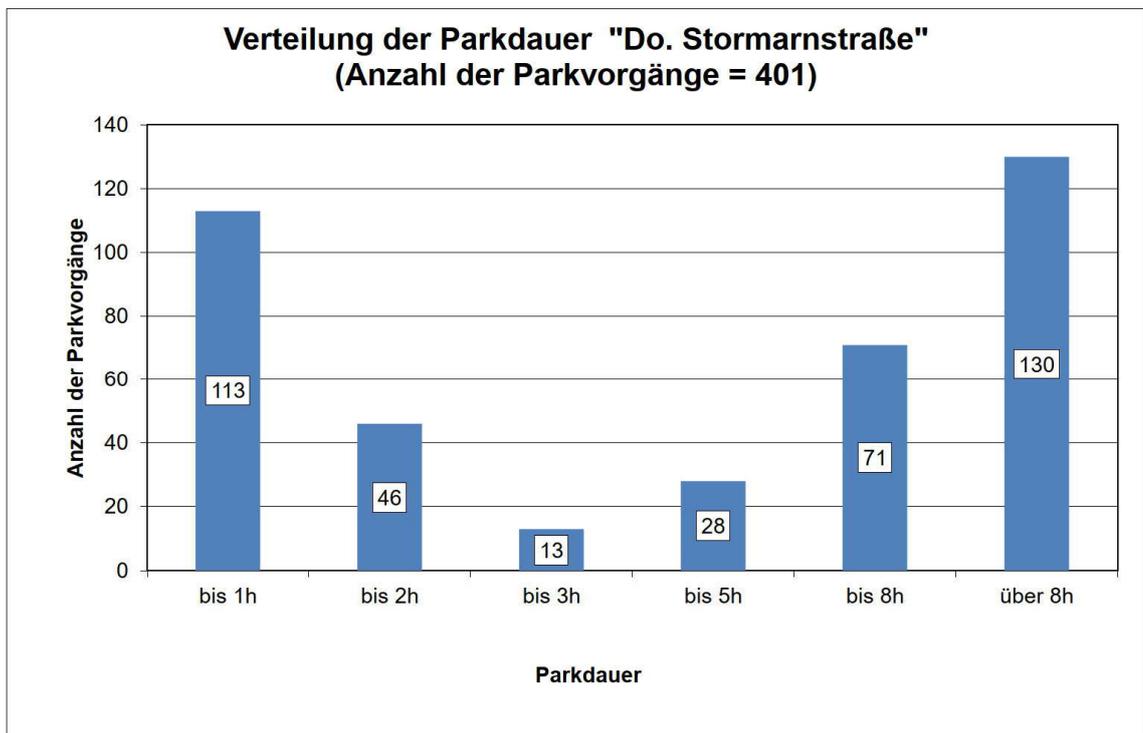
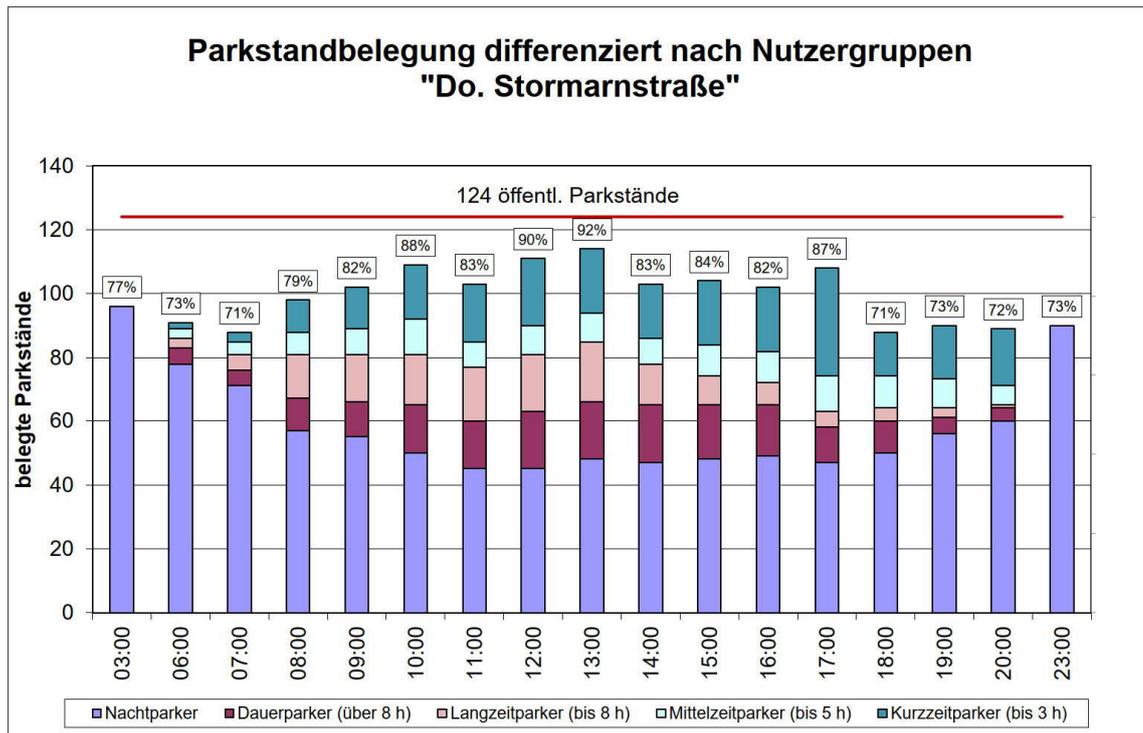


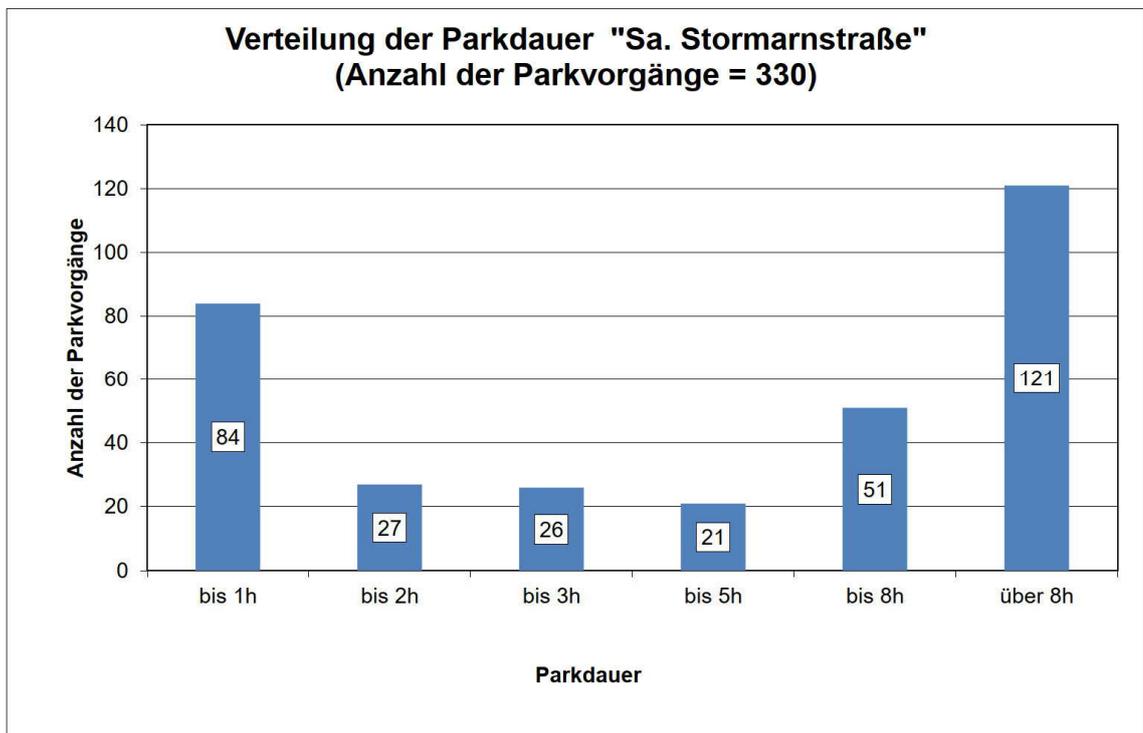
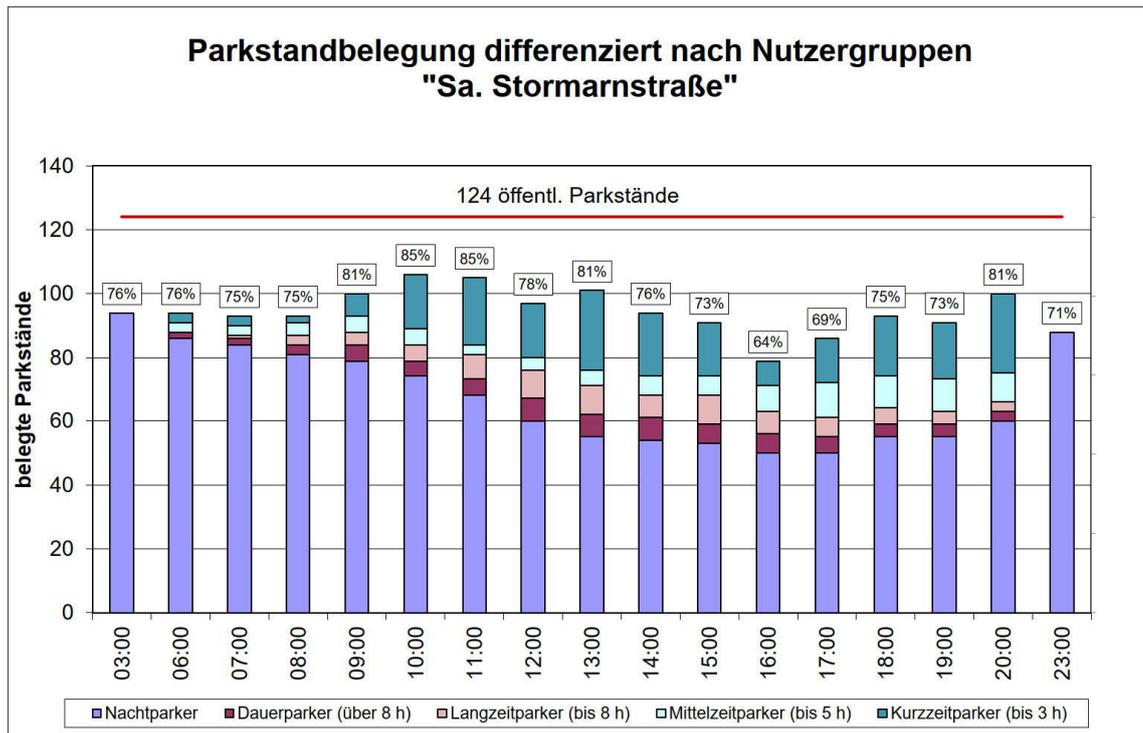


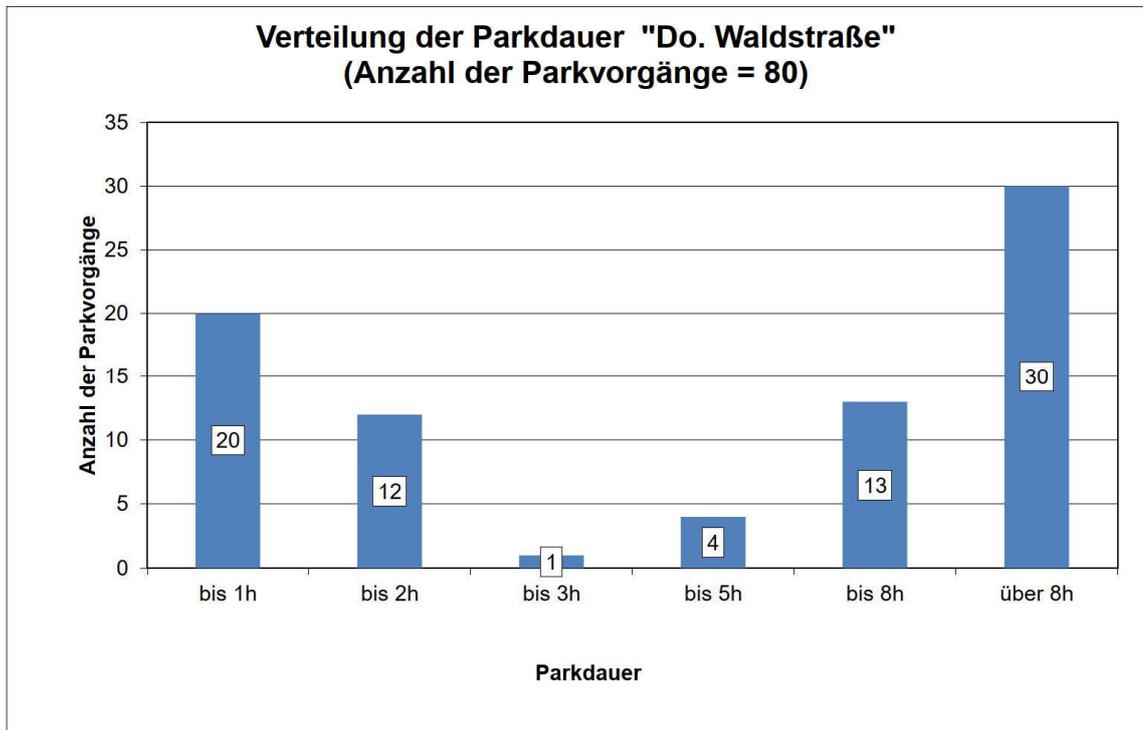
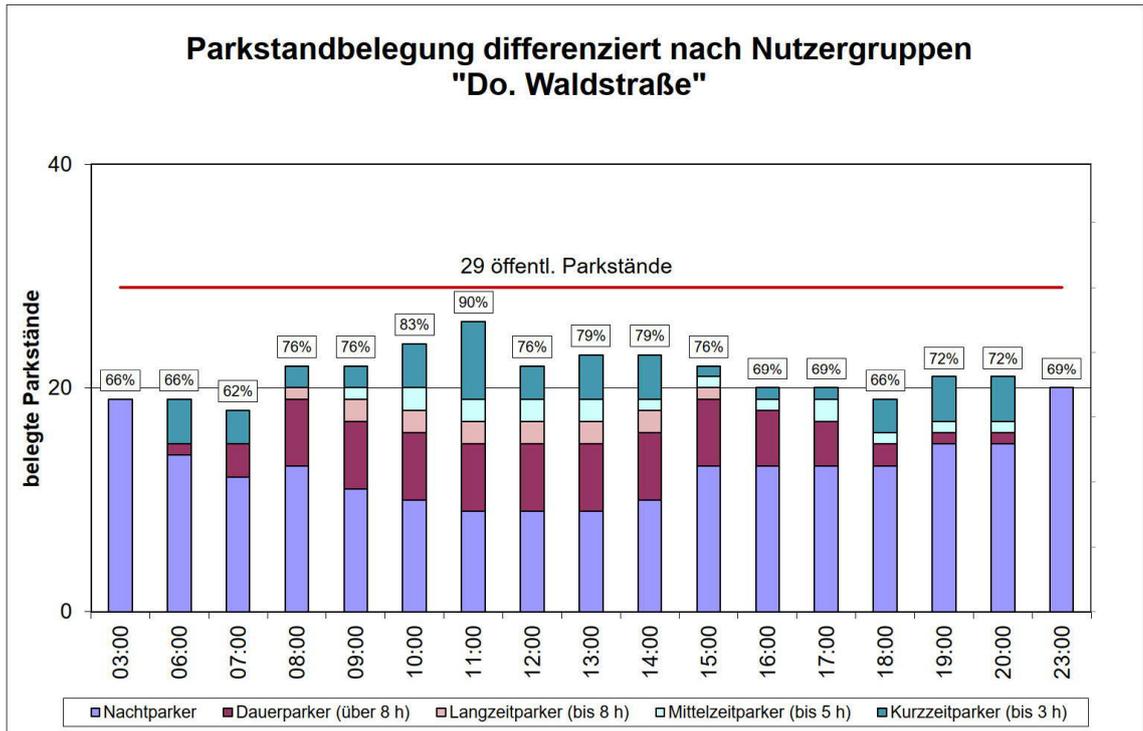


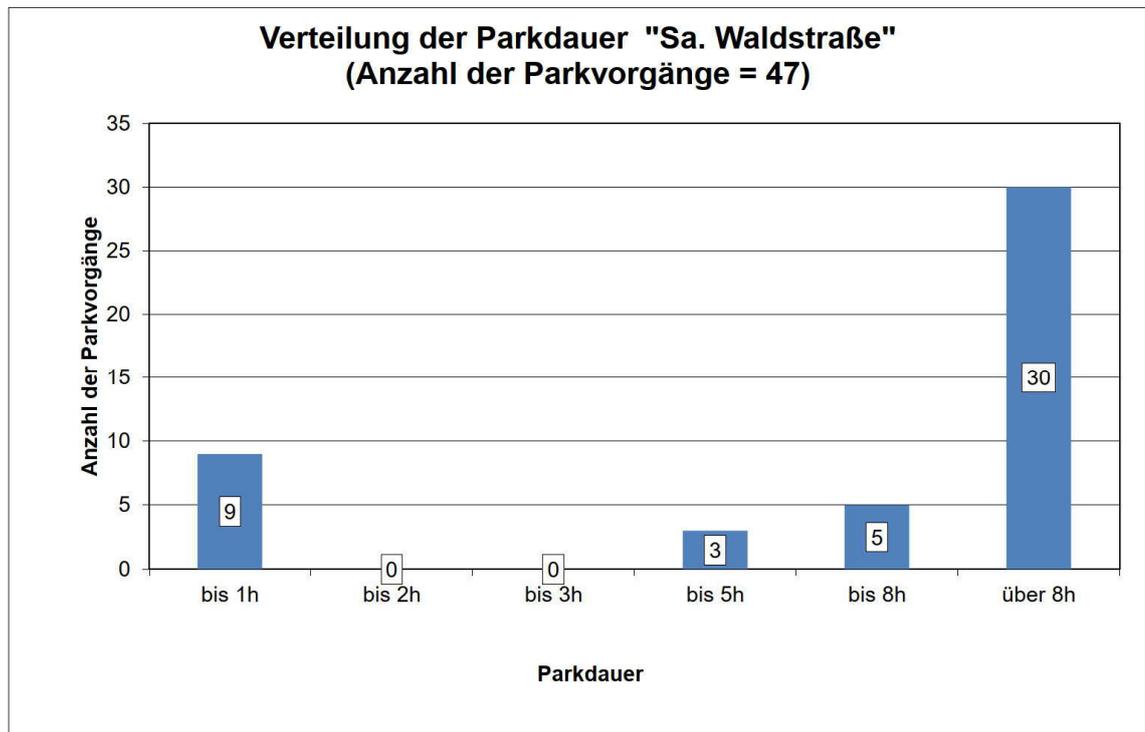
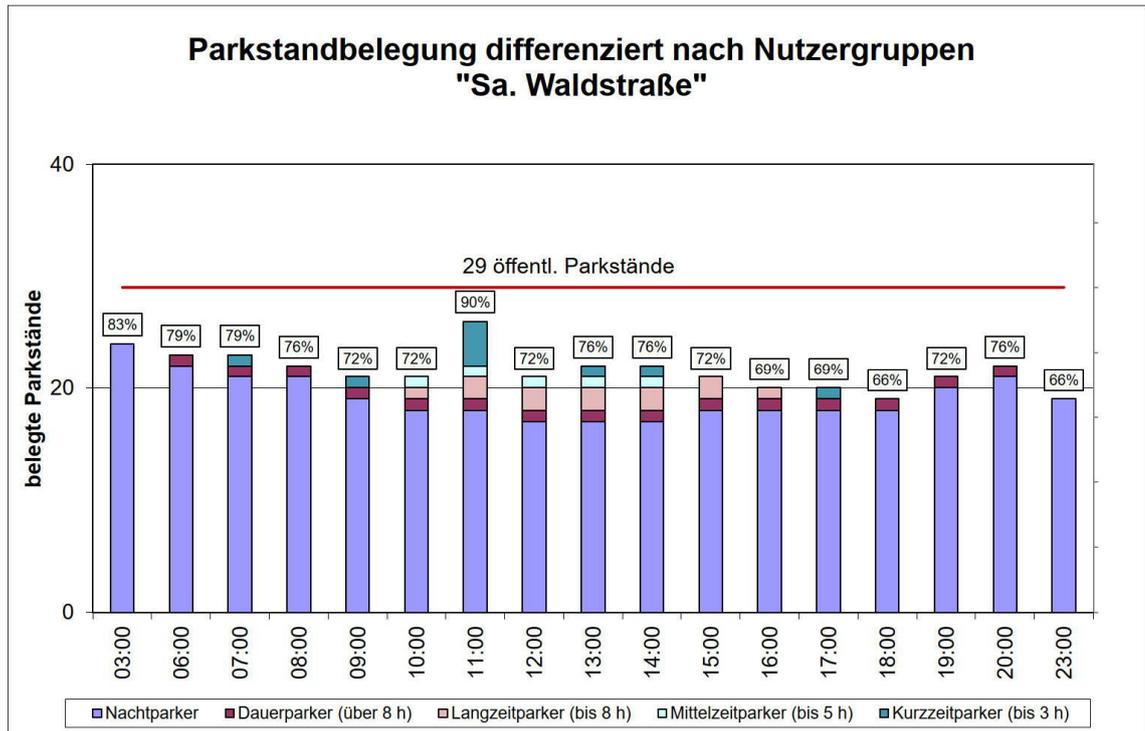


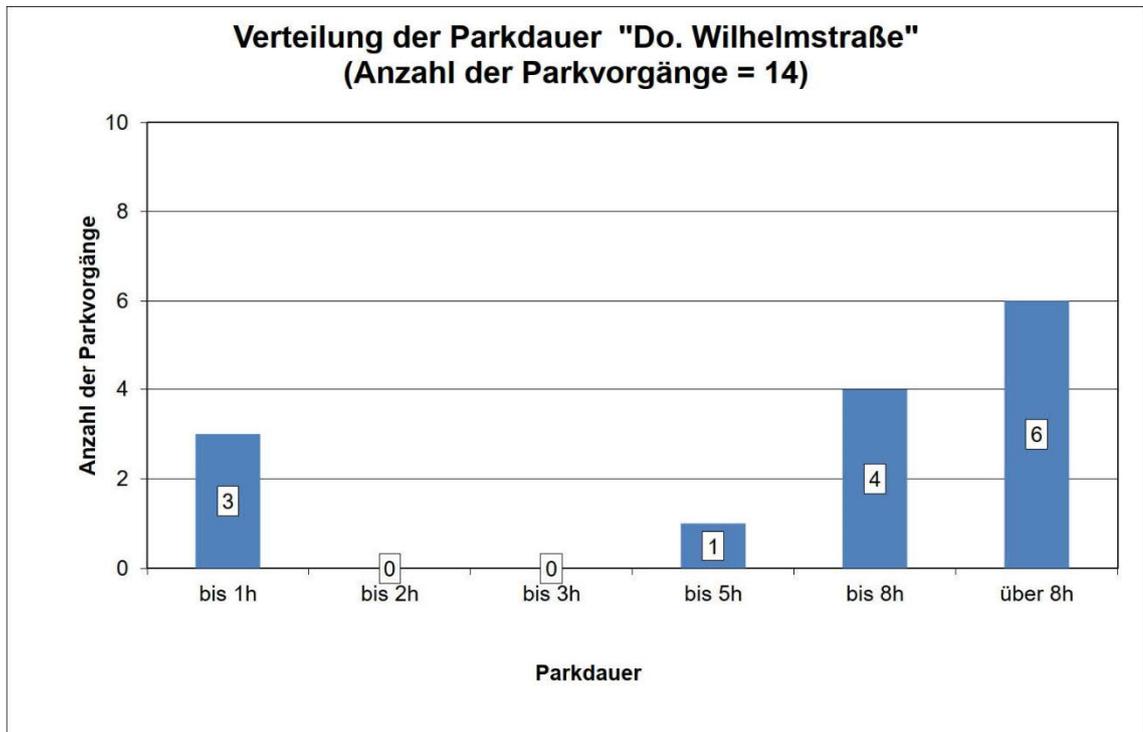
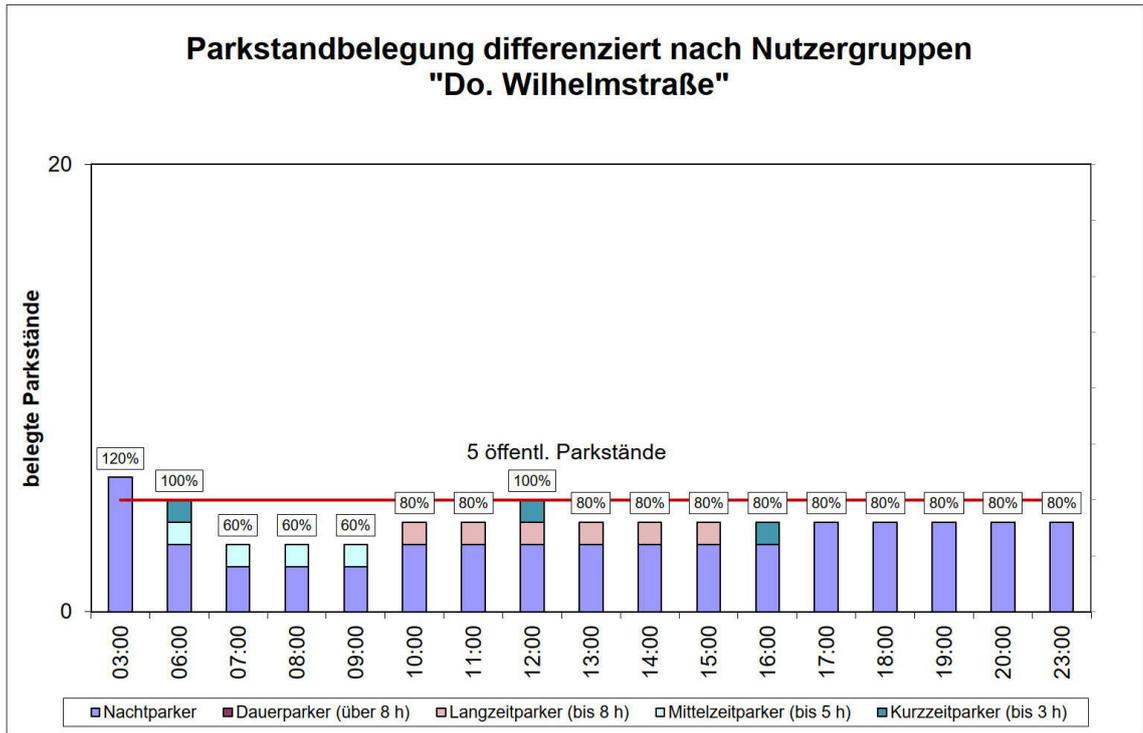


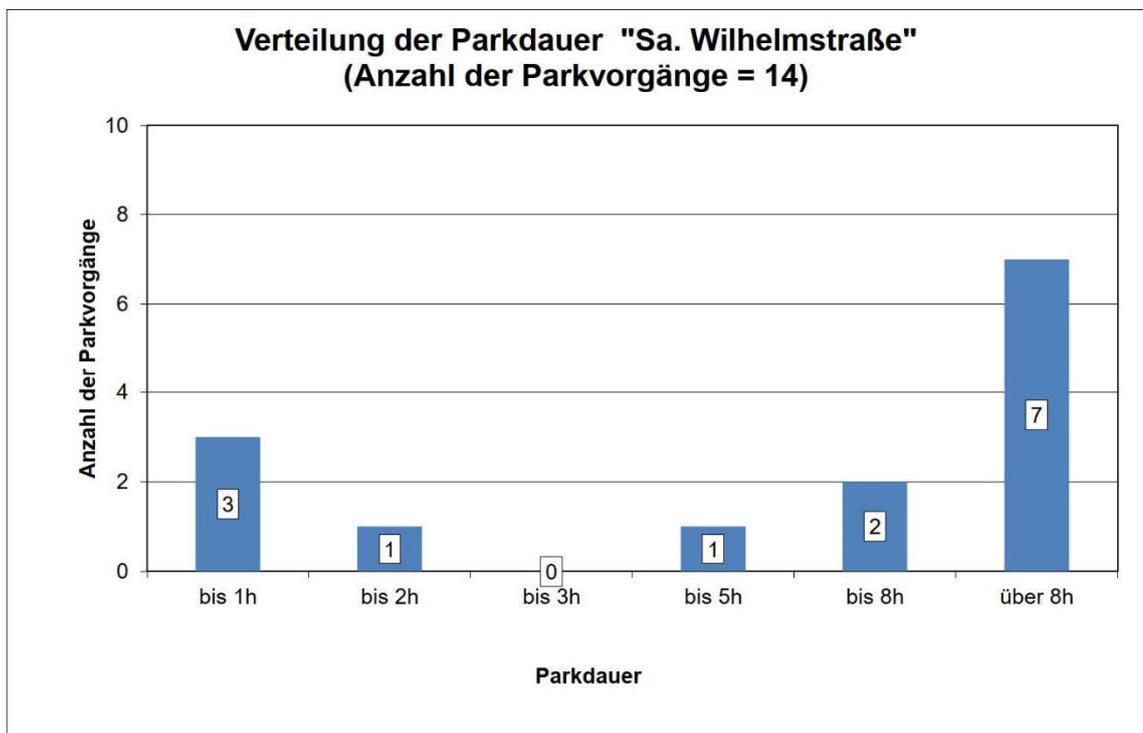
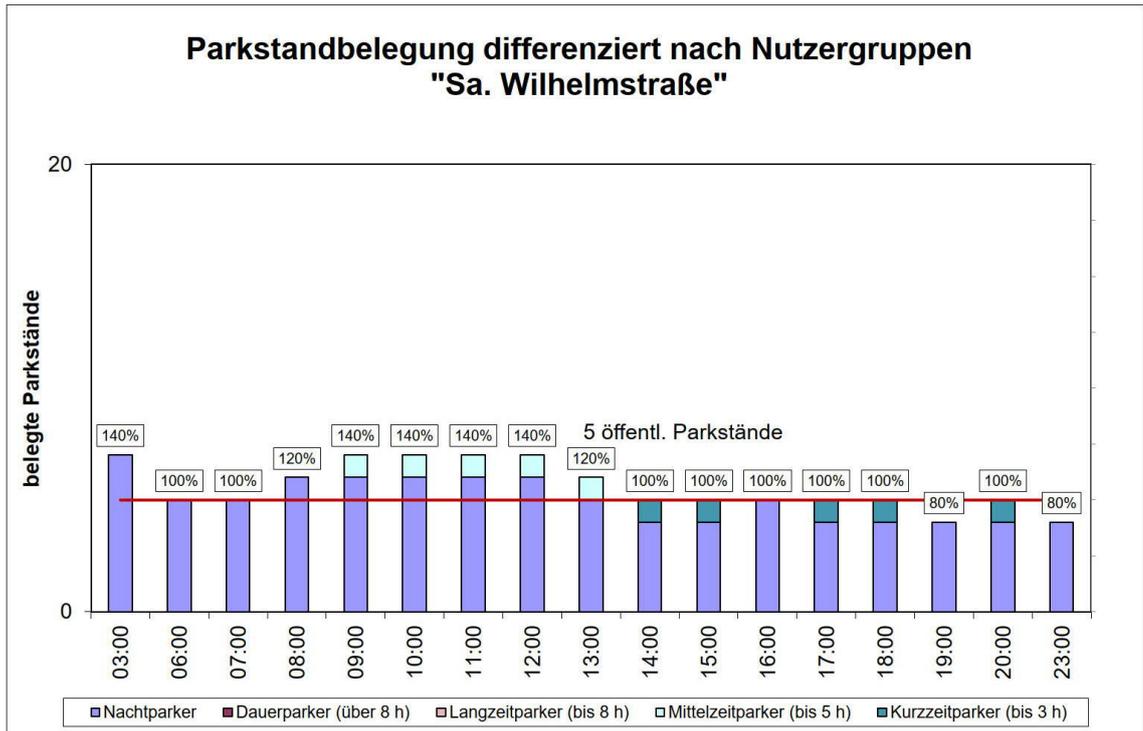


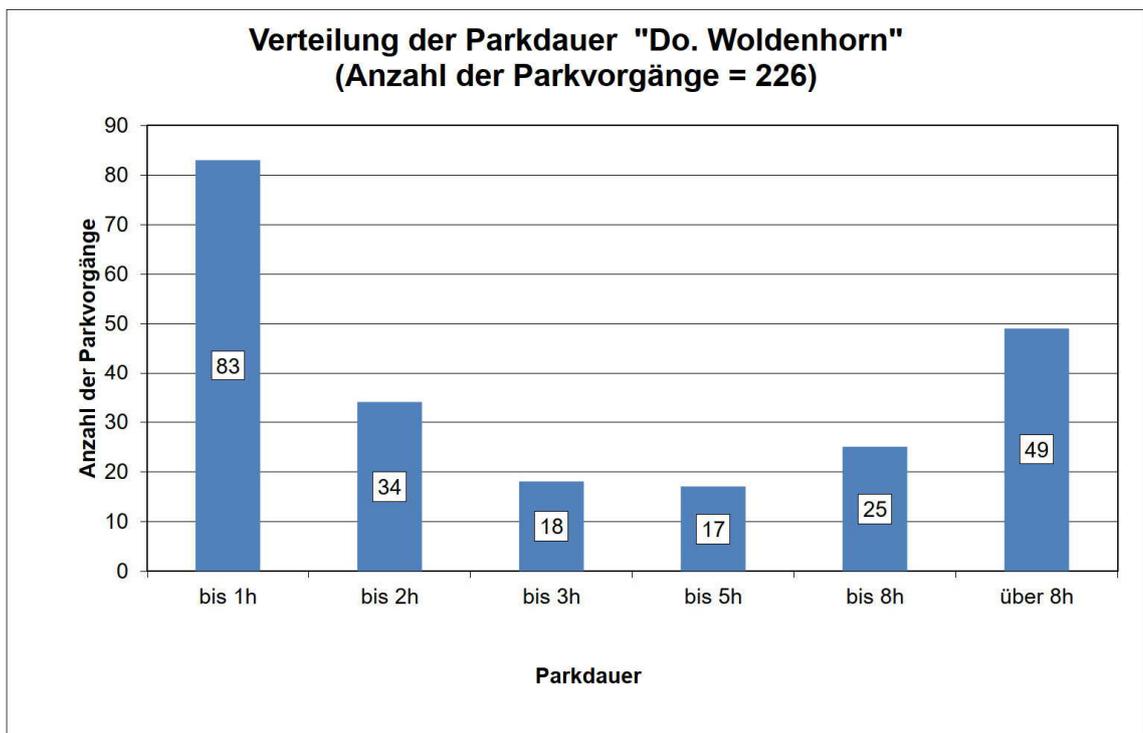
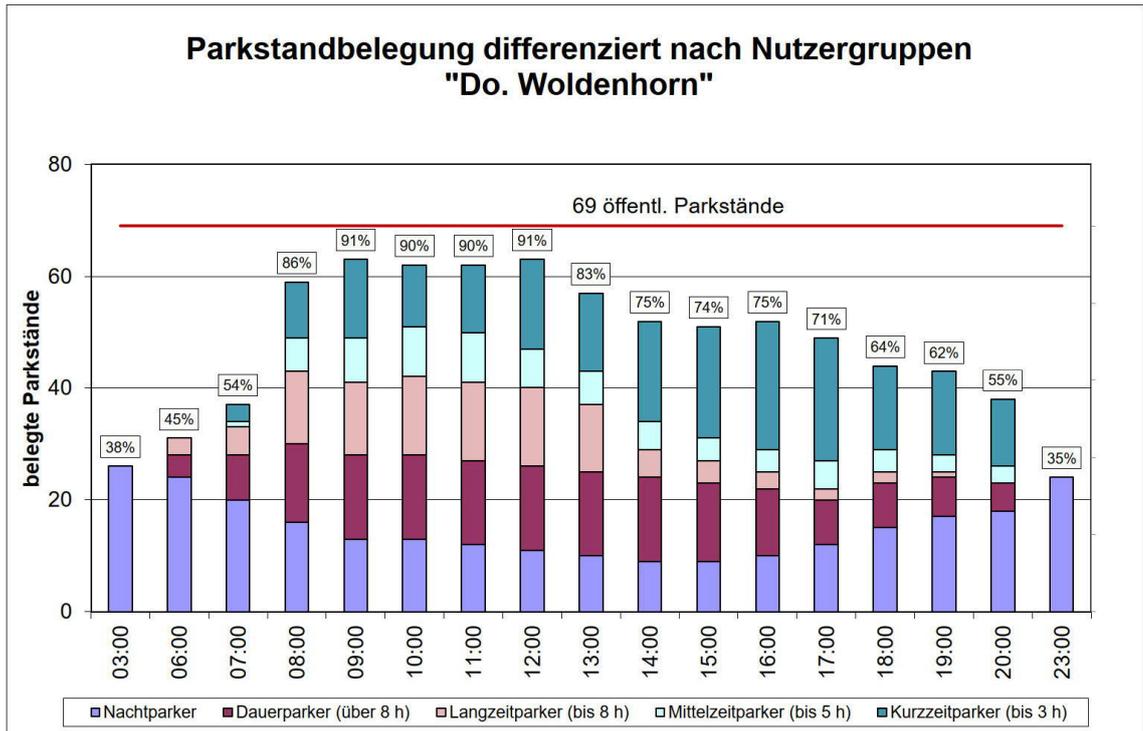


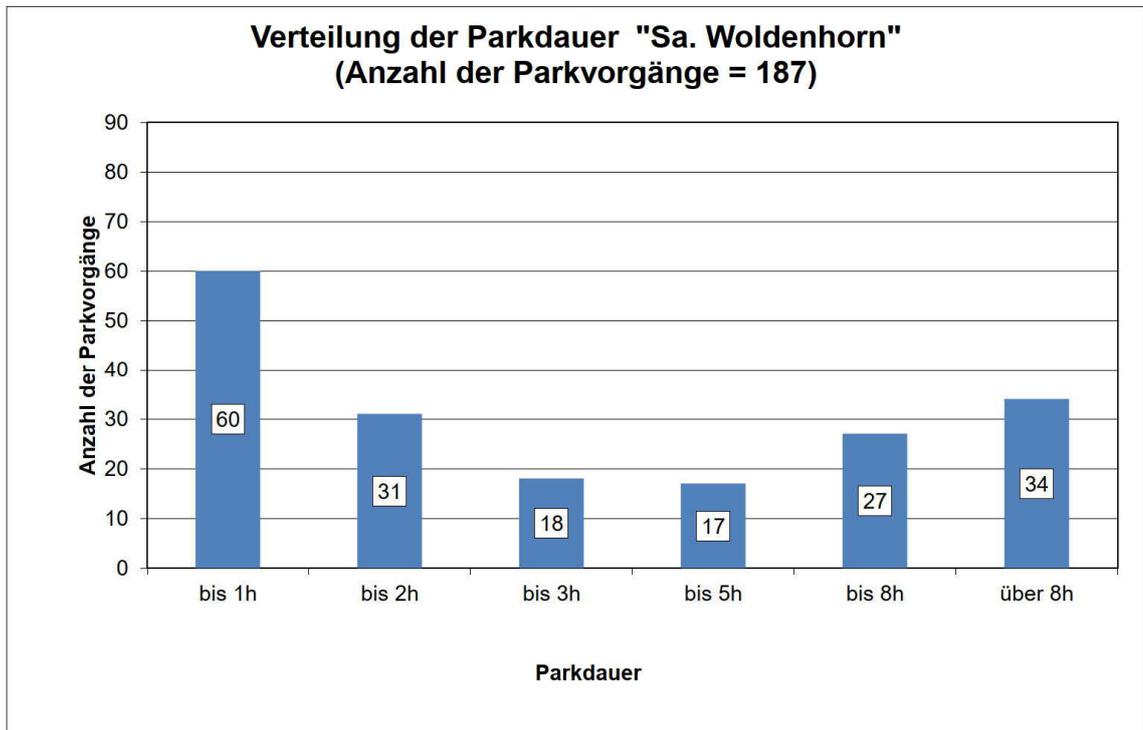
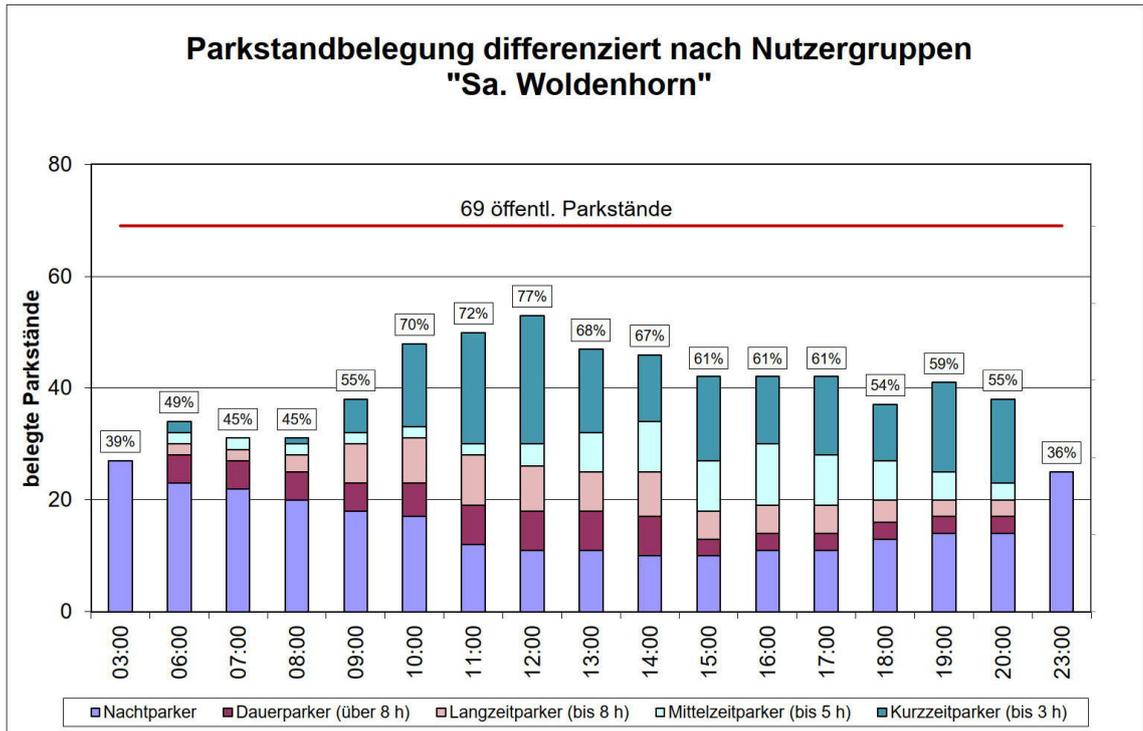


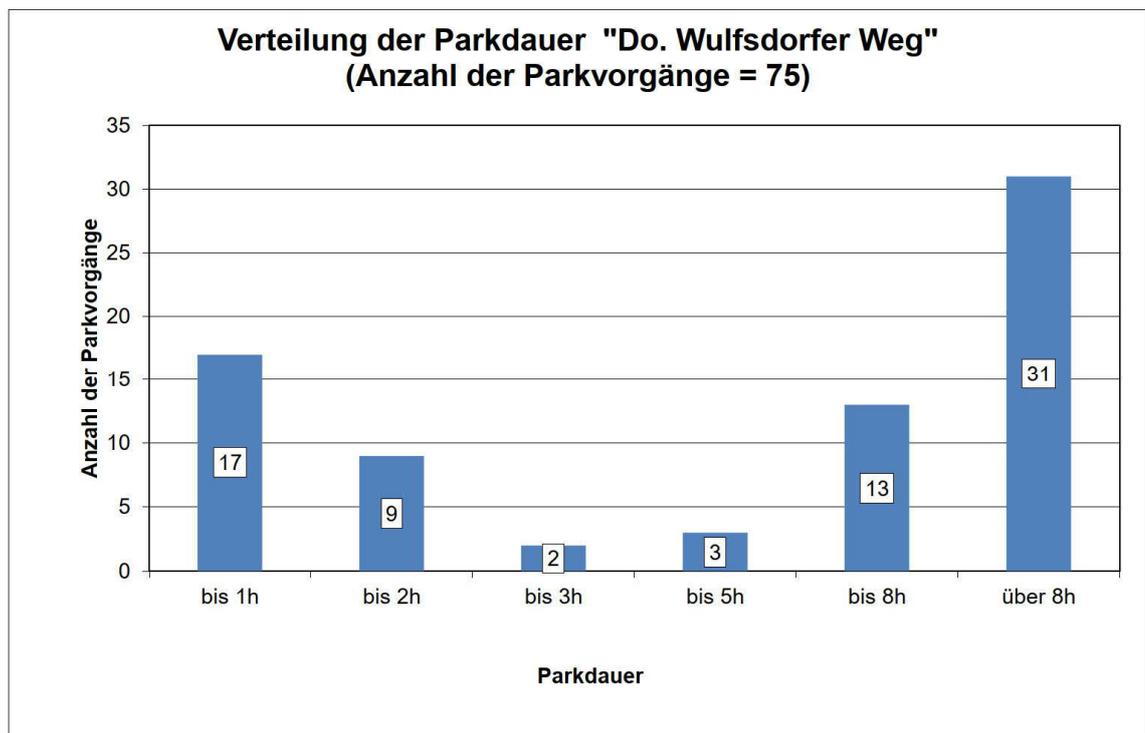
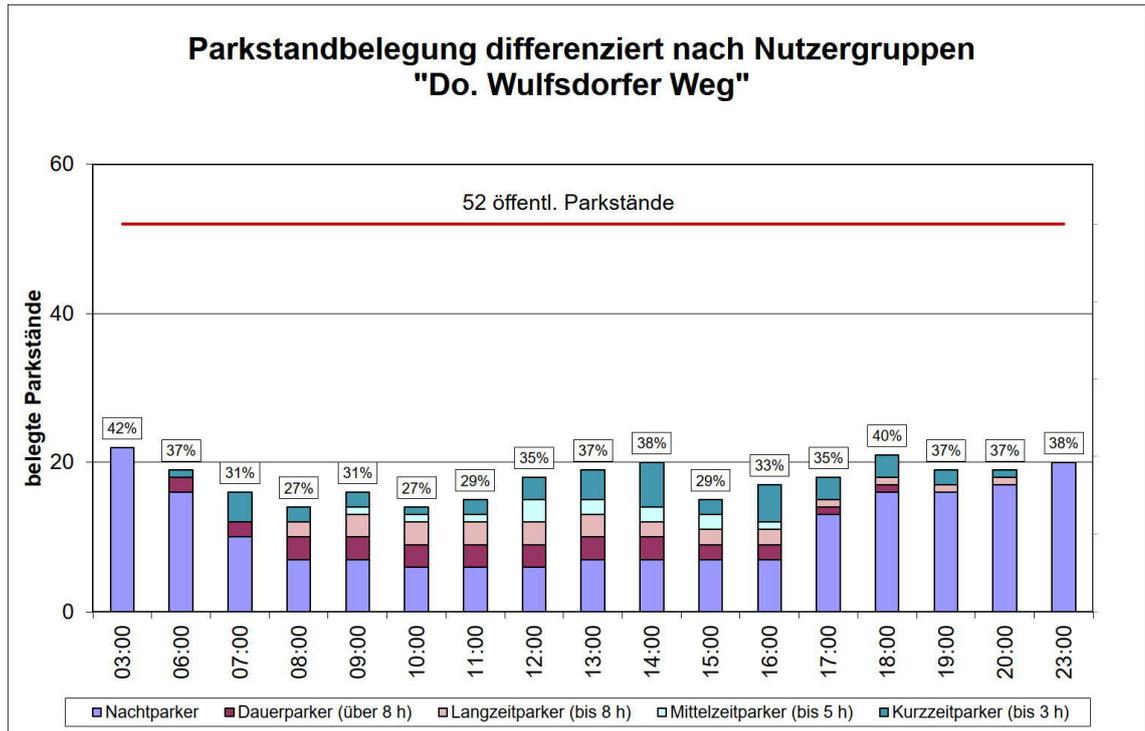


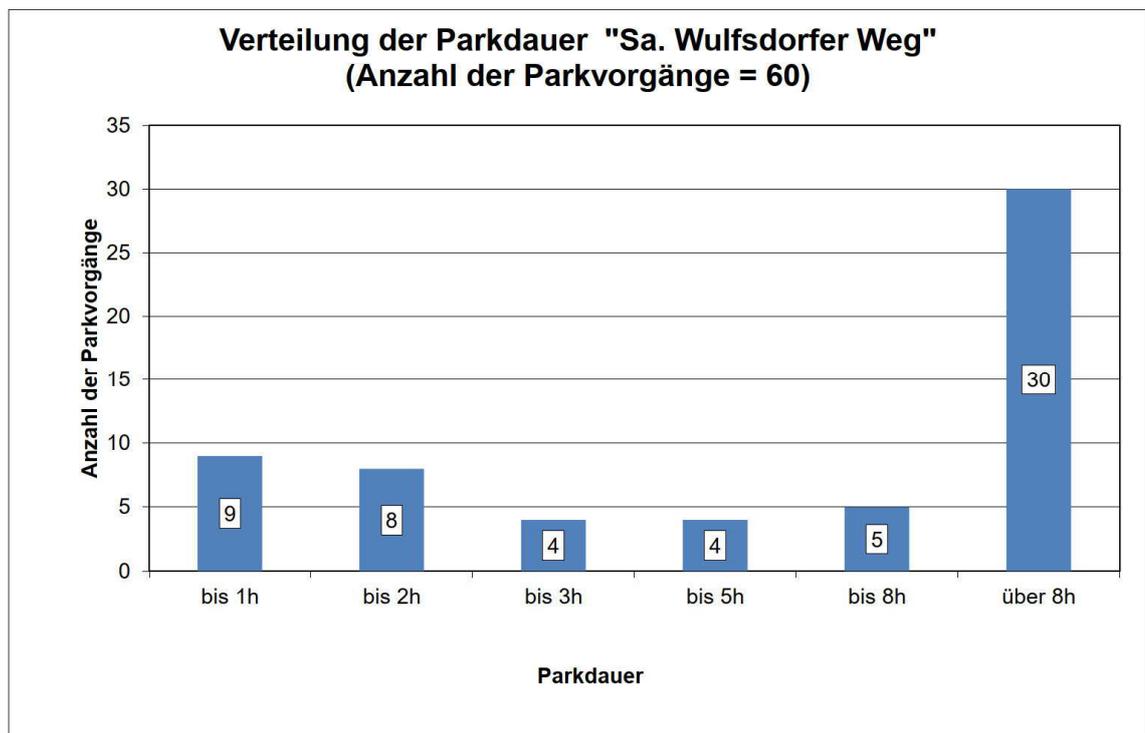
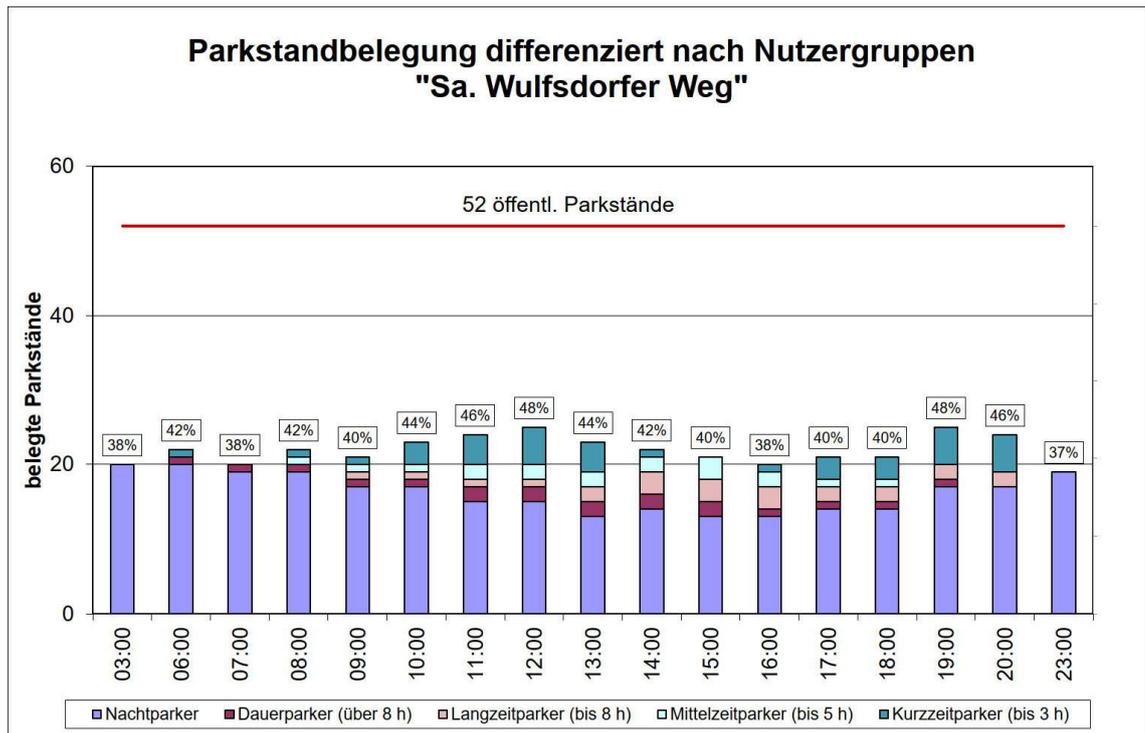






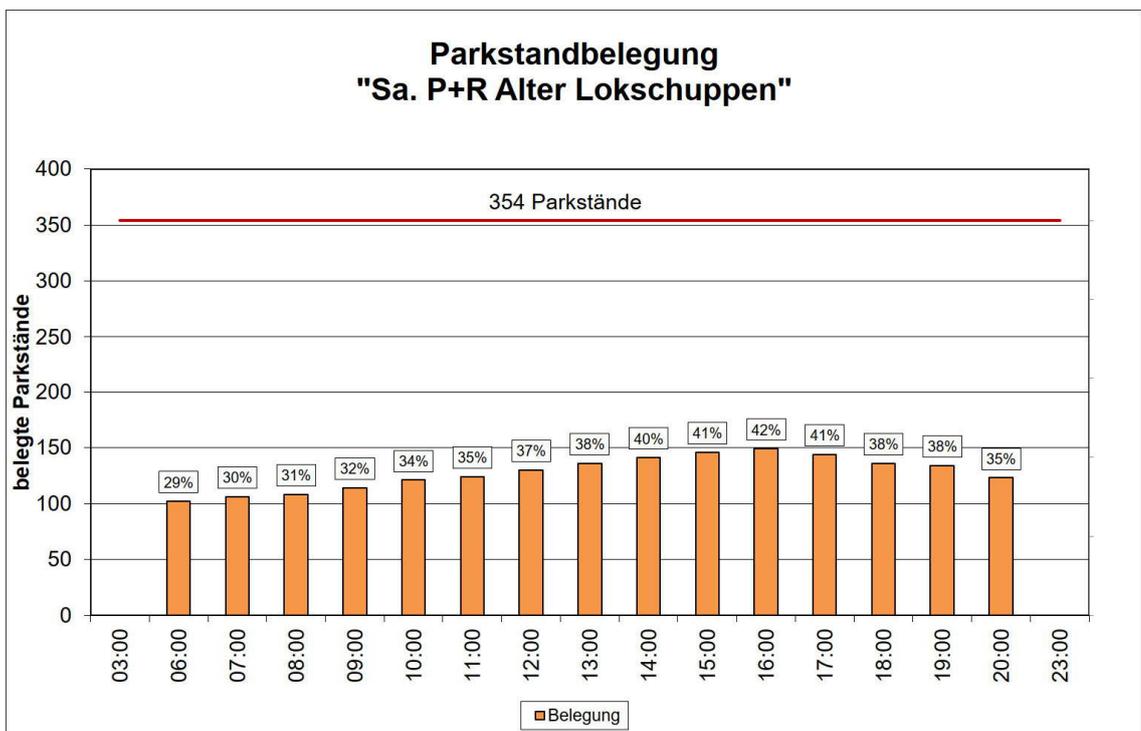
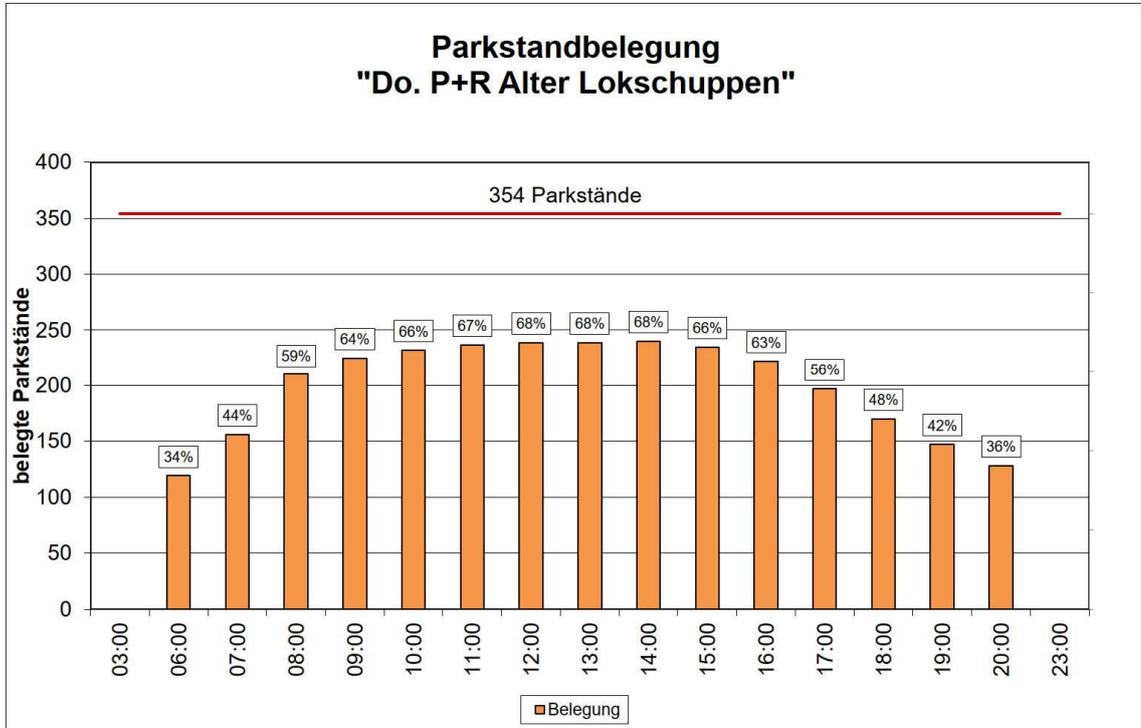


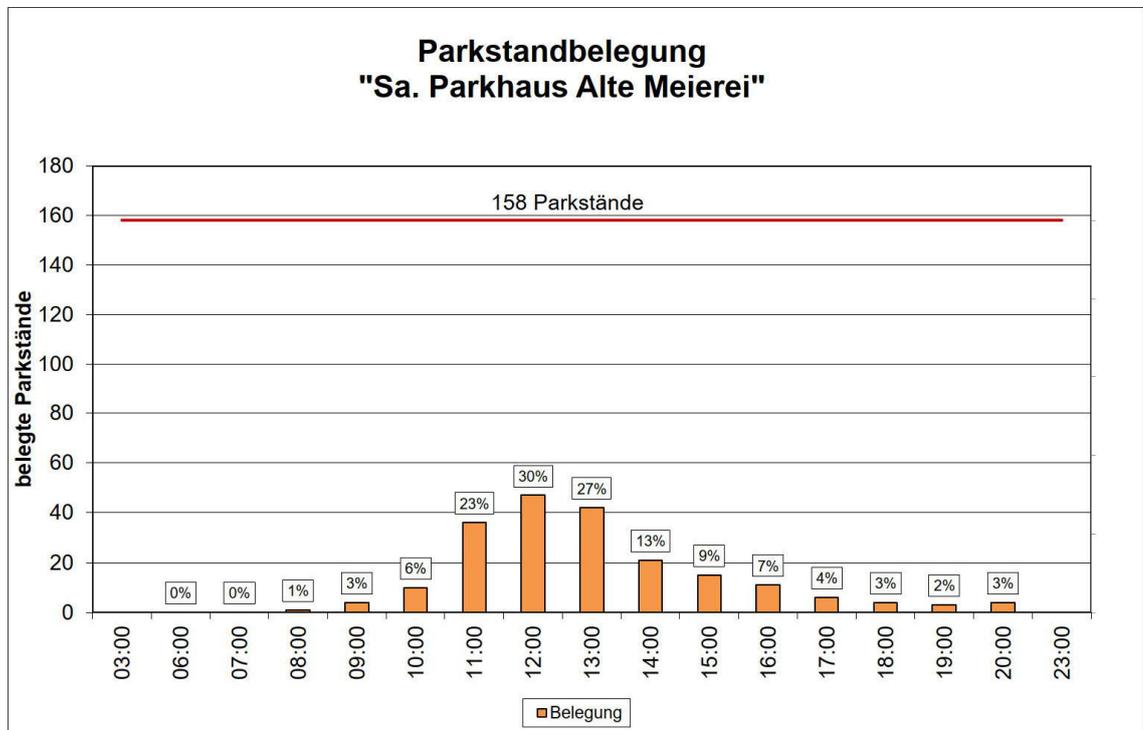
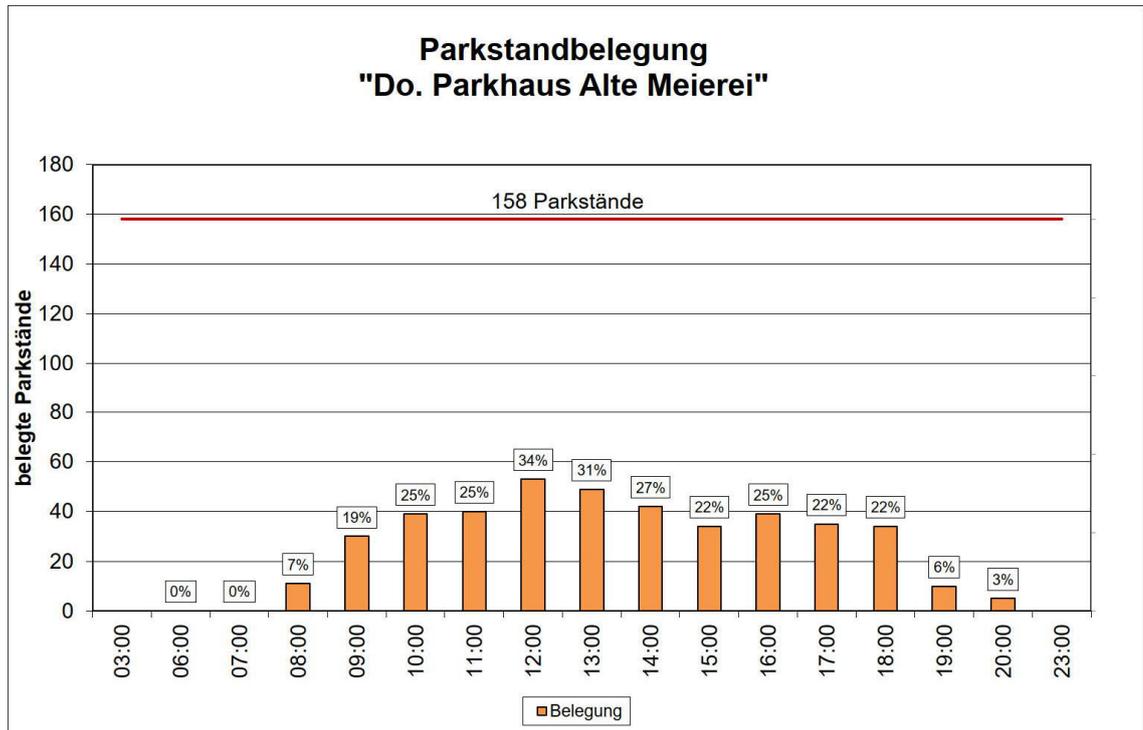


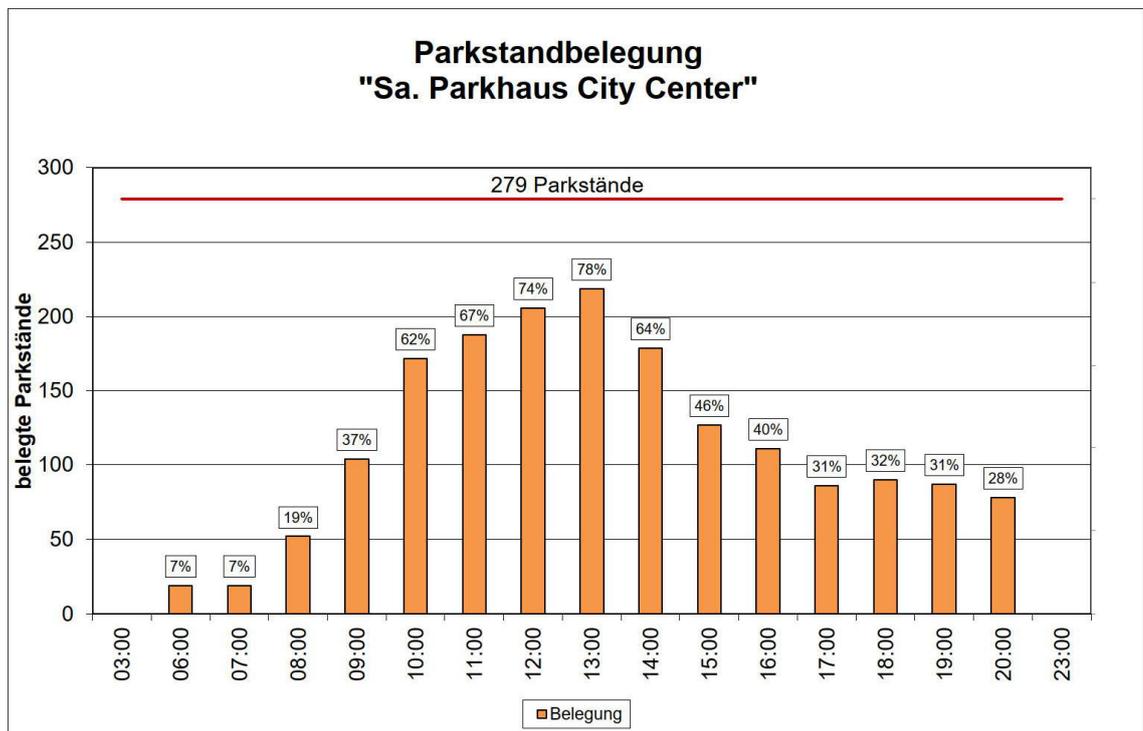
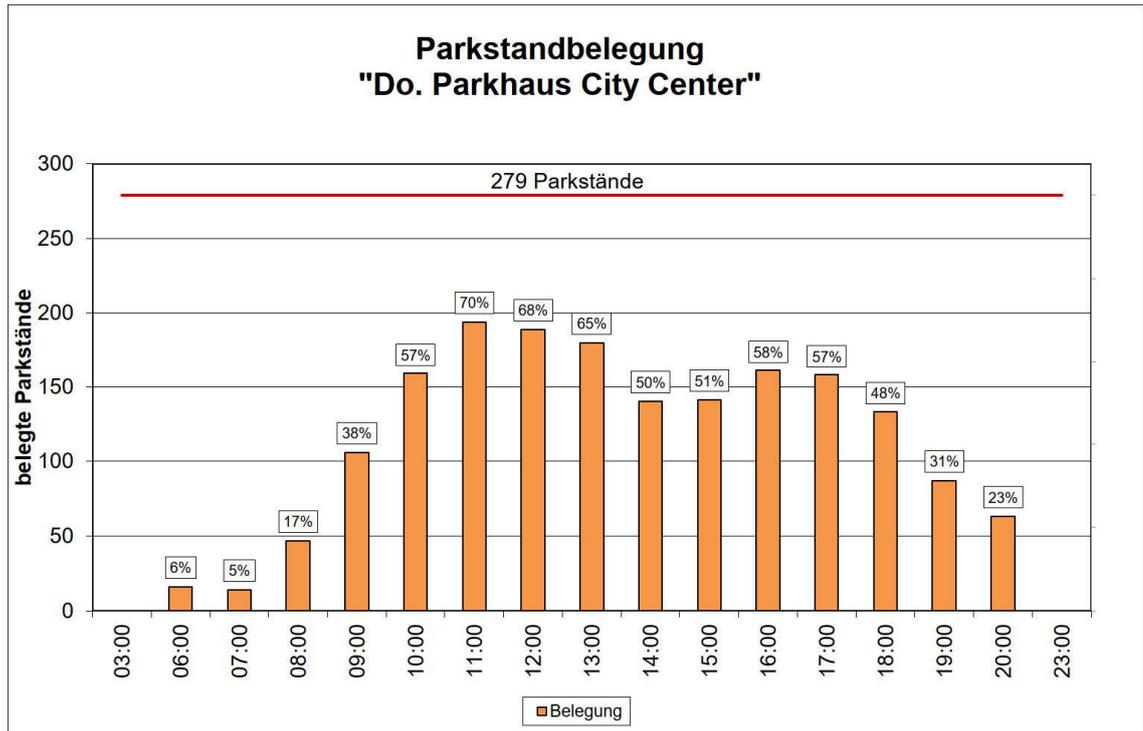


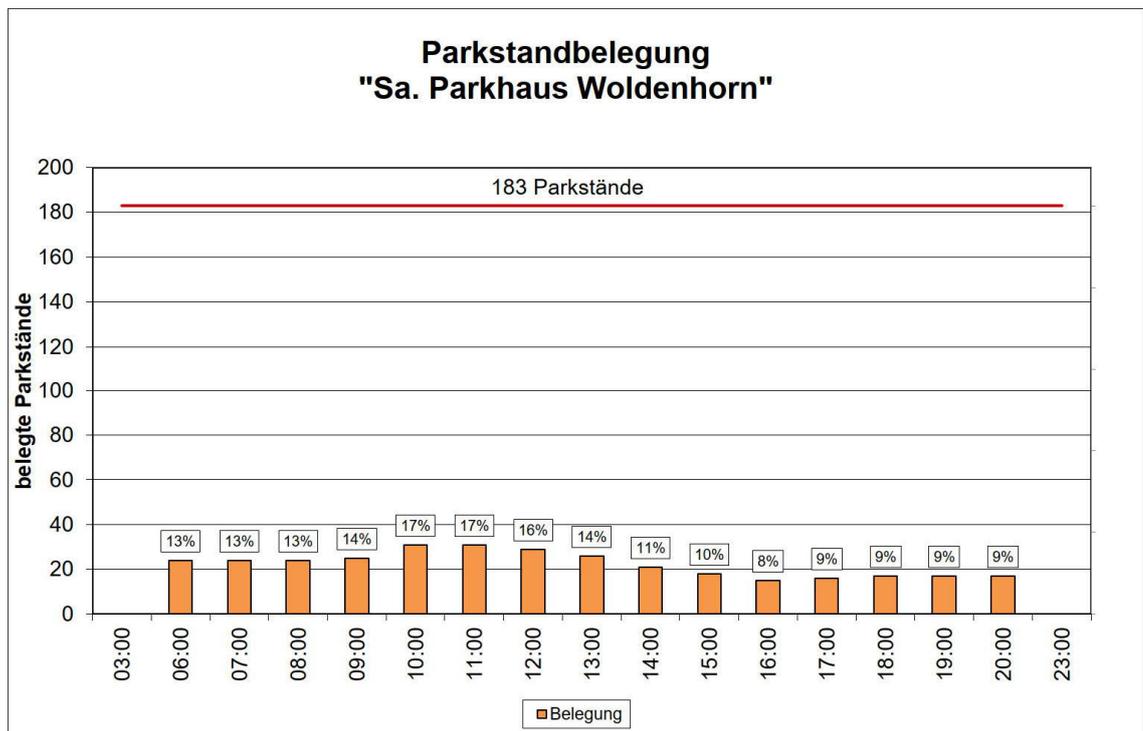
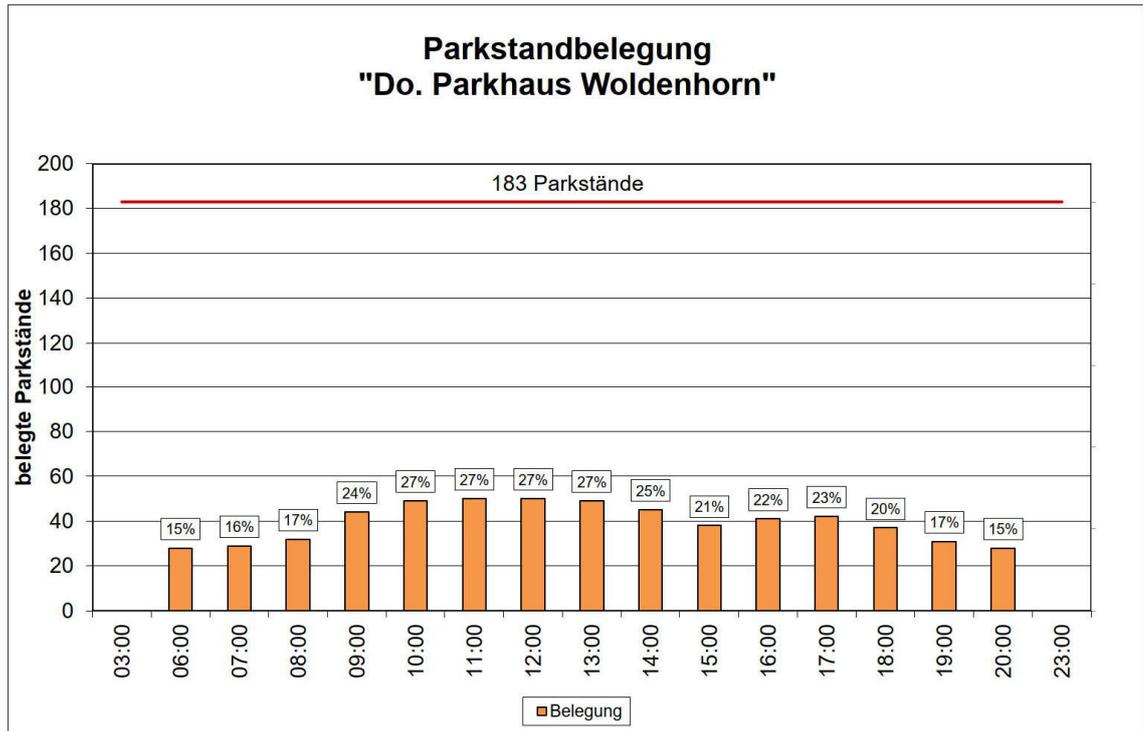
10.4 Erhobene Daten zu den Parkhäusern

Im Folgenden sind die Auslastungen der vier Parkhäuser an den beiden Zähltagen dargestellt.



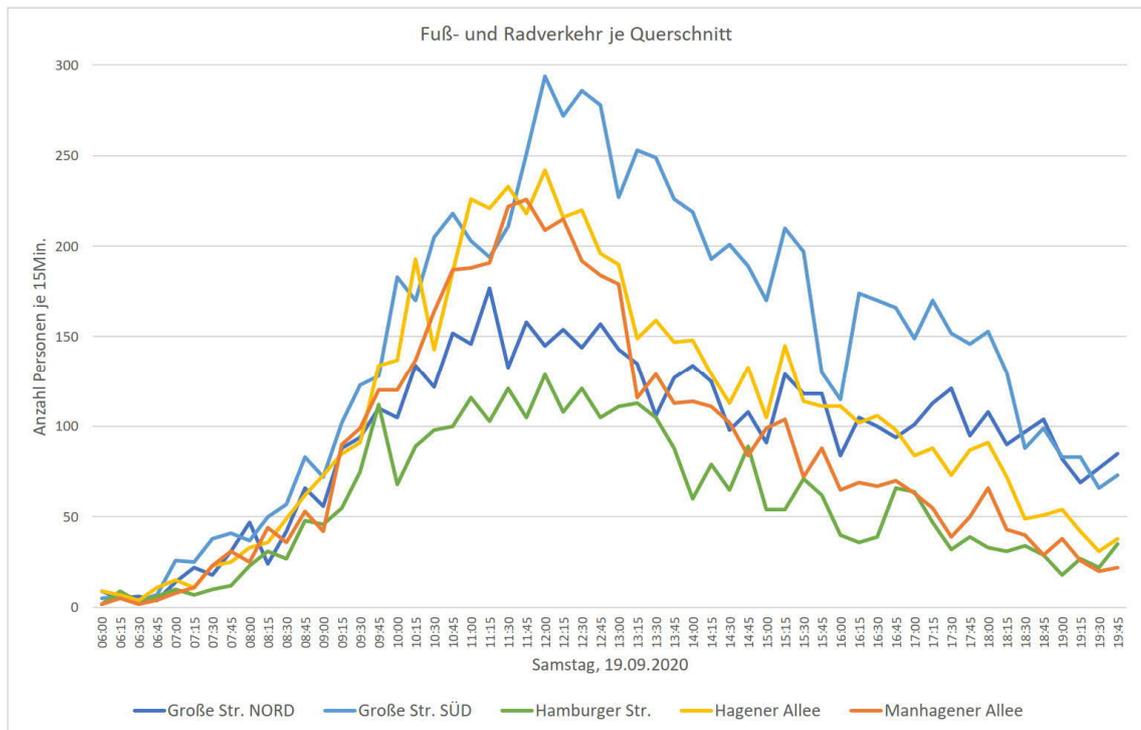
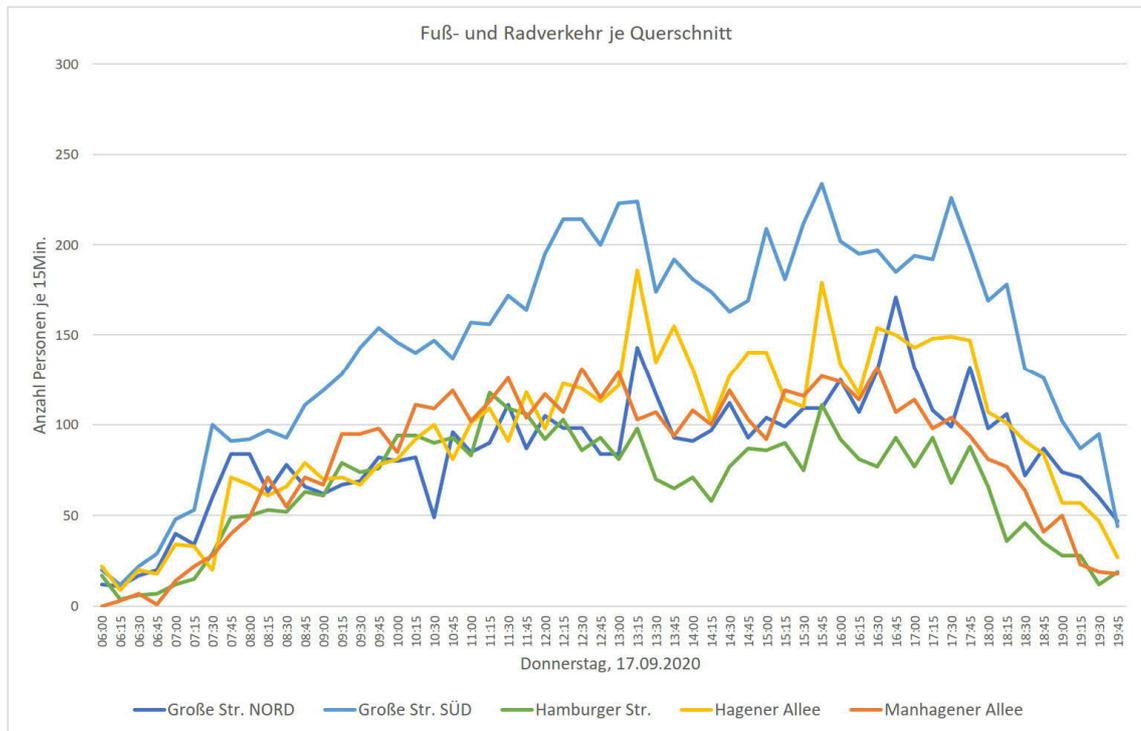


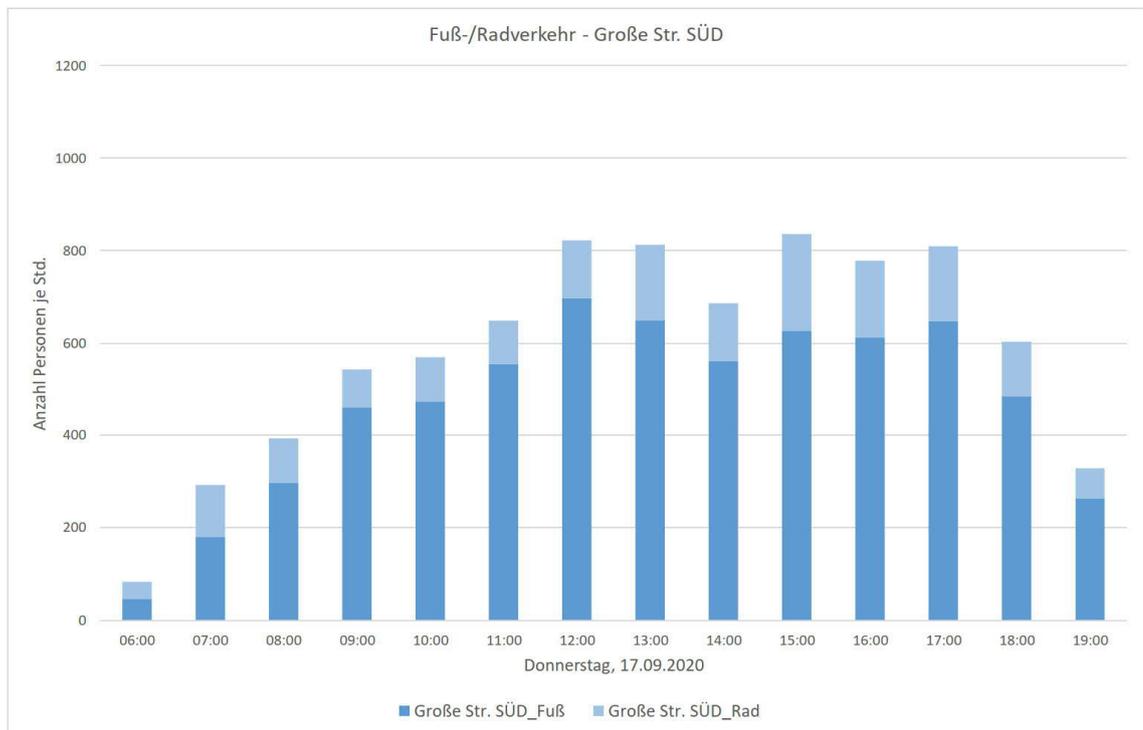
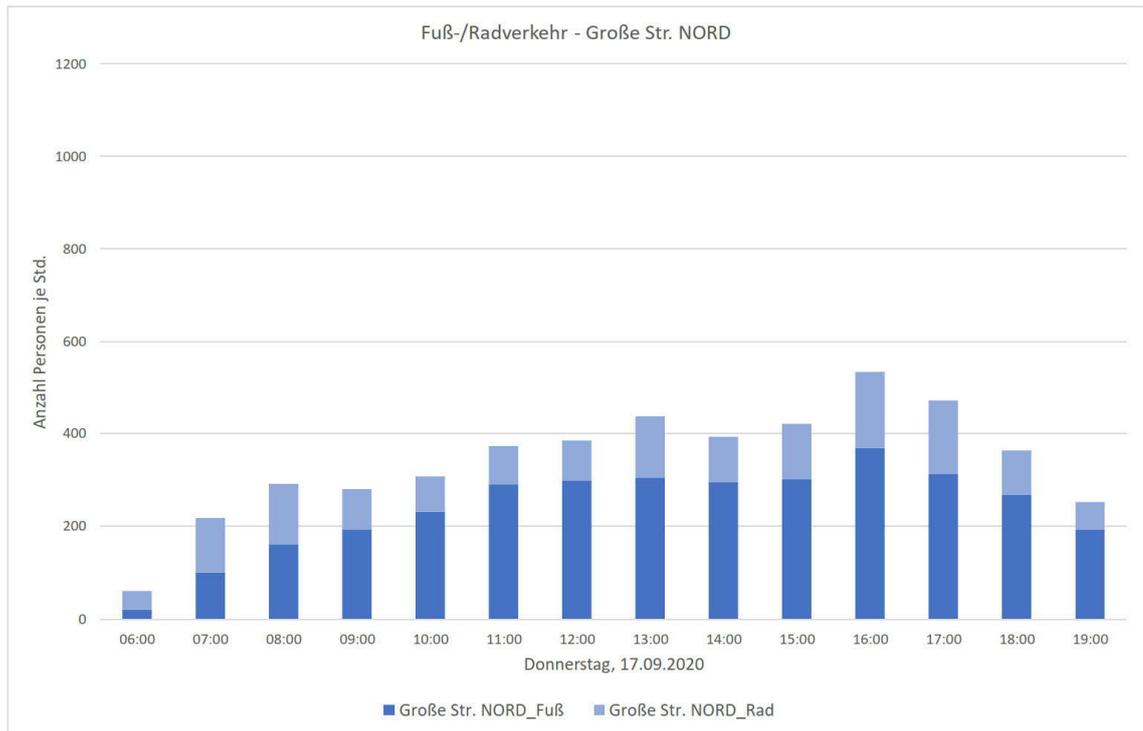


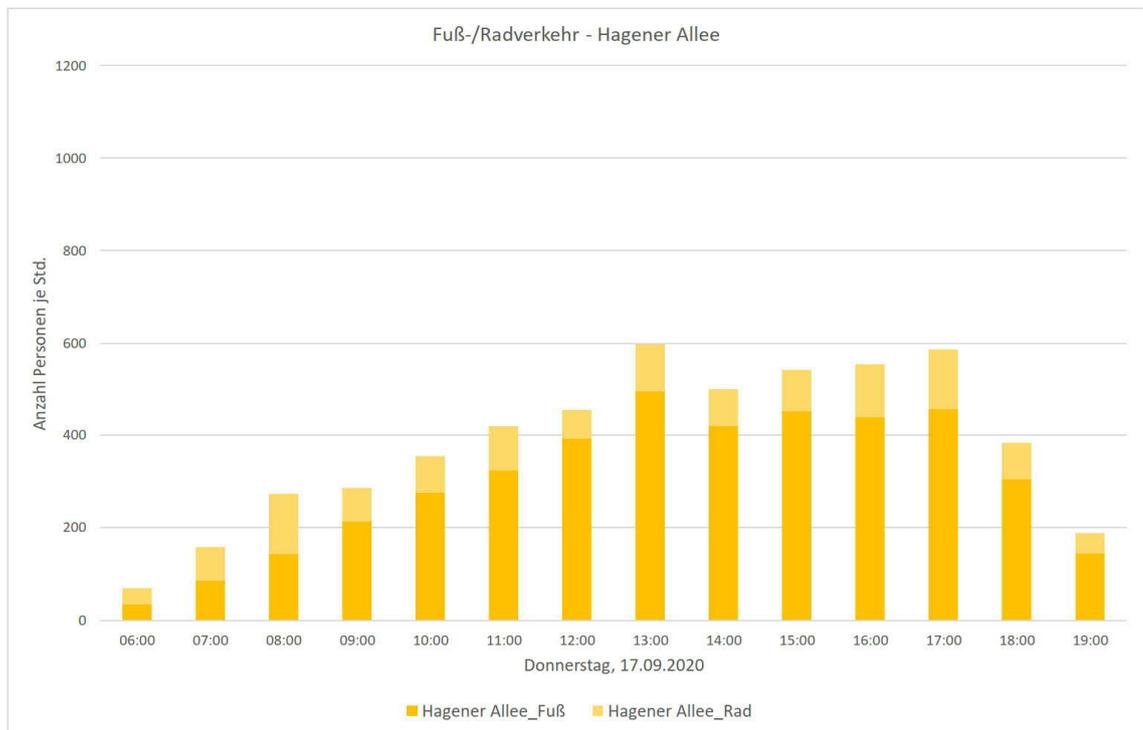
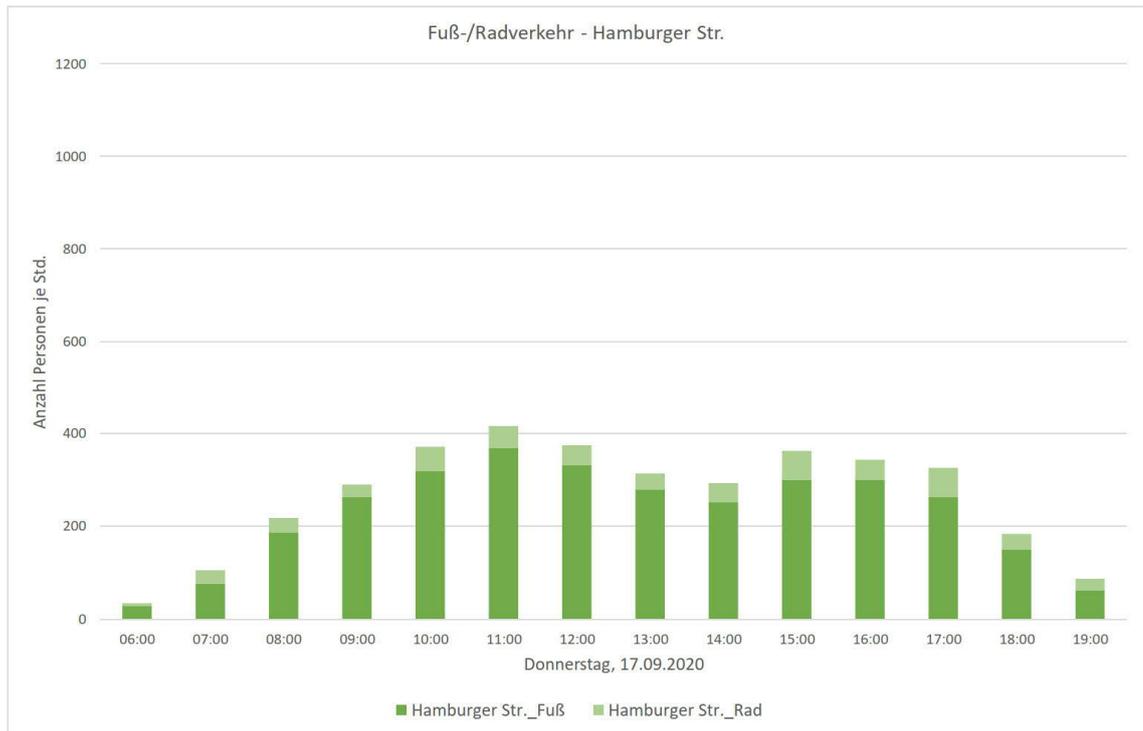


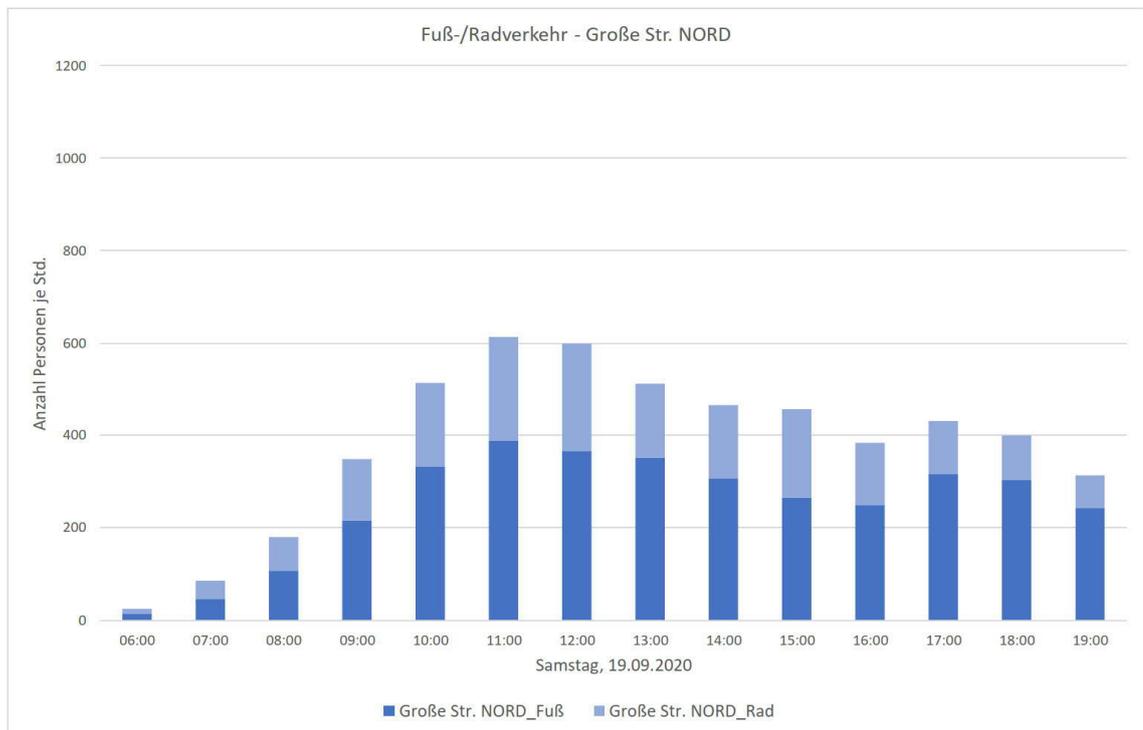
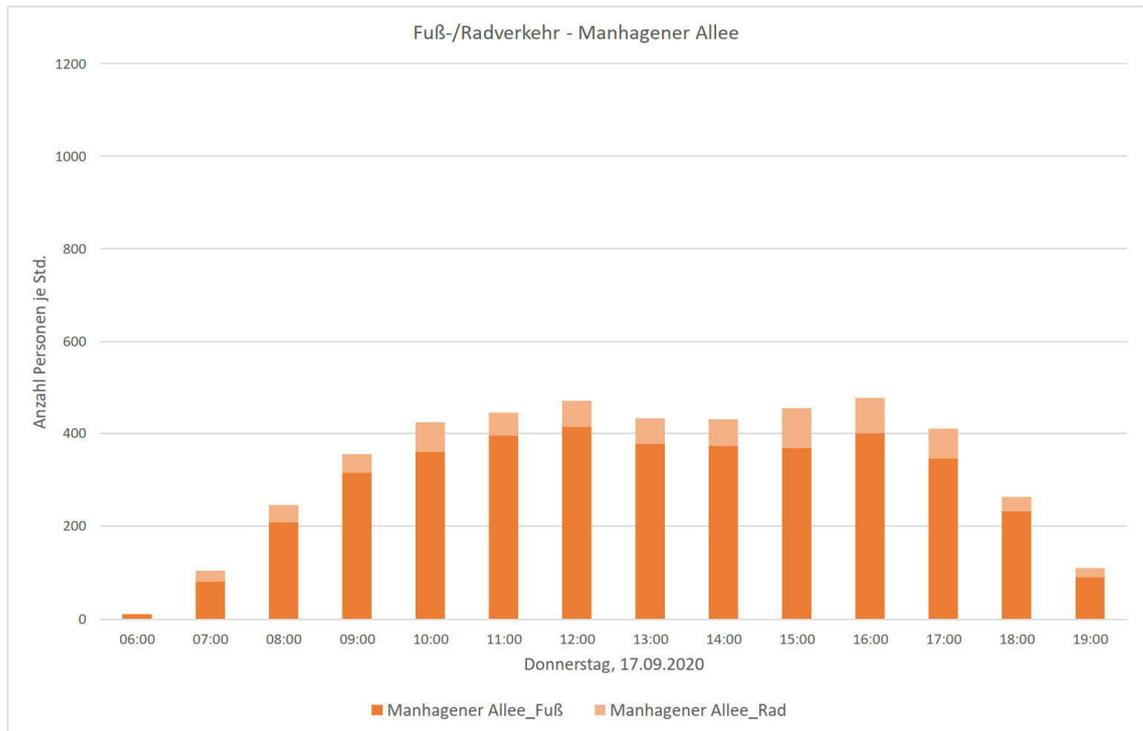
10.5 Erhobene Daten zum Fuß- / Radverkehr

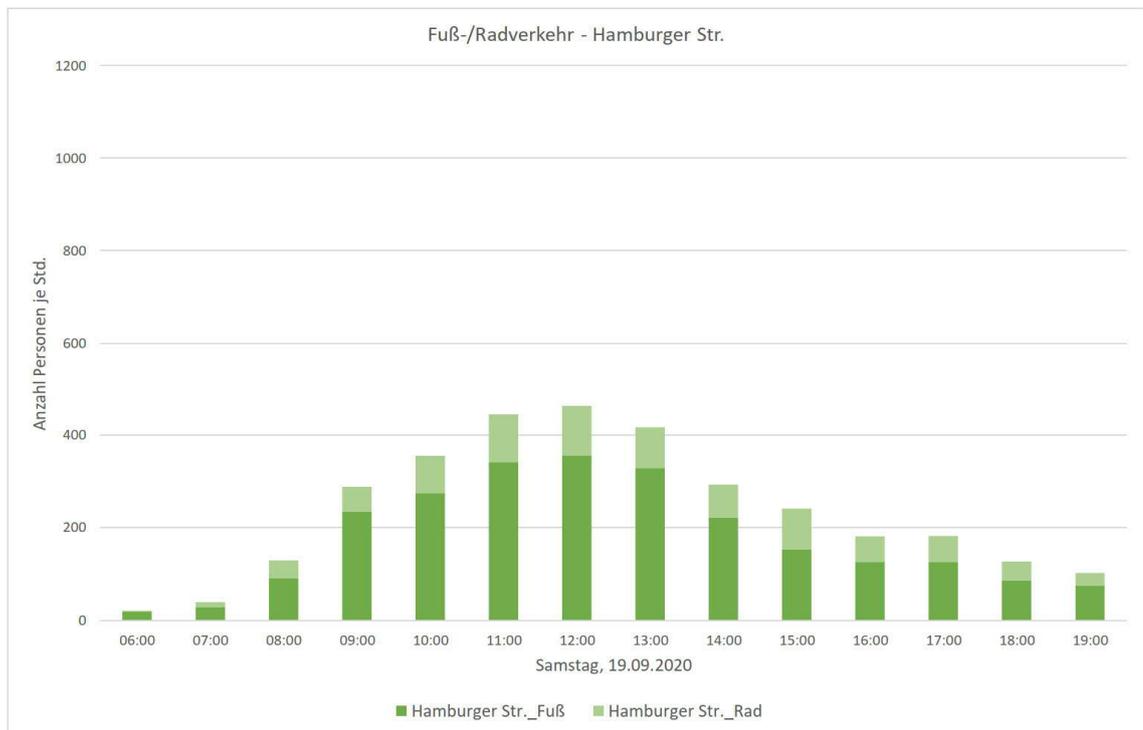
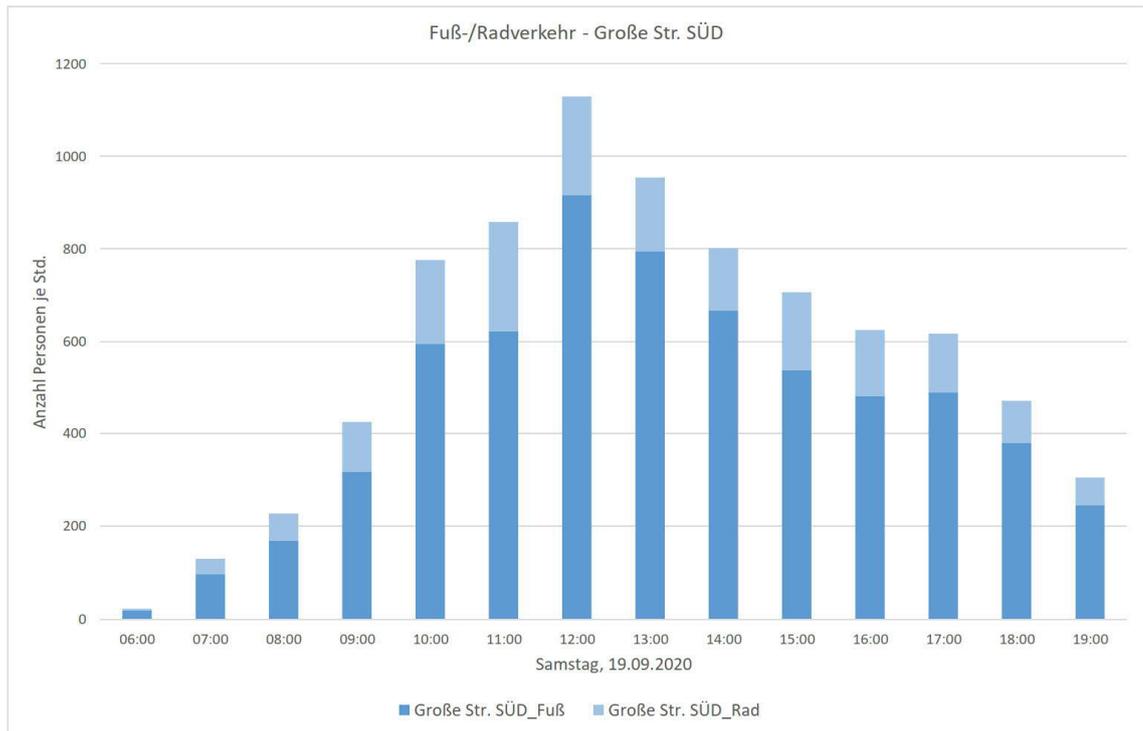
Im Folgenden sind die Tagesganglinien der Querschnittszählungen zunächst für Fuß- und Radverkehr gemeinsam und anschließend getrennt, jeweils für Donnerstag und Samstag dargestellt.

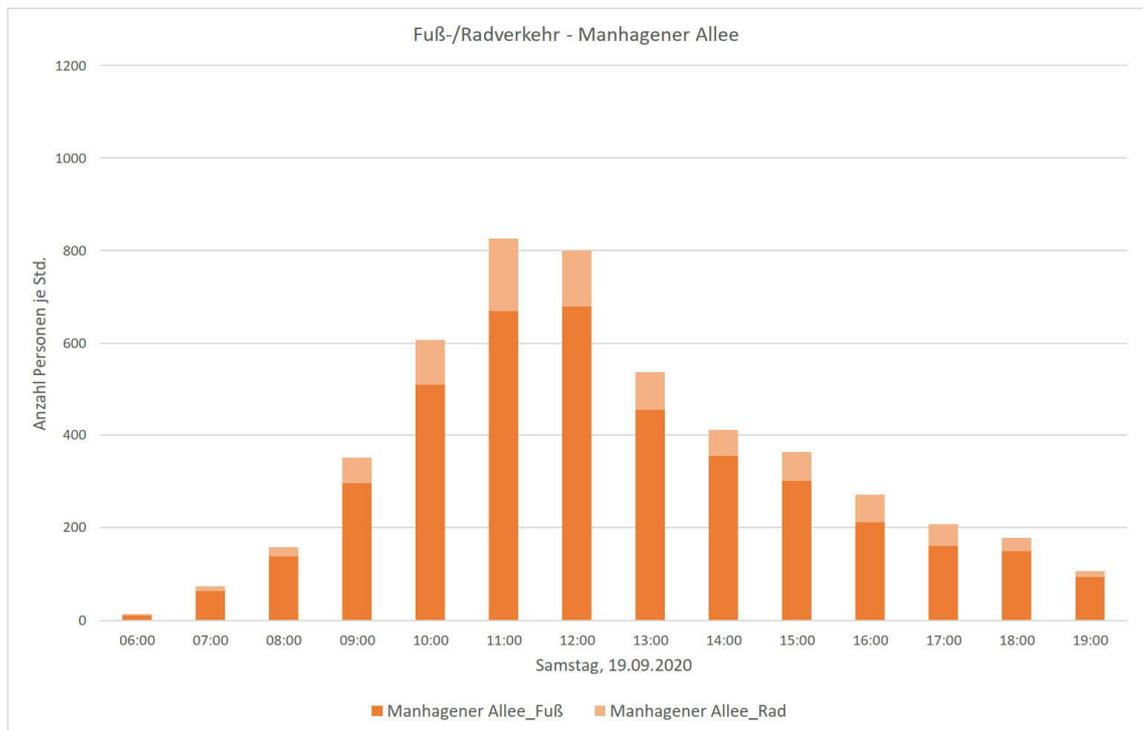
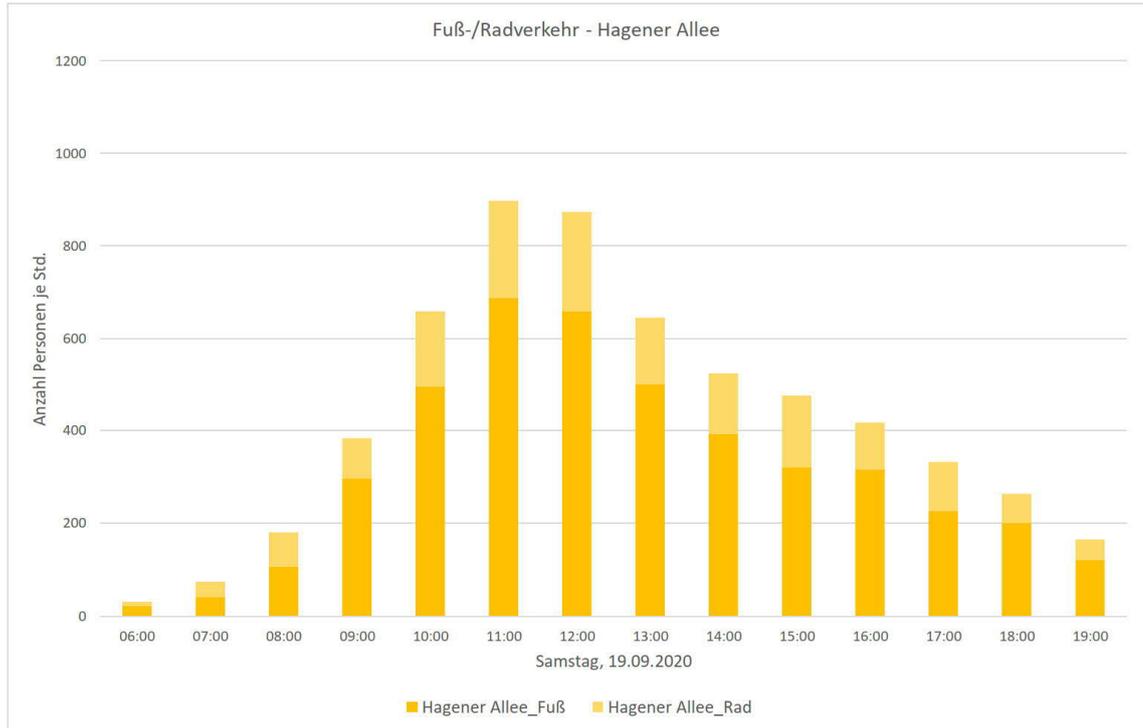




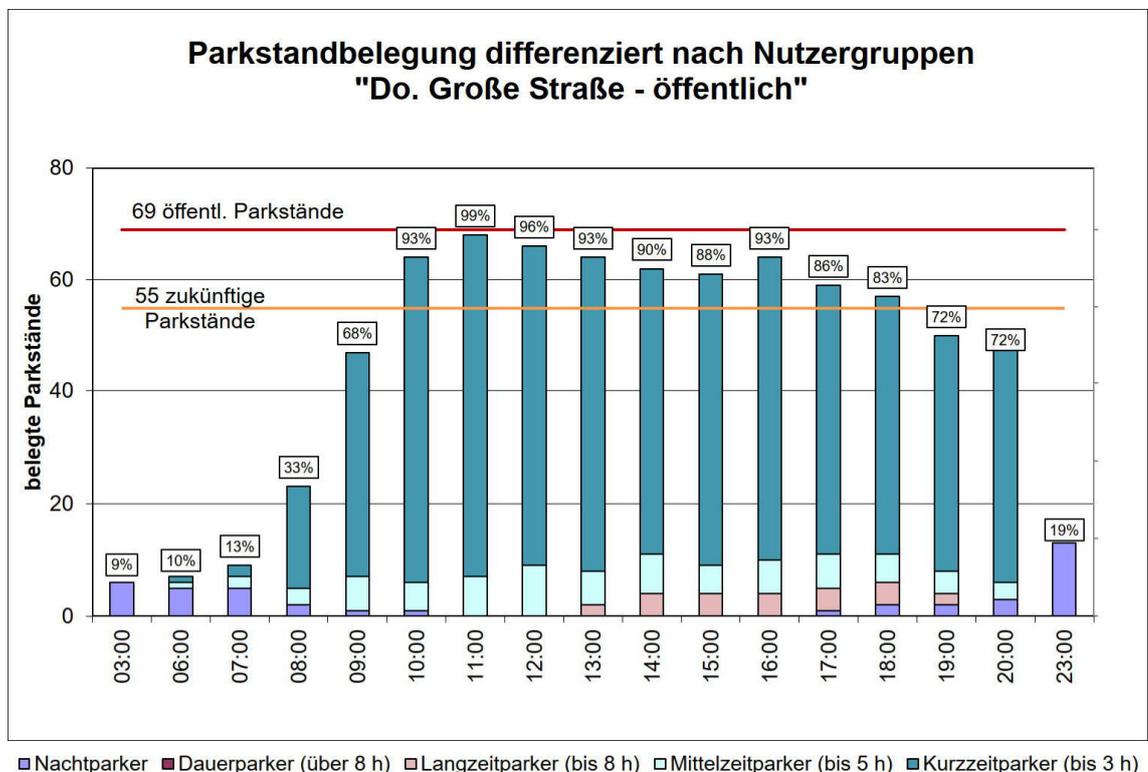
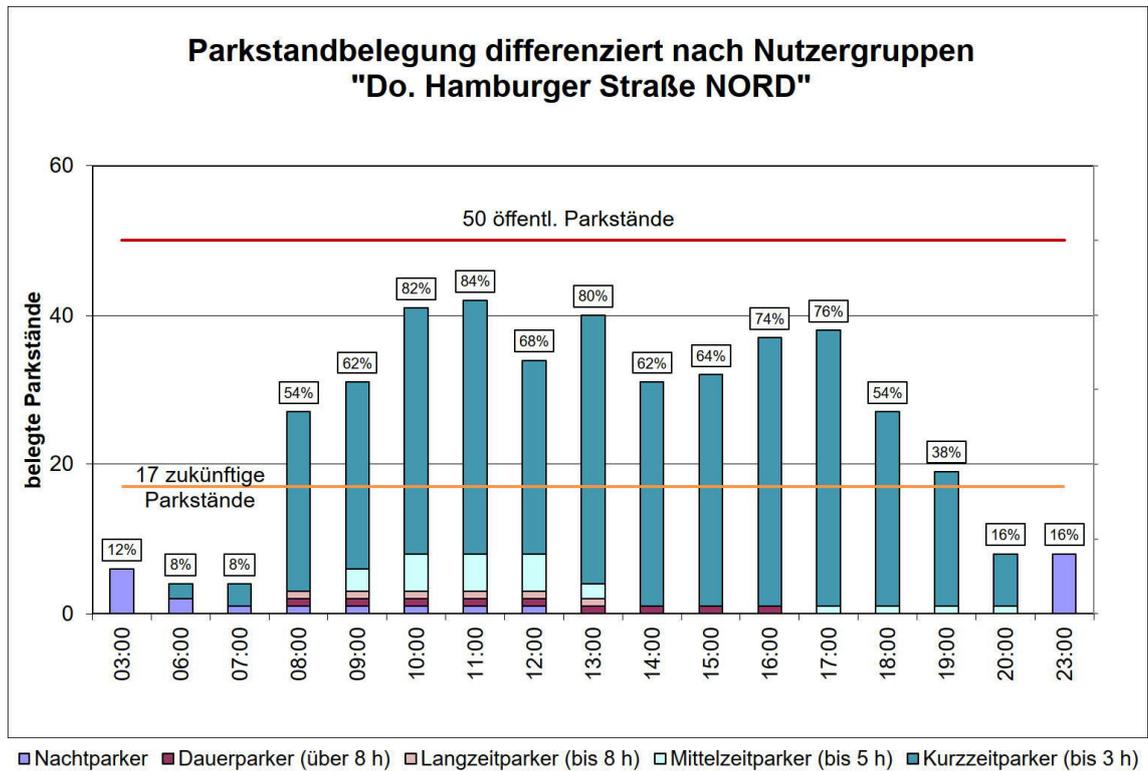


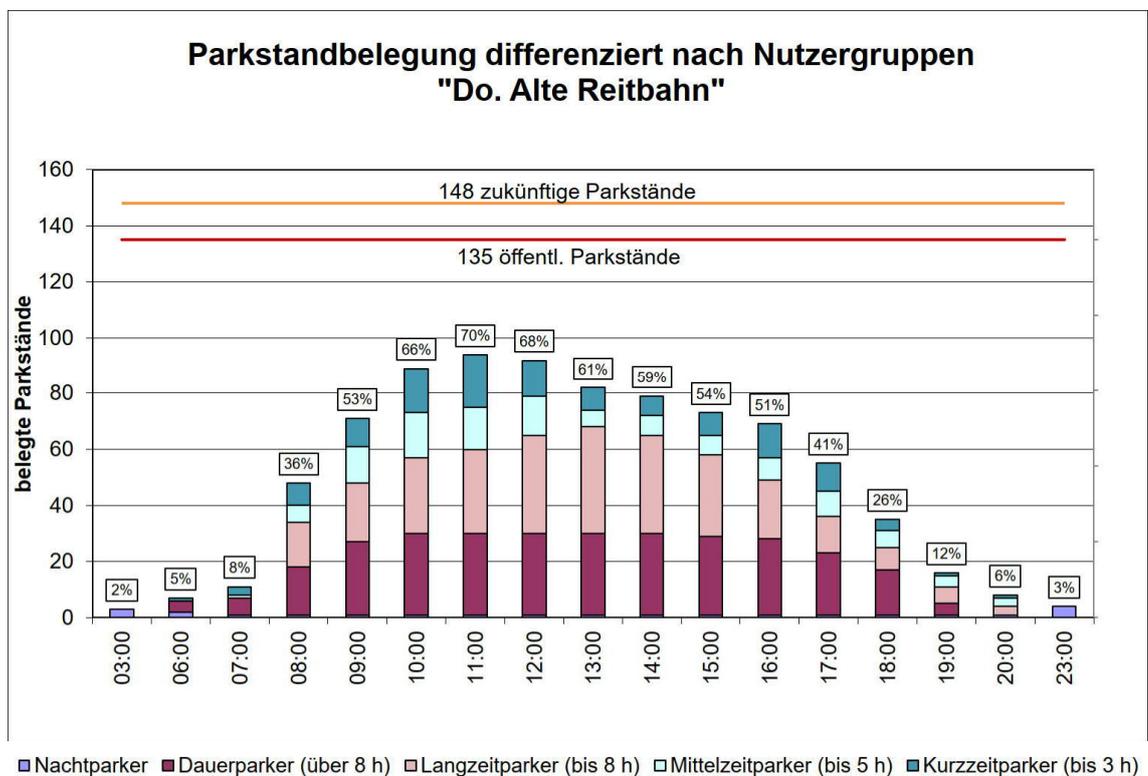
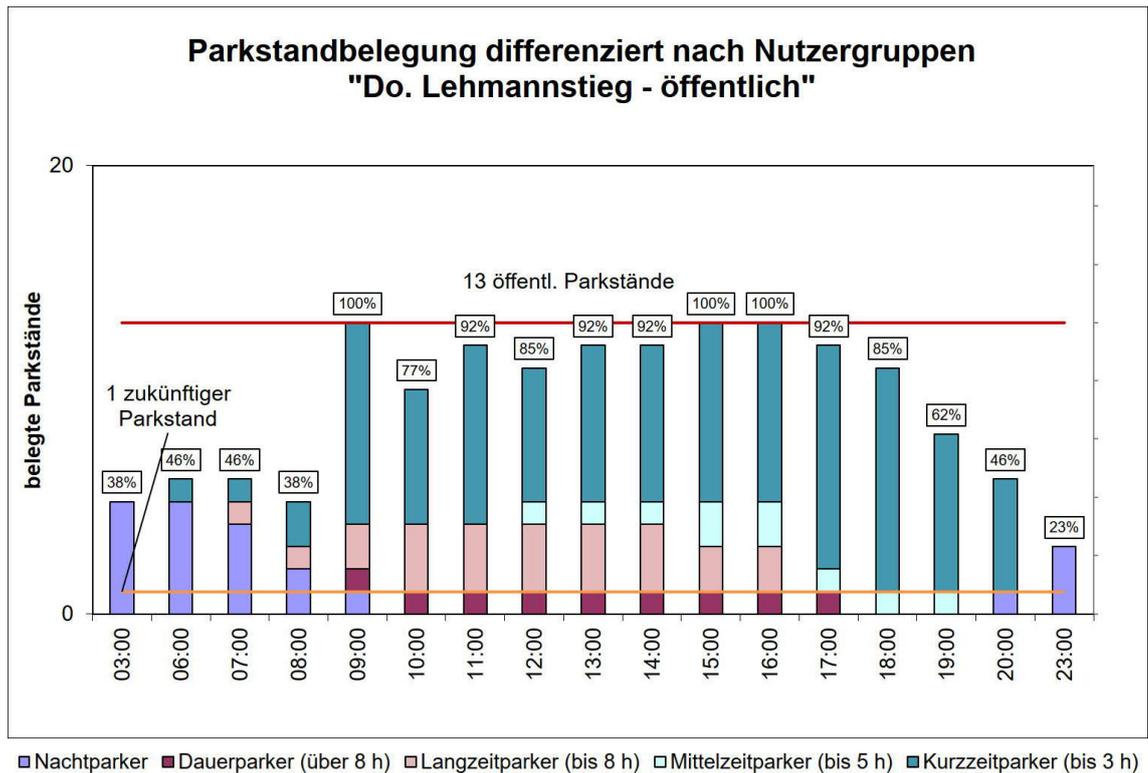


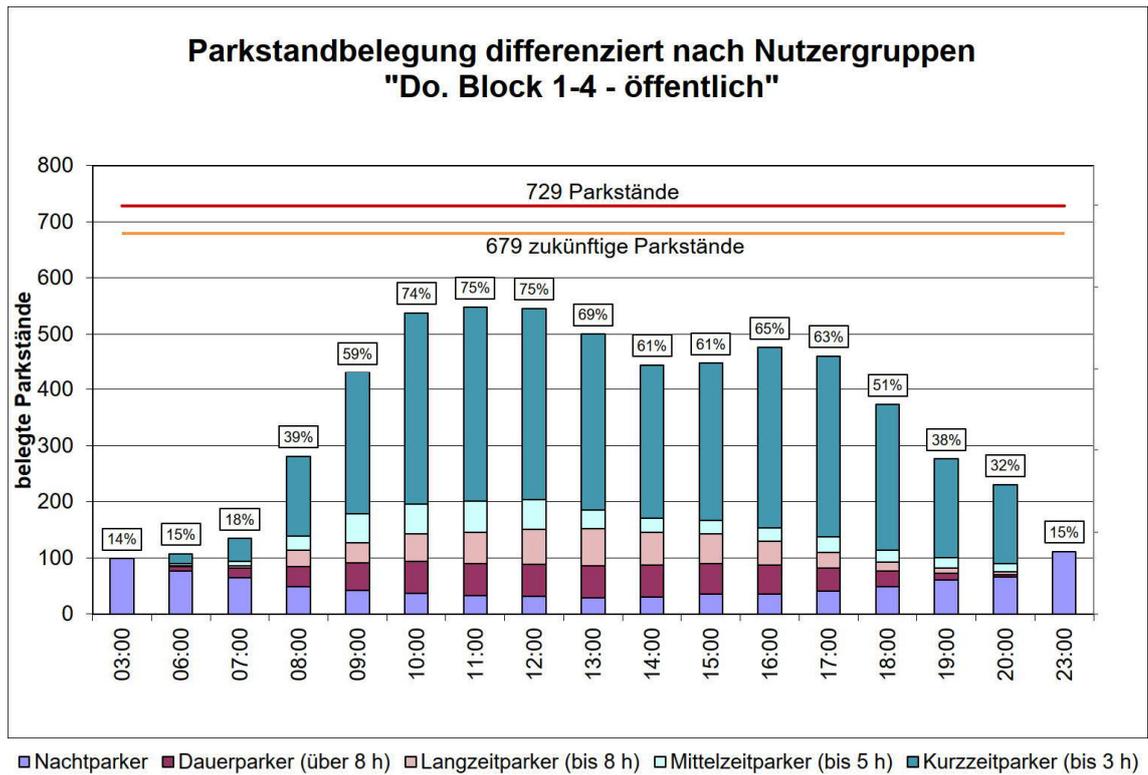




10.6 Erhobene Daten für Parkstandbilanz







10.7 Mögliche Standorte der Parkleitsystem-Schilder



Möglicher Schild-Standort: Bahntrasse



Möglicher Schild-Standort: Manhagener Allee



Möglicher Schild-Standort: Hamburger Straße



Möglicher Schild-Standort: Woldenhorn



Möglicher Schild-Standort: Stormarnstraße



Möglicher Schild-Standort: Reeshoop