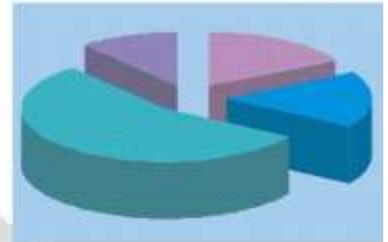
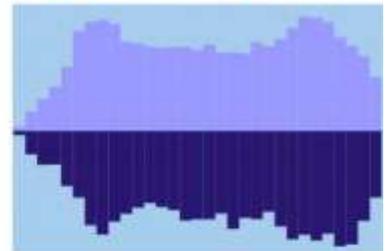
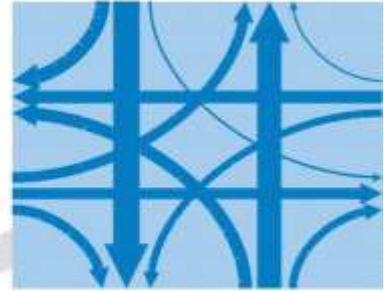


Ergebnisse der Verkehrserhebungen

1

Masterplan **Ahrensburg** Verkehr



Ahrensburg
Schön hier!

Masterplan Verkehr Ahrensburg 2012

Teil 1: Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Bearbeiter:



urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz, Gutsche, Rümenapp GbR
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

Auftraggeber:



Stadt Ahrensburg – Bauamt
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg

Anmerkung: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei geschlechterspezifischen Begriffen eine einheitliche, i. d. R. die männliche Form (z.B. „Nutzer“ anstatt „Nutzerinnen und Nutzer“) verwendet. Diese Begriffe schließen die jeweils andere geschlechtsspezifische Form wertfrei mit ein.

Strukturierung des Masterplans Verkehr

- Teil 1 Ergebnisse der Verkehrserhebungen
- Teil 2 Rahmenbedingungen, Standortbestimmung
- Teil 3 Leitbild, Entwicklungsoptionen, Integriertes Gesamtkonzept

Inhaltsverzeichnis Teil 1

VERZEICHNIS VON ABKÜRZUNGEN	5
1. EINFÜHRUNG ZUM MASTERPLAN VERKEHR	6
2. ERHEBUNGSUMFANG UND ERHEBUNGSVERFAHREN	9
3. HAUSHALTSBEFRAGUNG	12
3.1 ERGEBNISTELEGRAMM	12
3.2 VERFAHRENSWEISE	12
3.3 MOBILITÄT DER AHRENSBURGER	13
3.4 VERKEHRSMITTELWAHL UND VERKEHRSMITTELNUTZUNG	14
3.5 VERKEHRSSYSTEM-BEWERTUNG UND HANDLUNGSBEDARFE	17
4. BETRIEBSBEFRAGUNG	19
4.1 ERGEBNISTELEGRAMM	19
4.2 VERFAHRENSWEISE	19
4.3 BASISDATEN ZU DEN ARBEITSVERHÄLTNISSEN	20
4.4 VERKEHRSMITTELNUTZUNG AUF DEM ARBEITSWEG	22
4.5 BEWERTUNG DES AHRENSBURGER VERKEHRSSYSTEMS	24
5. ÖPNV-ERHEBUNGEN	26
5.1 ERGEBNISTELEGRAMM	26
5.2 VERFAHRENSWEISE	26
5.3 FAHRZWECKE UND NUTZUNGSHÄUFIGKEIT IM ÖPNV	27
5.4 KUNDENPROFIL IM STÄDTISCHEN BUSVERKEHR	29
5.5 RÄUMLICHE BEZÜGE IM STÄDTISCHEN BUSVERKEHR	30
5.6 ZUGANG ZUR BAHN UND GRÜNDE FÜR DIE BAHNNUTZUNG	31
5.7 ANGEBOTSBEWERTUNG UND HANDLUNGSBEDARFE IM ÖPNV	33
6. PASSANTENBEFRAGUNG IM STADTZENTRUM	36
6.1 ERGEBNISTELEGRAMM	36
6.2 VERFAHRENSWEISE	36
6.3 BESUCHER- UND AUFENTHALTSMERKMALE	37
6.4 VERKEHRSMITTELWAHL	38
6.5 PARKPLATZSITUATION UND HANDLUNGSBEDARFE	39

7. ERHEBUNG DES KFZ-VERKEHRS	41
7.1 ERGEBNISTELEGRAMM.....	41
7.2 VERFAHRENSWEISE.....	41
7.3 KFZ-BELEGUNGEN IM STRAßENNETZ.....	44
7.4 KFZ-BELEGUNG VON STRAßENKNOTEN	48
7.5 ZEITLICHE VERTEILUNG DES KFZ-VERKEHRS.....	51
8. PARKRAUMERHEBUNG.....	53
8.1 ERGEBNISTELEGRAMM.....	53
8.2 VERFAHRENSWEISE.....	53
8.3 STELLPLATZAUSLASTUNG.....	55
8.4 PARKDAUER.....	57
8.5 HERKUNFT DER STELLPLATZNUTZER.....	59
9. ERHEBUNG DES RADVERKEHRS	61
9.1 ERGEBNISTELEGRAMM.....	61
9.2 VERFAHRENSWEISE.....	61
9.3 VERKEHRSMENGEN IM RADVERKEHRSNETZ.....	63
BILDVERZEICHNIS.....	65
ANHANG: ERHEBUNGSBÖGEN	67

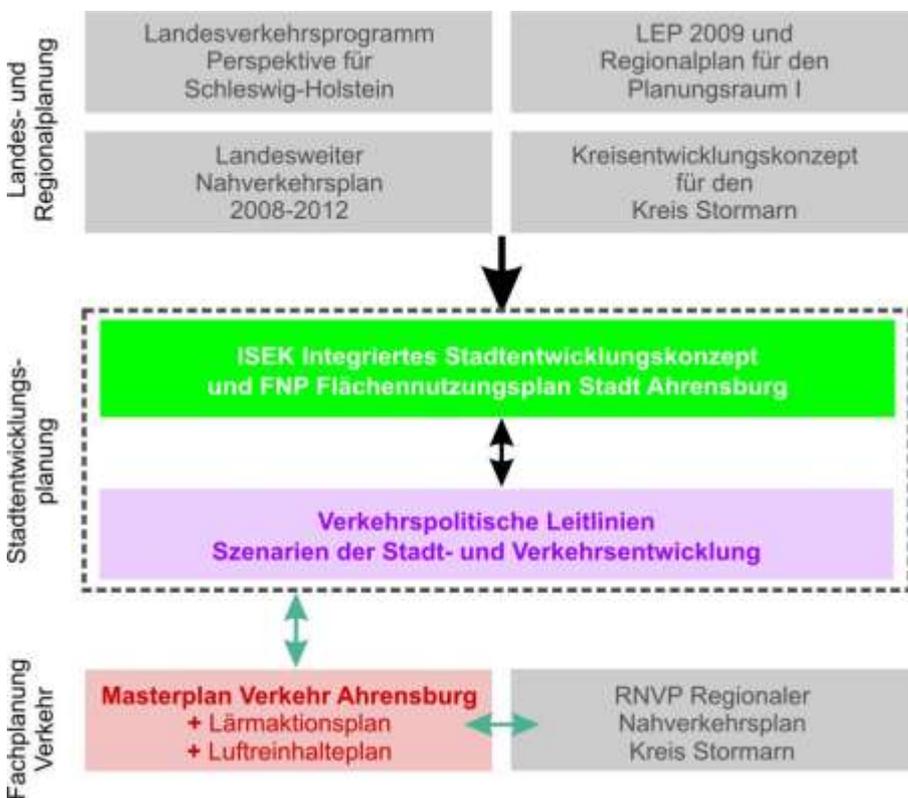
Verzeichnis von Abkürzungen

DB AG	Deutsche Bahn AG
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel)
EU	Europäische Union
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
FNP	Flächennutzungsplan
GVP	Generalverkehrsplan
HHA	Hamburger Hochbahn AG
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan (für den SPNV)
LBV-SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LSA	Lichtsignalanlage
LVS	LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (Bahn, Bus, Taxi)
Pkw	Personenkraftwagen (< 2,8 to)
P+R	Park und Ride
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
Sa, So	Samstag, Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (Regionalbahn, U-Bahn, S-Bahn)
SVZ	Spätverkehrszeit

1. Einführung zum Masterplan Verkehr

Die Verkehrsentwicklungsplanung in der Stadt Ahrensburg basiert zur Zeit auf dem in den 90er Jahren aufgestellten und letztmalig 2002 fortgeschriebenen **Generalverkehrsplan (GVP)**, wobei die zugehörigen Datengrundlagen überwiegend aus Verkehrserhebungen der 90er Jahre stammen.

Für die Verkehrsentwicklungsplanung gibt es über den Generalverkehrsplan hinaus eine Reihe **übergeordneter Rahmenpläne** und Vorgaben, die allerdings hauptsächlich landesweite oder regionale Schwerpunkte setzen und für die städtische Verkehrsplanung nur für den Teilaspekt der äußeren verkehrlichen Anbindung bzw. verkehrlichen Erreichbarkeit von Relevanz sind:



Das Thema „Verkehr“ ist in der Stadt Ahrensburg gekoppelt an das **ISEK Integriertes Stadtentwicklungskonzept**. Dieses enthält unter anderem Leitlinien für die künftige Verkehrspolitik im Kontext mit der Stadtentwicklungspolitik.

Die intensiven und kontroversen Diskussionen zum Verkehrssystem, die in der ISEK-Zukunftswerkstatt, den zugeordneten „Themenabenden Verkehr“ sowie im Rahmen der Lärmaktionsplanung geführt wurden, haben aber klar aufgezeigt, dass

- der Verkehr zu den wichtigsten und umstrittensten Themen der Ahrensburger Stadtentwicklung gehört,
- der „alte“ GVP nicht mehr den Anforderungen an eine fundierte Bewertungshilfe gerecht wird und
- die veränderten Rahmenbedingungen eine neue sowohl inhaltlich als auch räumlich integrierte Betrachtungsweise erfordern.

Die **Verkehrsdaten aus dem „alten“ GVP** sind inzwischen überwiegend veraltet und bieten keine ausreichende Basis mehr für eine zukunftsorientierte Entwicklungsplanung in der Stadt Ahrensburg. Die Stadt hat sich in den letzten Jahren u.a. durch die Ausweisung weiterer Baugebiete städtebaulich weiterentwickelt. Derartige Veränderungen fanden bislang bei gesamtstädtischen Verkehrsplanungen keine adäquate Berücksichtigung.

In den letzten Jahren wurden zudem neue Erkenntnisse über die **Methodik der Verkehrsentwicklungsplanung** gewonnen, die im GVP nicht eingeflossen, bei der Erarbeitung eines neuen verkehrlichen Rahmenplans aber zu berücksichtigen sind. Dazu gehören vor allem folgende Aspekte:

- Demographie und Lebenswandel,
- Lärm- und Schadstoffbelastungen,
- Ressourcen- und Klimaschutz,
- Verkehrssicherheit,
- Förderung alternativer Mobilitätsangebote.

Für die Stadt Ahrensburg wurde 2008 der erste **Lärmaktionsplan** aufgestellt, dessen Aussagen und Ergebnisse künftig ebenso in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen sind wie die Luftreinhalteplanung. Aufgrund der geographischen Lage Ahrensburgs sollten bei der Ausarbeitung eines verkehrlichen Rahmenplans auch **Aspekte der regionalen und großräumigen Verkehre** berücksichtigt werden, da diese als „Durchgangs- und Zielverkehre“ einen wichtigen Beitrag zur Ahrensburger Verkehrsproblematik leisten. Da der „alte“ GVP sich nur auf das Ahrensburger Stadtgebiet bezieht, konnte vor allem die **Problematik der Ziel- und Durchgangsverkehre** nicht angemessen thematisiert werden.

Um eine langfristig orientierte und fundierte Planung des Verkehrssystems in Ahrensburg zu ermöglichen, sind die städtebaulichen Rahmenpläne (Flächennutzungsplan, ISEK mit Wohnraumversorgungskonzept, Einzelhandelskonzept) auf der verkehrlichen Seite zu ergänzen. Mit dem neuen „**Masterplan Verkehr**“ wird eine systematische, langfristig angelegte Maßnahmen- und Finanzplanung für das Verkehrssystem in Ahrensburg entwickelt. Wichtige Bestandteile sind dabei eine **Aktualisierung von Datengrundlagen und des Verkehrsmodells** mit Aussagen zu Verkehrsströmen und Verkehrsbelegungen. Der Masterplan Verkehr bildet auch eine wichtige Voraussetzung für die **Akquisition von Fördermitteln** von EU, Bund und Land.

Zu den „Pflichtaufgaben“ einer modernen Verkehrsplanung gehört auch eine systematische **Einbeziehung von Aspekten der Umwelt-, Stadt- und Sozialverträglichkeit**. Nicht zuletzt ist es eine Forderung aus der 2009 durchgeführten **Zukunftswerkstatt**, erstmalig in der Ahrensburger Verkehrsentwicklungsplanung eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit vorzusehen, um die Diskussion zum Verkehrssystem zu versachlichen und die Sichtweisen der von den verkehrlichen Auswirkungen Betroffenen frühzeitig mit einzubeziehen. Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit ist auch die vorliegende **Informationsreihe zum Masterplan Verkehr**, mit der die Ergebnisse der zentralen Bausteine dokumentiert werden.

Die Ausarbeitung des Masterplans Verkehr unterteilt sich in folgende **Arbeitsbausteine**:



Das vorliegende **Heft 1 der Informationsreihe** fasst die Ergebnisse der 2009 durchgeführten Verkehrserhebungen zusammen und bildet damit die Grundlage für die weiteren Arbeiten am Verkehrsmodell und die Planungen zum Verkehrssystem.

2. Erhebungsumfang und Erhebungsverfahren

Ein zentraler Bestandteil des Masterplans ist die **Auswertung der aktuellen Verkehrsstrukturen** zur Hinterlegung der Befunde zum Verkehrssystem sowie als Grundlage für die Entwicklung von Szenarien bzw. Planungsoptionen und zur Auswertung ihrer Wirkungen (Wirkungsanalyse). Die hierfür erforderlichen Berechnungen zur Bereitstellung verkehrlicher Kenngrößen werden über ein EDV-gestütztes Verkehrsmodell vorgenommen. Entscheidenden Einfluss auf die Qualität der Berechnungs- und Bewertungsergebnisse haben die **Datengrundlagen**, die in das Verkehrsmodell einfließen. Dies sind insbesondere fundierte Aussagen

- zu den verkehrlich-städtebaulichen Rahmenbedingungen („Strukturdaten“),
- zur Mobilität der Verkehrsteilnehmer („Verkehrsaufkommen“),
- zur Verkehrsaufteilung („Verkehrsmittelwahl“) und
- zur Verkehrsverteilung in den Verkehrsnetzen („Verkehrsrelationen“, „Netzbelegungen“).

Von ausreichender Aktualität sind in Ahrensburg im Bereich des Straßenverkehrs im Wesentlichen die **kontinuierlich durchgeführten Verkehrszählungen** im Kfz-Verkehr, die aber nur für wenige Knoten und Abschnitte des Straßennetzes vorliegen. Auch für den **Stadtbusverkehr Ahrensburg** stehen der Stadt Ahrensburg aus Verkehrszählungen des HVV und der VHH Aussagen zum Fahrgastaufkommen zur Verfügung. Die vorhandenen Datenbestände sind als Grundlage für die Verkehrsmodellrechnung zwar geeignet, aber in wesentlichen Teilen zu ergänzen. Insbesondere fehlen zur Zeit Aussagen über

- die Verkehrsmittelwahl der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,
- Verkehrsrelationen im Binnen-, Quell- und Zielverkehr sowie
- Durchgangsverkehre im Straßennetz.

Auf Basis der erwarteten Aussagen zur aktuellen Verkehrssituation und den definierten **Anforderungen an das Verkehrsmodell** wurde ein umfangreiches Erhebungsverfahren ausgearbeitet (vgl. Bild 2-1), das alle Verkehrskomponenten umfasst und zu den umfangreichsten Verkehrserhebungen der letzten Jahre in Schleswig-Holstein gehört.

Aus Zeit- und Kostengründen wurden zunächst die aktuell **verfügbaren Daten** gesichtet und aufbereitet (Sekundärdaten). Durch die umfangreichen Recherchen, die bei der Bearbeitung des ISEK, des Wohnraumkonzeptes und des Einzelhandelskonzeptes durchgeführt wurden, liegt hier für die Stadt Ahrensburg eine hohe Datenqualität vor, die auch der Verkehrsplanung zugute kommt. Zudem konnte auf Datenbestände verschiedener Akteure aus dem Verkehrsbereich zugegriffen werden. Dazu zählen vor allem

- das LBV-SH Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (Kfz-Belegungen im klassifizierten Straßennetz),
- die LVS Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr SPNV),
- der HVV Hamburger Verkehrsverbund (Nachfrage von Schnellbahnen und Buslinien im HVV-Gebiet),
- externe Gutachter der Stadt Ahrensburg (Daten aus Verkehrsgutachten und dem Lärmaktionsplan).

Das Durchführen zusätzlicher Erhebungen konnte mit dieser Vorgehensweise auf das notwendige Maß reduziert werden, da Neuerhebungen immer einen gewichtigen Kostenfaktor darstellen, der auch das Budget für die eigentliche Planung beschneidet. Zusätzliche Erhebungen fanden für alle Komponenten des Verkehrssystems sowie Verkehrsträger-übergreifend statt. Zur **Ermittlung verkehrlicher Kenngrößen** kamen zur Anwendung:

- Verkehrszählungen (Straßenquerschnitte, Straßenknoten, Buslinien),
- Verkehrsbefragungen im Verkehrssystem (ÖPNV-Fahrgäste, Passanten),
- Kennzeichenverfolgungen (in einem ausgewählten Kordon des Straßennetzes),
- Stichprobenbefragungen zum Verkehrsverhalten (Haushalte, Betriebe).

Mit dem **Erhebungsverfahren** aus einer Kombination von Einzelerhebungen konnten für alle Verkehrsmittel und für alle räumlichen Verkehrsbezüge (Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr) Daten hoher Qualität ermittelt werden. Alle Erhebungen wurden unter strenger **Beachtung des Datenschutzes** durchgeführt.

Die Ergebnisse der einzelnen Erhebungen sind in den folgenden Kapiteln dargestellt. Die darauf aufbauenden Befunde zum Verkehrssystem und weitere Einzelheiten zum Verkehrsmodell sind in Heft 2 der Informationsreihe dokumentiert.

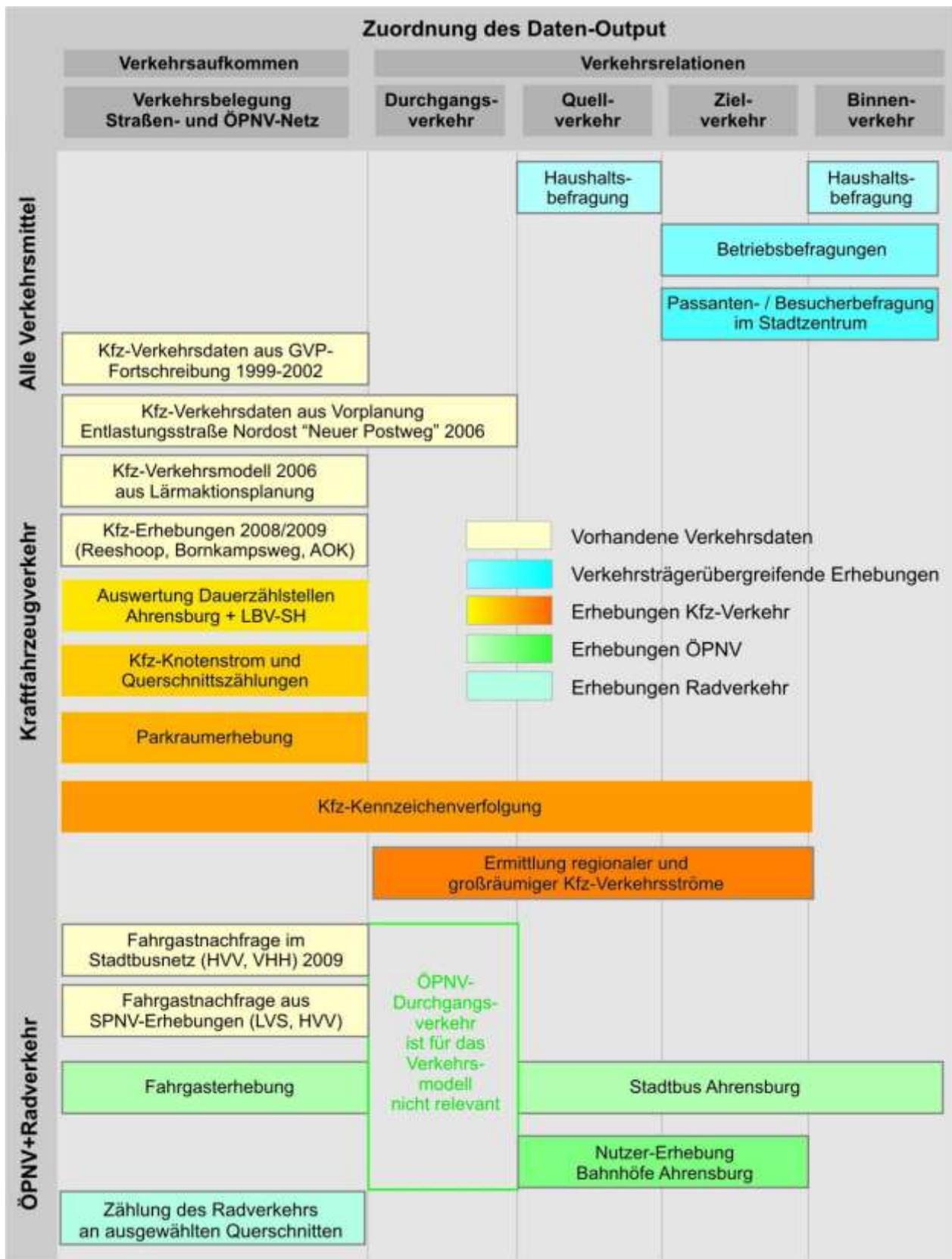


Bild 2-1: Übersicht zu den Verkehrserhebungen

3. Haushaltsbefragung

3.1 Ergebnistelegamm

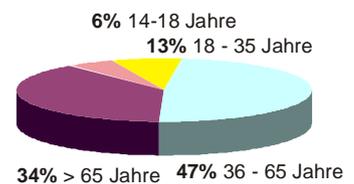
- Die Ahrensburger sind mit durchschnittlich 3,9 Wegen / Fahrten pro Tag relativ mobil. Die kurzen Versorgungswege in der Stadt sowie die Nähe zur Hamburger City tragen zu häufigen Außerhaus-Aktivitäten bei.
- Die Haushalte in Ahrensburg sind gut mit Verkehrsmitteln ausgestattet. Etwa 90% verfügen über mindestens einen Pkw und ein Fahrrad.
- Bei der Verkehrsmittelwahl dominiert zwar wie erwartet der Pkw, der Radverkehr kommt aber mit 17% ebenfalls auf eine hohe Akzeptanz.
- Für Fahrten ins Stadtzentrum übertrifft das Fahrrad mit rund 40% Verkehrsanteil sogar den Pkw. Selbst auf dem Arbeitsweg nutzt noch jeder 5. Ahrensburger das Fahrrad.
- Speziell der öffentliche Busverkehr spielt in Ahrensburg nur eine geringe Rolle, wobei die Hälfte der Ahrensburger schlecht oder gar nicht über das Angebot informiert ist.
- Der Ausbau des Radverkehrssystems, bessere Anschlüsse im ÖPNV-System und der Bau von Umgehungsstraßen stehen auf der "Wunschliste" der Ahrensburger ganz oben.

3.2 Verfahrensweise

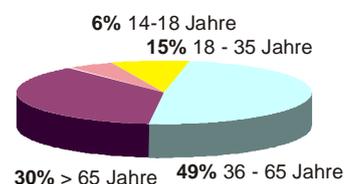
Um den Aufwand für die Haushaltsbefragung zeitlich und kosten-
seitig im Kontext mit der Gesamterhebung in vertretbaren Grenzen
zu halten, wurde auf den Anspruch der „Repräsentativität“ verzichtet.
Der vom Gutachter gemeinsam mit der Stadt Ahrensburg und der
„Lenkungsgruppe Masterplan“ entwickelte Fragebogen (siehe
Anlage) wurde mit der Tagespost an rund 9.000 Haushalte in
Ahrensburg verschickt. Fast 2.000 Fragebögen wurden wieder
zurückgesandt und damit eine sehr gute Rücklaufquote von über
20% erzielt. Nach dem Aussortieren offensichtlich doppelter oder
erheblich unplausibler Bögen konnten fast 1.700 Datensätze in die
Auswertung einbezogen und damit die angestrebte Anzahl von 300
Datensätzen deutlich übertroffen werden. Aufgrund des geringen
Rücklaufs von Kindern unter 14 Jahren, wurde diese Altersgruppe
nicht in die Auswertung mit einbezogen.

Auch wenn die Haushaltsbefragung nicht den wissenschaftlichen
Anspruch der Repräsentativität beansprucht, so zeigt die Auswertung
der Personenmerkmale insbesondere des Geschlechts und der
Altersschichtung eine sehr gute Annäherung an die Repräsentativität,
so dass von einer hohen Datenqualität bzw. Aussagekraft ausgegan-
gen werden kann. Lediglich die Gruppe der über 65-jährigen ist leicht
überrepräsentiert.

**Altersgruppen
Haushaltsbefragung**
(n=1.646)



**Zum Vergleich:
Altersgruppen Ahrensburg**
(n=27.639)



3.3 Mobilität der Ahrensburger

Die Ahrensburger Bevölkerung ist als sehr mobil zu bezeichnen. Zum einen liegt die **Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln** auf einem hohen Niveau, wobei rund 90% der Haushalte über mindestens einen Pkw und ein Fahrrad verfügen. Immerhin rund ein Drittel der Haushalte kommen sogar auf 2 oder mehr Pkws.

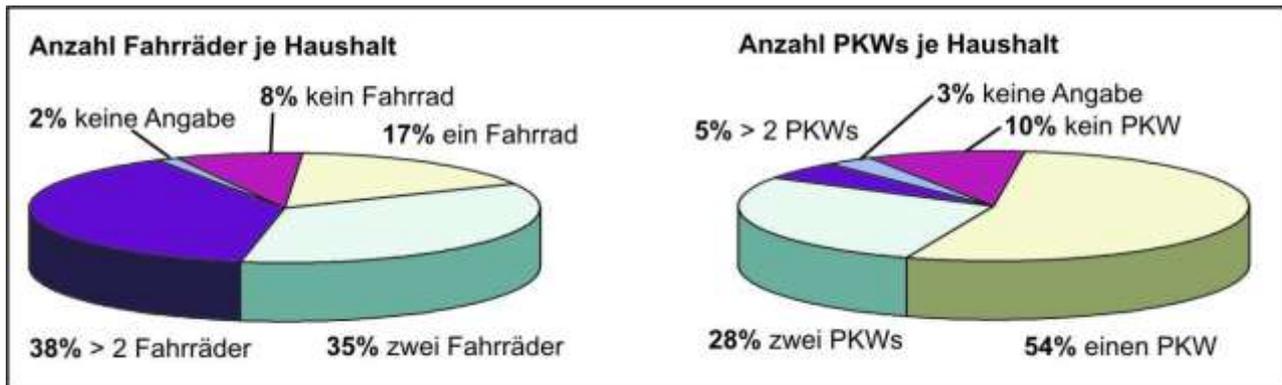


Bild 3-1: Verkehrsmittelverfügbarkeit der Ahrensburger

Zum anderen sind die Ahrensburger relativ häufig außerhalb ihres Wohnstandortes unterwegs. Immerhin jeder 3. Befragte legt mehr als 4 Wege pro Tag zurück, nur 7% haben am Stichtag nicht ihr Wohnumfeld verlassen. Insgesamt ergibt sich daraus ein Durchschnittswert bzw. eine sogenannte „**Mobilitätskennziffer**“ von 3,9 Wegen / Fahrten pro Tag. Dieser Wert rangiert im Vergleich mit anderen Städten im oberen Bereich und ist kennzeichnend für eine „Stadt der kurzen Wege“. Dies bedeutet in der Praxis, dass beispielsweise Versorgungswege aufgrund der kurzen Entfernungen vielfach spontan durchgeführt und nicht mit anderen Aktivitäten verknüpft werden. Auch die Nähe zur Hamburger Innenstadt mit ihrer hohen Anziehungskraft fördert die Wegehäufigkeit.

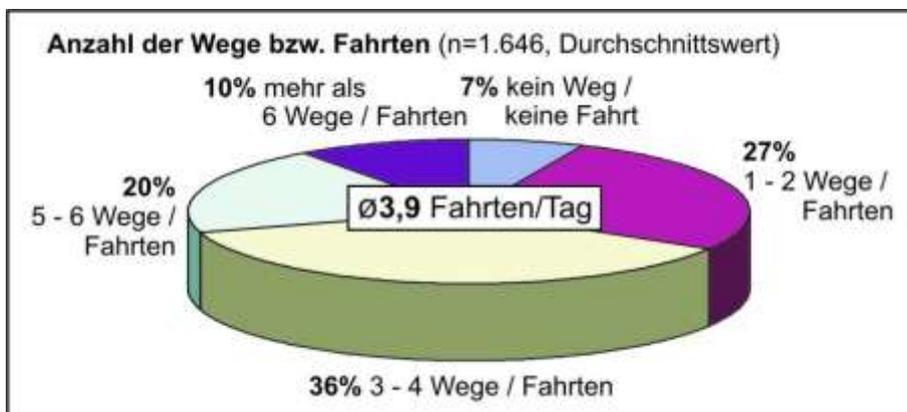


Bild 3-2: Wegehäufigkeit und Mobilitätskennziffer

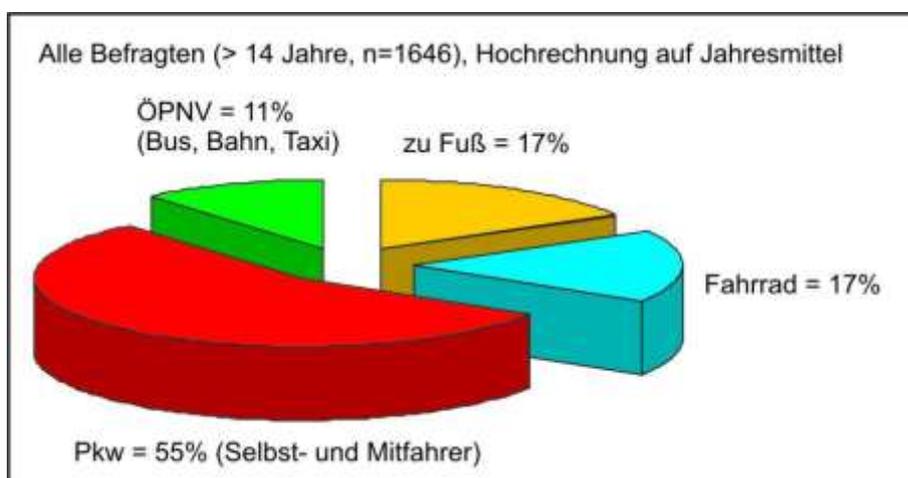
3.4 Verkehrsmittelwahl und Verkehrsmittelnutzung

Obwohl die Wege innerhalb Ahrensburg überwiegend unter 5 km und damit im fuß- und fahrradläufigen Entfernungsbereich liegen, nutzen die Ahrensburger intensiv ihr Auto. Etwa 55% aller Wege werden mit dem **Pkw als Selbstfahrer** oder Mitfahrer zurückgelegt. Dieser ausgeprägte Pkw-Bezug hängt sicherlich auch mit der hohen Motorisierung der Ahrensburger Bevölkerung zusammen.

Deutlich über den bisherigen Annahmen liegt der **Anteil des Radverkehrs**. Im Jahresmittel wird auf rund 17% aller Wege das Fahrrad genutzt, in den Sommermonaten steigt der Anteil auf fast 25%, für Fahrten ins Stadtzentrum sogar auf 41%(!). Im Vergleich mit anderen Mittelstädten liegt Ahrensburg hier auf einem hohen Niveau, wenngleich die Werte klassischer Fahrradstädte wie Münster oder Erlangen noch nicht erreicht werden.

Der **Fußgängeranteil** liegt in Ahrensburg allerdings unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte und auch unter dem Bundesdurchschnitt (vgl. „Mobilität in Deutschland 2008“: Fußgängeranteil =24%). Am häufigsten gehen noch die Bewohner des Stadtzentrums zu Fuß, während der zu-Fuß-Anteil bereits in den benachbarten Quartieren deutlich abnimmt. Möglicherweise spielt hier auch die starke „Trennwirkung“ der Bahnstrecke eine Rolle.

Der **öffentliche Personennahverkehr** (ÖPNV) ist für die Ahrensburger eher von untergeordneter Bedeutung und kommt lediglich auf einen Anteil von 11%. Dieses Bild ist aber durchaus typisch für kleine bis mittlere Stadtgrößen. Die Vorteile der HVV-Integration (u.a. einheitlicher Tarif, vertakteter Bahn- und Busverkehr, definierte Fahrzeugstandards) haben offenbar speziell im Busverkehr bisher nur wenig Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl.



Verkehrsmittelwahl im Vergleich:

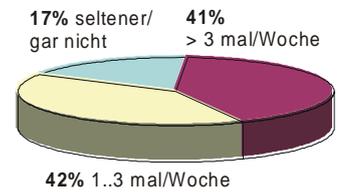
	Pkw	Rad
Hamm (NRW)	61%	17%
Eberswalde	48%	12%
Kaiserslautern	54%	3%
Rosenheim	52%	20%
Augsburg	49%	12%
Deutschland Mittel MiD2008	58%	10%

Quellen: Socialdata, Infas, vip

Bild 3-3: Verkehrsmittelwahl der Ahrensburger

Für **Aktivitäten im Stadtzentrum** wird hauptsächlich das Fahrrad genutzt. Der ÖPNV (hier speziell der städtische Busverkehr) kommt hier auf einen noch geringeren Anteil als im gesamtstädtischen Durchschnitt. Es ist offensichtlich, dass der ÖPNV potenzielle Kunden an den Radverkehr „abgibt“. Der Pkw kommt zwar nur auf 33% Verkehrsmittelanteil, angesichts der kurzen Entfernungen zum Stadtzentrum steckt hierin aber immer noch Verlagerungspotenzial. Besonders hoch ist der Pkw-Anteil in den südlichen Stadtquartieren wie der Siedlung Am Hagen, Waldgut Hagen und Ahrensburger Redder. Die Verkehrsmittelwahl in Bezug auf das Stadtzentrum spielt für die Verkehrsplanung eine besondere Rolle, da das Stadtzentrum neben Hamburg das wichtigste Verkehrsziel der Ahrensburger darstellt.

Besuchshäufigkeit des Ahrensburger Stadtzentrums



Das Stadtzentrum ist mit das wichtigste Verkehrsziel der Ahrensburger Bevölkerung

Für die **Berufspendler aus Ahrensburg** (Auspendler) steht zwar die Pkw-Nutzung im Vordergrund, für Arbeitswege innerhalb von Ahrensburg kommt aber wiederum das Fahrrad auf einen bemerkenswert hohen Anteil. Der Berufsverkehr (speziell nach Hamburg) ist der einzige Fahrzweck, bei dem der ÖPNV und hier vor allem der Schienenverkehr auf einen signifikanten Marktanteil kommt. Immerhin 25% aller Berufspendler nutzen Bahnen oder Busse auf ihrem Arbeitsweg.

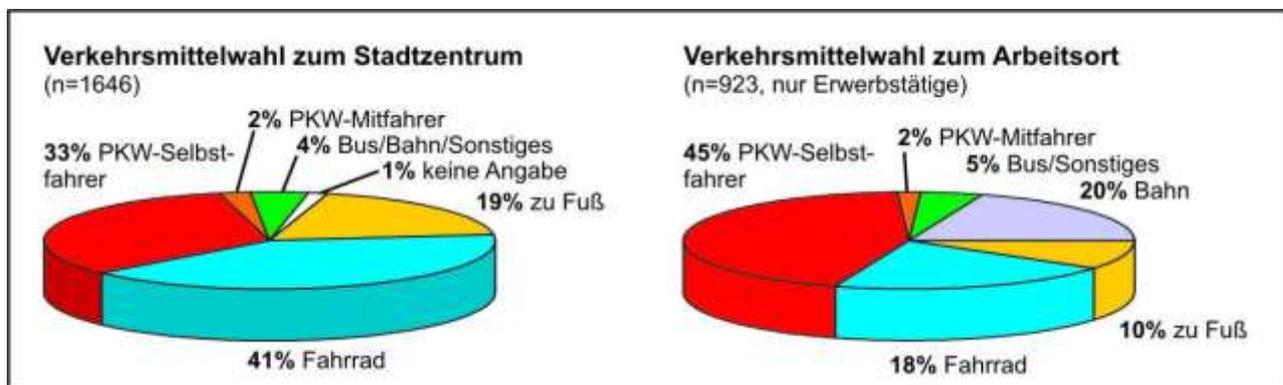


Bild 3-4: Verkehrsmittelwahl für Wege ins Stadtzentrum und zum Arbeitsort

Es ist festzustellen, dass speziell Haushalte mit mehreren Pkws diese auch besonders häufig nutzen und kaum auf alternative Verkehrsmittel ausweichen. Zu dieser Gruppe gehören auch viele der Verkehrsteilnehmer, die kein Fahrrad zur Verfügung haben oder dieses nutzen sowie den ÖPNV komplett „verweigern“.

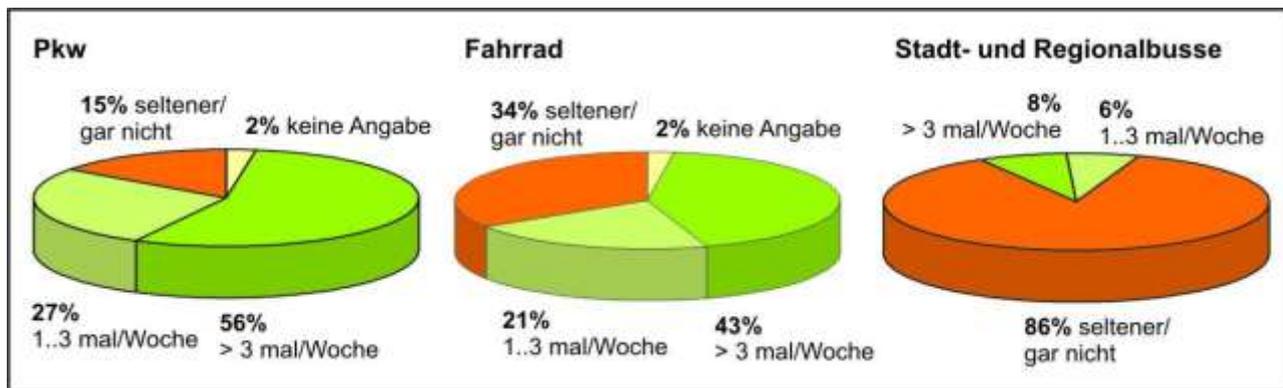
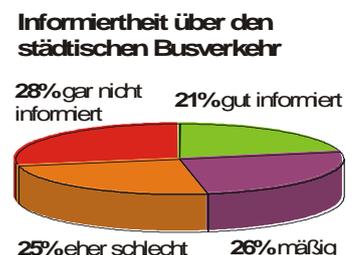


Bild 3-5: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel der Ahrensburger

Besonders auffällig ist, dass mehr als 80% der Ahrensburger keinen Bezug zum städtischen Busverkehr haben. Diese Feststellung deckt sich mit dem tendenziell negativen Image des städtischen Busverkehrs, das im Rahmen der Zukunftswerkstatt zu Tage getreten ist. Nur etwa 14% können zu den ÖPNV-Stammkunden gerechnet werden. Diese nutzen hauptsächlich die Schnellbahnen Richtung Hamburg und den Bus allenfalls als Bahnzubringer. Zu den ÖPNV-Stammkunden zählen neben Berufspendlern im Wesentlichen Jugendliche und Senioren, die über kein alternatives Verkehrsmittel verfügen oder für die eine Fahrradnutzung aus objektiven (z.B. zu langer Weg) oder subjektiven Gründen (z.B. unkomfortabler Radweg) nicht in Frage kommt.

Die Meidung des städtischen Busverkehrs hängt allerdings auch mit einer unzureichenden **Informiertheit über das Angebot** zusammen. Nur jeder 5. Ahrensburger fühlt sich gut über das Angebot informiert. Es ist davon auszugehen, dass die Informationsdefizite auch dazu beitragen, dass vorhandene Qualitäten des Bussystems nicht erkannt bzw. ausreichend gewürdigt werden. Im Rahmen der Überplanung des ÖPNV-Systems wäre zu prüfen, ob ausreichend Potenziale vorhanden sind, um den Busverkehr auf einer vertretbaren wirtschaftlichen Basis signifikant attraktiver gestalten zu können.



3.5 Verkehrssystem-Bewertung und Handlungsbedarfe

Die **Benennung von Defiziten** im Verkehrssystem bzw. die Bewertung von Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrssystems deckt sich weitgehend mit den im Rahmen der Zukunftswerkstatt und des Lärmaktionsplans geführten öffentlichen Diskussionen. Eindeutig an erster Stelle steht eine (weitere) Verbesserung des Radverkehrssystems, wobei hier der Ausbau der Radverkehrsanlagen im Vordergrund steht. Interessanterweise werden Forderungen nach einer Förderung des Radverkehrs auch von vielen Einwohnern gestellt, die derzeit überwiegend den Pkw nutzen.

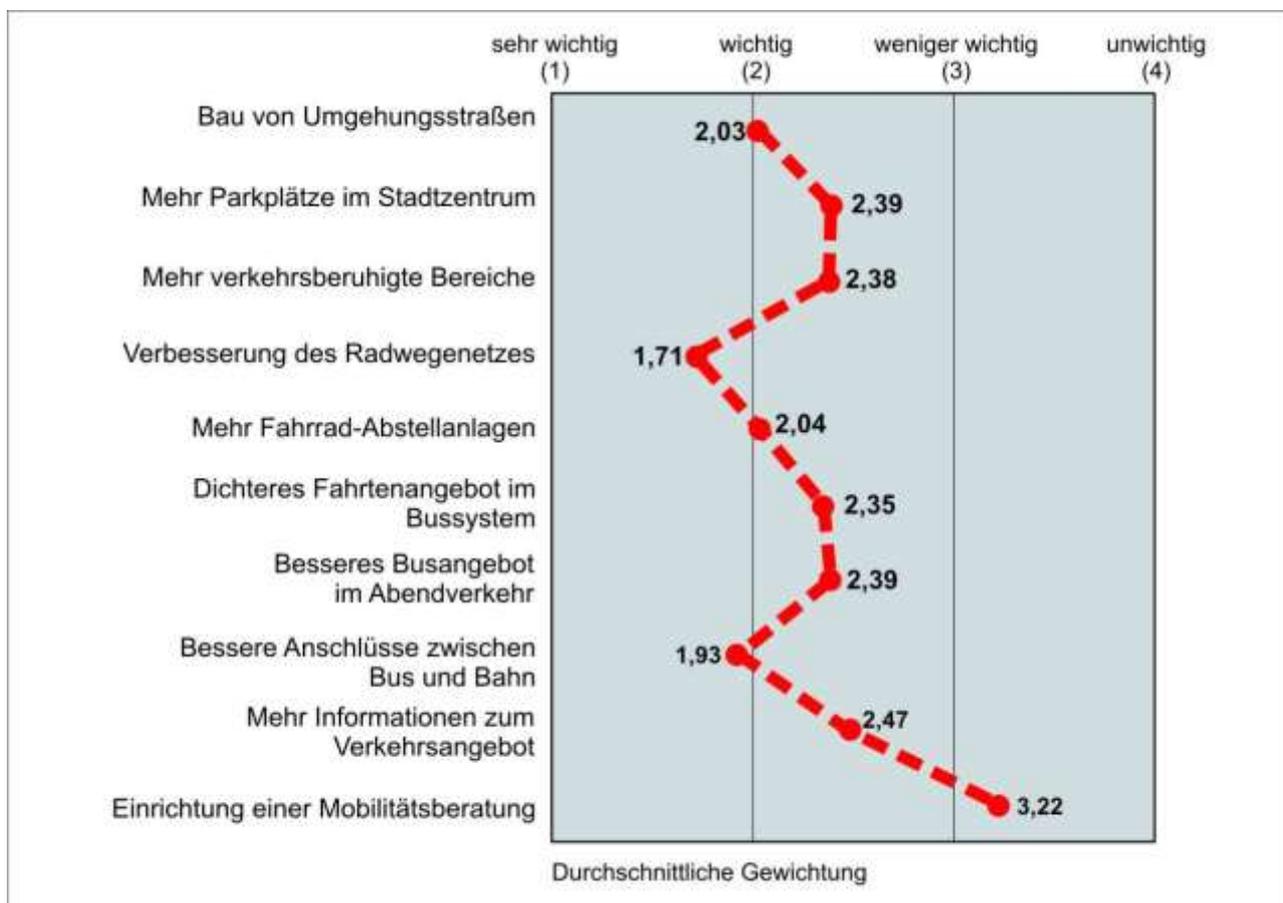


Bild 3-6: Bewertung von verkehrlichen Maßnahmen durch die Ahrensburger

An zweiter Stelle der wichtigen Maßnahmen folgt - und das ist angesichts der geringen Busnutzung durchaus bemerkenswert - eine bessere Anschlusskoordination zwischen dem Bus- und dem Bahnverkehr. Offenbar liegt hier ein wichtiges Defizit vor, das zur „Herabstufung“ des Busverkehrs führt. Ebenso von Bedeutung ist eine Ausweitung der Bedienungshäufigkeit im Busnetz.

Wie aus den emotionalen Debatten in der Zukunftswerkstatt und der Präsenz in der Presse zu erwarten war, wird auch der **Bau von Umgehungsstraßen** als „wichtig“ eingestuft. Es zeigt sich hier aber eine deutliche Polarisierung zwischen Einwohnern, die häufig den Pkw nutzen und „überzeugten“ Nutzern des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV), die eindeutig andere Maßnahmen präferieren. Die Diskussion über den Ausbau des Straßennetzes wird also zunächst weiter kontrovers bleiben.

Die Forderung nach mehr **Parkplätzen** sollte nicht überbewertet werden, da diese auch in vielen anderen Städten als „Standardkritik“ vorgebracht wird. Aus den Kommentaren einiger Einwohner wird deutlich, dass es sich in vielen Fällen offenbar weniger um ein grundsätzliches Kapazitätsproblem („finde überhaupt keinen Parkplatz“), sondern vielmehr um ein Standortproblem der Parkieranlagen handelt („finde keinen Parkplatz unmittelbar an meinem Verkehrsziel“).

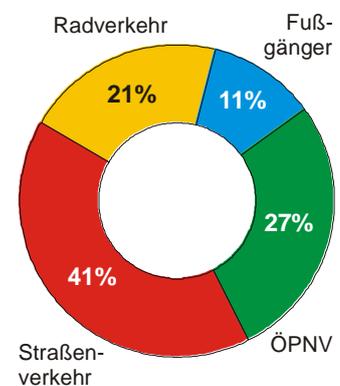
Aufgrund der von den Einwohnern empfundenen Defizite in der „Hardware“ des Verkehrssystems (Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot) spielen zur Zeit die „**weichen Maßnahmen**“ wie Information und Mobilitätsberatung nur eine untergeordnete Rolle.

Neben der allgemeinen Prioritätenbildung wird von den Einwohnern eine **Vielzahl konkreter Verbesserungsvorschläge** benannt. Ähnlich wie bei den Beschäftigten (vgl. Kapitel 4) stehen auch bei den Einwohnern Verbesserungen im Straßenverkehrssystem im Vordergrund, wobei auch hier die Optimierung der Verkehrssteuerung und Verkehrsführung deutlich häufiger als der Bau neuer Straßen vorgebracht wird.

An zweiter Stelle bei der Häufigkeit von Verbesserungsvorschlägen steht bei den Einwohnern der ÖPNV vor dem Radverkehr. Beim ÖPNV geht es vielfach um spezielle Verbindungen über die Stadtgrenzen hinaus (z.B. EKZ + U-Volksdorf, AEZ, Norderstedt) und in die Stadtrandgebiete (z.B. Wulfsdorf, Buchenkamp) sowie um mehr Abfahrten bzw. dichtere Takte im Busverkehr.

Beim Radverkehr ist die Sanierung und Komfortverbesserung vorhandener Radverkehrsanlagen (also ähnlich wie im Straßenverkehr eine „Bestandsoptimierung“) höher einzustufen als der Bau neuer Wege. Schließlich wird auch eine Reihe von Vorschlägen zum Fußverkehr unterbreitet. Eindeutigen Schwerpunkt bilden hier der Ausbau verkehrsberuhigender Maßnahmen und die Aufwertung der Aufenthaltsqualität insbesondere im Stadtzentrum (Stichworte „Tempo-30-Zonen“, „Shared Space“, „Fußgängerzonen“).

Aufteilung eigener Vorschläge nach Verkehrsträgern
(n=905, Mehrfachnennungen)



4. Betriebsbefragung

4.1 Ergebnistelegamm

- Bei der Arbeitszeit ist eine zunehmende Flexibilisierung und ein Anstieg von Teilzeitbeschäftigungen festzustellen.
- Diese Trends sind speziell für den ÖPNV außerhalb der Kernzonen ein Nachteil, da sein Angebot vor allem auf die Hauptverkehrszeiten ausgerichtet ist.
- Die Flexibilisierung der Arbeitsverhältnisse trägt aber auch zum Abbau von Verkehrsspitzen im Berufsverkehr bei.
- Die Beschäftigten in Ahrensburg legen relativ lange Arbeitswege zurück. Dies unterstreicht die Attraktivität Ahrensburgs als Arbeitsstandort.
- Bei der Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr nach Ahrensburg dominiert eindeutig der Pkw, der auf einen Anteil von rund 70% kommt.
- Der ÖPNV spielt bei den Einpendlern nach Ahrensburg -anders als bei den Auspendlern- nur eine untergeordnete Rolle.
- Die verkehrliche Erreichbarkeit wird von den Beschäftigten insgesamt relativ positiv bewertet, schlechte Noten erhalten die Parkplatzkapazität, das Busangebot sowie die Informationen über das Verkehrssystem und (alternative) Verkehrsangebote.

4.2 Verfahrensweise

Erstmals in der Ahrensburger Verkehrsentwicklungsplanung wurden die in Ahrensburg ansässigen Unternehmen bzw. Arbeitgeber in eine Verkehrserhebung mit einbezogen. Da die Statistik eine hohe Konzentration von Arbeitsplätzen und einen erheblichen Einpendlerüberschuss für Ahrensburg ausweist (vgl. auch Heft 2 der Masterplan-Schriftenreihe „Analysen zum Ahrensburger Verkehrssystem“), hat der Berufsverkehr für die Verkehrsgestaltung eine herausragende Bedeutung.

Um entsprechende Rahmendaten für den Berufsverkehr zu erhalten, wurden alle Unternehmen und Institutionen mit Standort in Ahrensburg und einem planungsrelevanten Verkehrsaufkommen (hier angesetzt mehr als 50 Beschäftigte) kontaktet. Von den so ausgewählten rund 60 Unternehmen konnten 35 für eine Teilnahme an der Befragung gewonnen werden. In einem zweistufigen Verfahren wurden betriebliche Rahmendaten und Angaben der Beschäftigten zu ihrem Verkehrsverhalten anhand von anonymisierten Fragebögen ermittelt.

Von den etwa 3.500 ausgegebenen Fragebögen wurde eine Rücklaufquote von 30% erzielt. Insgesamt konnten dann über 900 brauchbare Datensätze in die Auswertung übernommen werden.

Standort der beteiligten Unternehmen/Institutionen:

Gewerbegebiet Nord	= 23
Stadtzentrum	= 3
Sonstiger Standort	= 9

4.3 Basisdaten zu den Arbeitsverhältnissen

Die Arbeitswelt befindet sich schon seit längerer Zeit in einem nachhaltigen Umbruch. Der deutliche Rückgang des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes auf der einen Seite und ein erheblicher Anstieg der Sektoren Handel und Dienstleistungen auf der anderen Seite haben auch auf die Gestaltung der Arbeitsplätze einen erheblichen Einfluss.

Für die Verkehrsgestaltung und hier insbesondere für die Kapazitätsbemessung der Verkehrsinfrastruktur ist vor allem die **Regelung der Arbeitszeiten** von Bedeutung. In den Nachkriegsjahrzehnten haben die weitgehend starren bzw. auf ein enges Raster konzentrierten Arbeitszeiten zu deutlich ausgeprägten Spitzen in der Verkehrsnachfrage geführt. Diese Konzentration kam dem ÖPNV zugute, der seine Stärke in der Bündelung von Verkehrsströmen voll ausschöpfen konnte.

In den letzten Jahren ist die Arbeitszeitregelung zunehmend „aufgeweicht“, wobei Gleitzeitregelungen und Teilzeitbeschäftigungen (mit überwiegend festen Arbeitszeiten) erheblich zugenommen haben. Diese „**Flexibilisierung der Arbeitszeit**“ wird sich voraussichtlich noch weiter fortsetzen. Der Pkw profitiert von diesen Entwicklungen wegen seiner flexiblen Nutzungsmöglichkeit, solange der ÖPNV keine adäquaten Angebote entgegensetzen kann.

Die Arbeitszeitregelung hat auch Einfluss auf die Zeitbezüge von Arbeitsbeginn und Arbeitsende. Die früher prägende Verkehrsspitze zwischen 7 und 8 Uhr verteilt sich über einen immer längeren Zeitraum. Die Mittagszeit („Teilzeit“) und die Nachmittagszeit gewinnen zunehmend an Bedeutung.

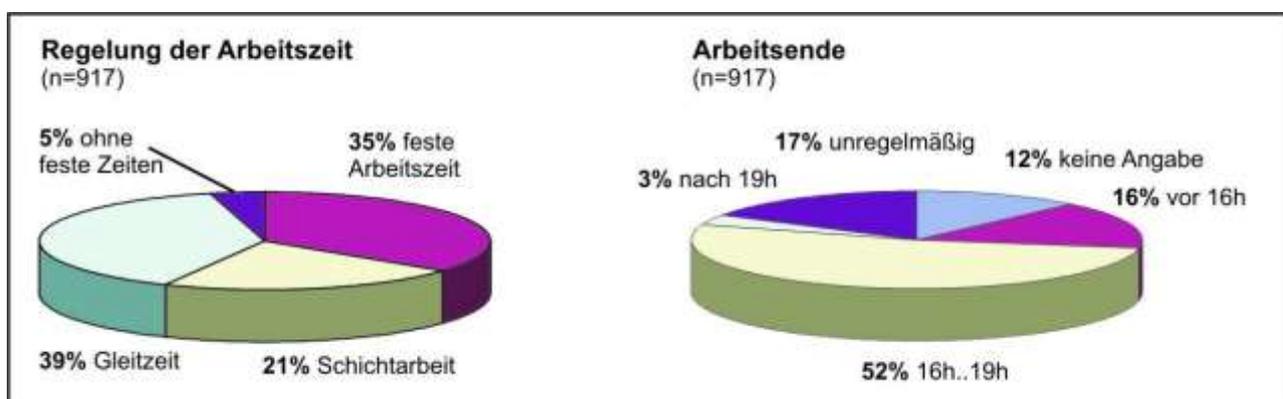


Bild 4-1: Arbeitszeitregelung in den beteiligten Unternehmen

Wie bereits aus den amtlichen Statistiken ersichtlich ist, kommt Ahrensburg auf einen signifikanten **Überschuss an Einpendlern** im Berufsverkehr. Die räumlichen Bezüge der Pendlerströme werden durch die Betriebsbefragung auch in ihrer quantitativen Abstufung bestätigt, so dass auch bei dieser Befragung von einer weitgehenden Annäherung an die Repräsentativität ausgegangen werden kann.

Von den Beschäftigten in Ahrensburg hat nur etwa jeder fünfte auch seinen Wohnort in Ahrensburg. Dies ist zum einen sicherlich darauf zurückzuführen, dass Ahrensburg für bestimmte Zielgruppen nicht ausreichend attraktiv als Wohnort ist, zum anderen hat auch die Ansiedlung von Gewerbebetrieben in den letzten Jahren das Ungleichgewicht von Einpendlern und Beschäftigten am Wohnort verstärkt.

Bei den **räumlichen Bezügen der Einpendler** steht der Kreis Stormarn eindeutig an erster Stelle, mit schon deutlichem Abstand gefolgt von der Hansestadt Hamburg. Bemerkenswert ist, dass es kaum Pendler aus dem Kreis Herzogtum-Lauenburg gibt.

Die Auswertung der **Dauer des Arbeitsweges** belegt nochmals anschaulich den großen Einzugsbereich Ahrensburgs als Arbeitsstandort. Wege unter 15 Minuten, die noch für die Fahrradnutzung prädestiniert sind, kommen nur auf einen Anteil von 21%. Dagegen nehmen rund 40% aller Beschäftigten Arbeitswege von über 30 Minuten in Kauf. Durch diesen großen Einzugsbereich wird auch eine Verkehrsverlagerung auf den „Umweltverbund“ (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) stark erschwert.

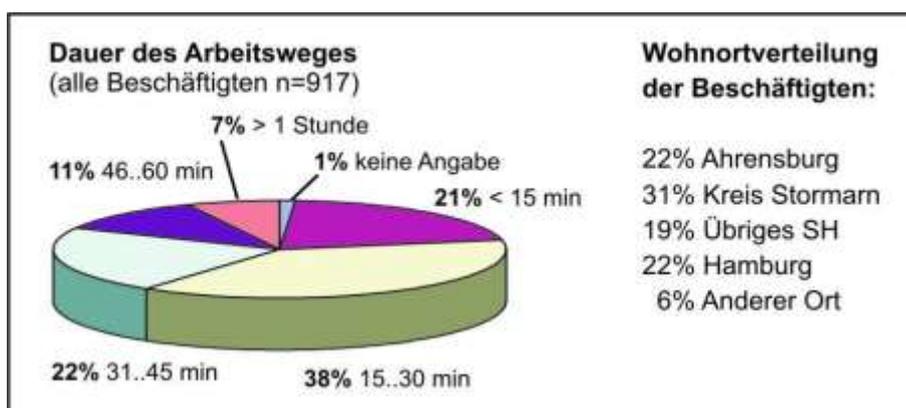
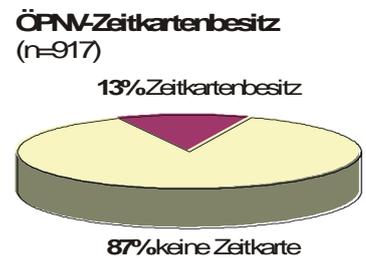


Bild 4-2: Räumliche Bezüge des Berufsverkehrs

4.4 Verkehrsmittelnutzung auf dem Arbeitsweg

Wie zu erwarten und typisch für Arbeitsstandorte außerhalb der Hamburger Innenstadt wird der Berufsverkehr eindeutig vom Pkw dominiert. Rund 70% der in Ahrensburg Beschäftigten nutzen auf ihrem Arbeitsweg den **Pkw als Selbst- oder Mitfahrer**. Der Fußverkehr spielt allein aufgrund der peripheren Lage des Gewerbegebietes Nord als Hauptarbeitsstandort und den Längen der Arbeitswege nur eine Nebenrolle. Der ÖPNV kommt mit knapp 20% zwar auf einen höheren Anteil als im Ahrensburger Binnenverkehr, liegt aber in seiner Akzeptanz deutlich hinter dem Auspendlerverkehr nach Hamburg. Gerade einmal 13% der Beschäftigten besitzen eine ÖPNV-Zeitkarte (Wochen- oder Monatskarte).



Der Anteil des **Radverkehrs** ist zwar gegenüber dem Binnenverkehr abgestuft, kommt aber immerhin noch auf rund 10%. Das Fahrrad auf dem Arbeitsweg wird hauptsächlich genutzt von den Ahrensburgern selber und von Beschäftigten aus den benachbarten Wohnstandorten speziell Delingsdorf, Ammersbek und Hamburg-Volksdorf.

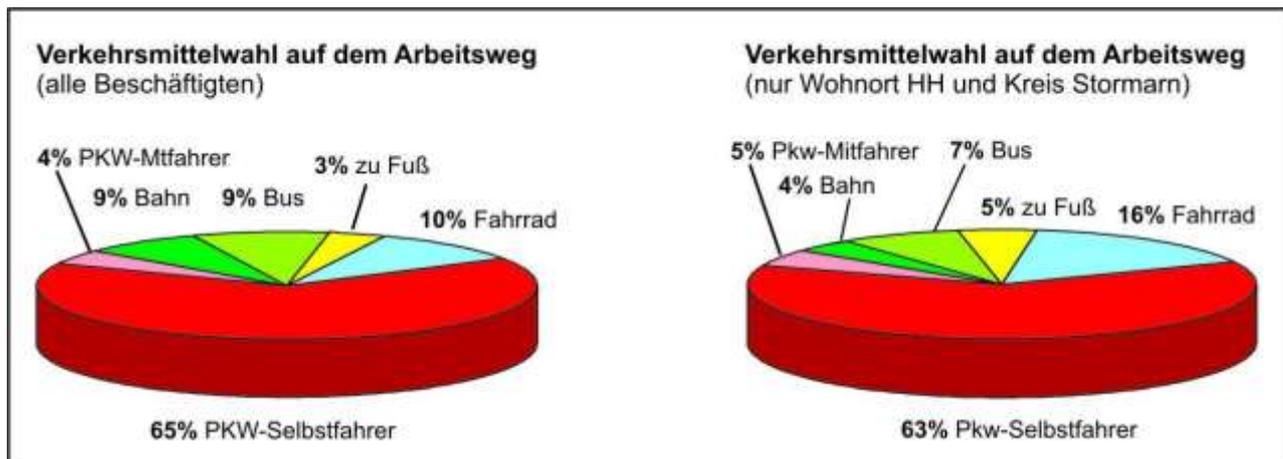


Bild 4-3: Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg

Bemerkenswert ist, dass die **Pkw-Nutzung von Beschäftigten aus dem Kreis Stormarn** und der Hansestadt Hamburg kaum vom Durchschnittswert bei rund 70% abweicht. Der ÖPNV verliert hier offensichtlich Verkehrspotenziale an den Pkw und das Fahrrad, da speziell das Gewerbegebiet Nord als Hauptarbeitsstandort zum Erhebungszeitpunkt nur an den städtischen Busverkehr angebunden und aus der Region nur schlecht erreichbar wart. Mit der Bahnstation Gartenholz und einer zusätzlichen Bushaltestelle im Beimoorweg hat sich hier aber inzwischen die ÖPNV-Anbindung verbessert. Genaue Auswirkungen auf die ÖPNV-Nutzung und die Verkehrsmittelwahl sind aber noch nicht empirisch erfasst.

Die Dominanz des Pkw im Berufsverkehr wird durch die bestehenden Rahmenbedingungen unterstützt. So können nur 14% der Beschäftigten nicht über einen Pkw für die Fahrt zur Arbeit verfügen. Die Pkws in den Haushalten werden am intensivsten für den Berufsverkehr genutzt. Werden von den Beschäftigten ohne Pkw-Verfügbarkeit noch die Mitfahrer abgezogen, verbleibt nur eine geringe Anzahl von Personen, die auf den ÖPNV oder das Fahrrad angewiesen ist.

Anders als beispielsweise in der Hamburger Innenstadt bietet in Ahrensburg auch das **Stellplatzangebot** keinen Grund auf andere Verkehrsmittel zu wechseln. Den meisten Beschäftigten (90%) steht ein kostenloser Firmenparkplatz überwiegend direkt am Arbeitsort zur Verfügung. Nur eine Minderheit muss auf öffentliche Stellplätze ausweichen, wobei auch hier in der Regel Stellplätze ohne Parkraumbewirtschaftung belegt werden. Mit Ausnahme eventueller Verkehrsbehinderungen zu den Berufsverkehrsspitzen liegen für die Pkw-Nutzung nahezu ideale Bedingungen vor.

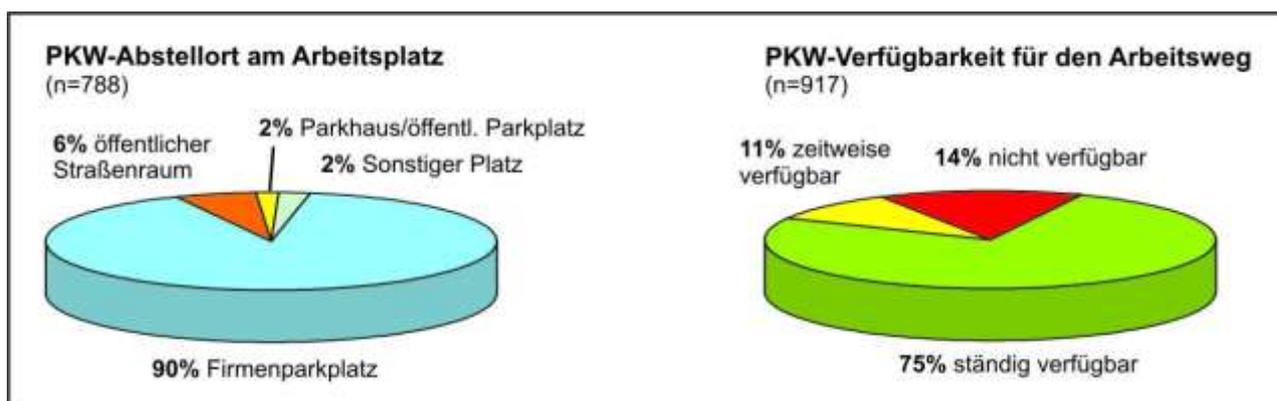
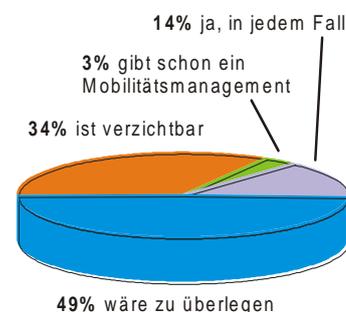


Bild 4-4: Rahmenbedingungen der Pkw-Nutzung

Die Verkehrsmittelwahl wird allerdings nicht nur durch objektive Gegebenheiten wie Erreichbarkeit oder Stellplatzverfügbarkeit bestimmt, sondern auch dadurch, dass bisher kaum ein Unternehmen die Verkehrsmittelwahl beispielsweise durch ein **Mobilitätsmanagement** aktiv beeinflusst. Bei gerade einmal 10% der Unternehmen wird die ÖPNV-Nutzung finanziell unterstützt („Job-Ticket“). Viele Firmen bieten inzwischen zumindest eine Grundausstattung von Fahrrad-Abstellplätzen an. Eine professionelle Mobilitätsberatung bildet aber weiterhin die Ausnahme. Von den Beschäftigten wünscht sich hier aber über die Hälfte ein stärkeres Engagement ihres Unternehmens, nur jeder dritte Beschäftigte hält dies für überflüssig.

Bedarf für eine Mobilitätsberatung
(ohne "weiß nicht", k.A.)



4.5 Bewertung des Ahrensburger Verkehrssystems

Im Vergleich zu den Einwohnern Ahrensburgs bewerten die Beschäftigten das Verkehrssystem in Ahrensburg erstaunlich positiv. Fast die Hälfte der Befragten kann keine konkreten Defizite benennen. Sowohl die Erreichbarkeit der Arbeitsstätte (hauptsächlich Gewerbegebiet Nord) als auch die Erreichbarkeit der Stadt Ahrensburg aus der Region werden überwiegend als gut oder befriedigend eingestuft. Verkehrsbehinderungen bzw. Stauerscheinungen werden im Berufsverkehr meist als „nicht vermeidbar“ in Kauf genommen und tragen nur in wenigen Fällen zu einer generellen Herabstufung der Verkehrsqualität bei.

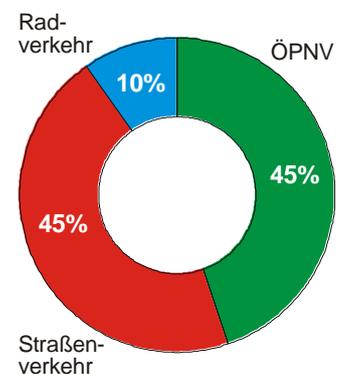
Explizit als Qualität benannt wird überwiegend die -auch im Vergleich zum Stadtzentrum- gute **Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Nord** in Verbindung mit dem Bau des Ostringes und der neuen Verbindung Kornkamp Süd. Nachteile in der Erreichbarkeit werden hauptsächlich von Beschäftigten vorgebracht, die über die Lübecker Str. und die Hamburger Str. anfahren. Konkrete Verbesserungsvorschläge für das Straßenverkehrssystem beziehen sich aber überwiegend auf die Verkehrssteuerung und das Leitsystem und erst an zweiter Stelle auf den Bau neuer Umgehungs- oder Verbindungsstraßen.

Auch von den Beschäftigten, die ja vielfach zudem Einkaufs- und Freizeitpendler aus der Region sind, wird die **Parkplatzsituation im Ahrensburger Stadtzentrum** eher kritisch gesehen. Dies betrifft auch die Orientierung im innerstädtischen Straßennetz bzw. das Auffinden der Parkplätze für Auswärtige. Auffallend häufig als Qualität benannt werden dagegen die günstigen Parkgebühren.

Besonders negativ schneidet der **ÖPNV** und hier speziell der Busverkehr ab. Dieser erhält nicht nur die schlechteste Note, sondern wird auch am häufigsten mit konkreten Handlungsbedarfen und Verbesserungswünschen belegt. Im Vordergrund stehen hier die Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit ins Gewerbegebiet Nord vor allem am Wochenende und die Anbindung an die Region sowie die bessere Koordination des Bahn- und Busverkehrs. Beide Forderungen werden nicht nur von den Beschäftigten, sondern auch von vielen Unternehmensleitungen vorgebracht. Im Übrigen wird der Bahnverkehr durchweg positiver beurteilt als der Busverkehr.

Bei den Unternehmensleitungen aus dem Gewerbegebiet Nord sind eine verbesserte ÖPNV-Erreichbarkeit und der Bau der Nordtangente die wichtigsten strategischen Maßnahmen, um die Standortqualität weiter zu erhöhen.

Aufteilung der Verbesserungswünsche nach Verkehrsträgern
(n=625, Mehrfachnennungen)



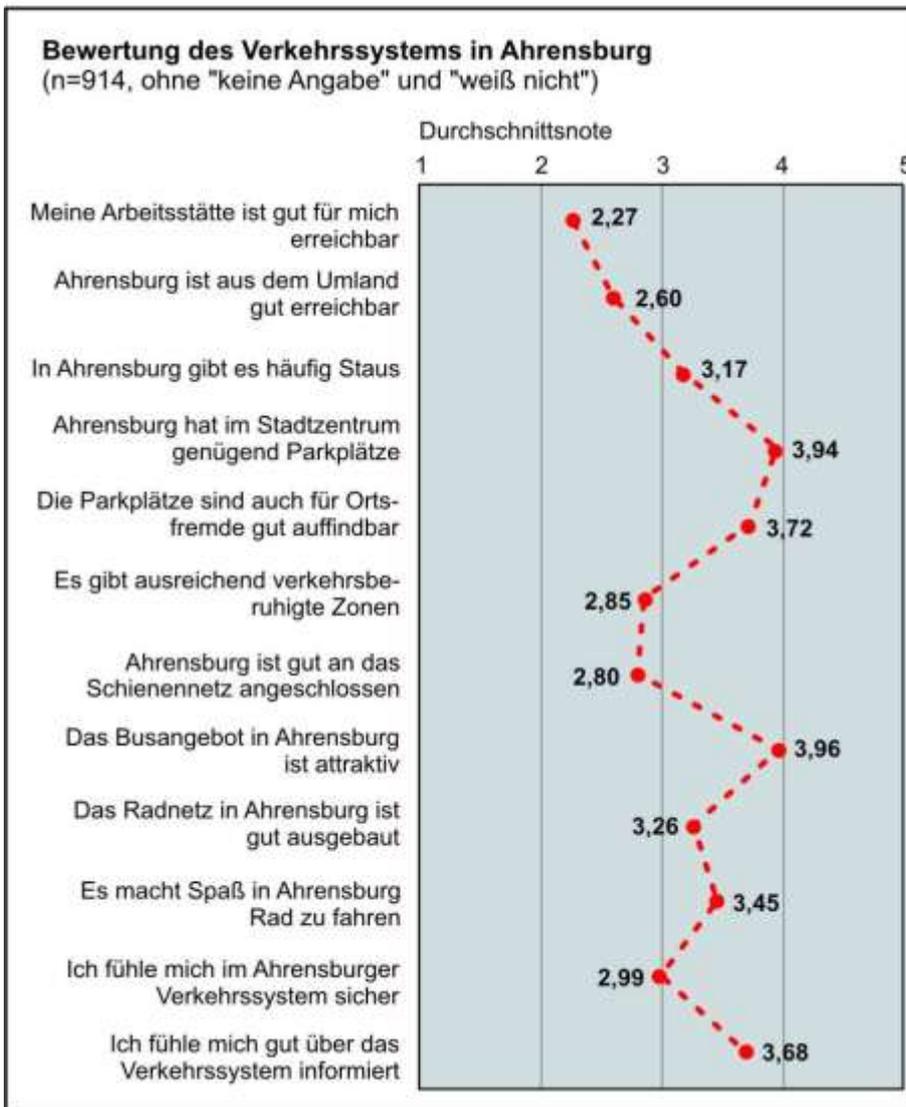


Bild 4-5: Bewertung des Ahrensburger Verkehrssystems durch Beschäftigte

5. ÖPNV-Erhebungen

5.1 Ergebnistelegamm

- Beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Ahrensburg spielt lediglich der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine verkehrsrelevante Rolle insbesondere für Fahrten von/nach Hamburg.
- Die Kunden im Busverkehr sind meist auf den ÖPNV angewiesen, nutzen diesen dann aber auch relativ intensiv. Frauen nutzen den ÖPNV wesentlich häufiger als Männer.
- Der ÖPNV wird hauptsächlich im Berufs- und Freizeitverkehr genutzt.
- Im Ahrensburger ÖPNV-Netz bildet der Bahnhof den mit Abstand wichtigsten Bezugspunkt sowohl als Umsteigeknoten als auch als Zugang zum Stadtzentrum.
- Der städtische Busverkehr nimmt eine wichtige Zubringerfunktion zum SPNV wahr, fast 30% der Fahrgäste sind Umsteiger zwischen Bus und Bahn. Noch bedeutender als Zugangsmittel zur Bahn ist das Fahrrad.
- Die ÖPNV-Kunden bewerten das ÖPNV-System insgesamt positiver als die Nichtnutzer.
- Bei der Bewertung der ÖPNV-Qualität schneiden die Bedienungshäufigkeit am Abend und Wochenende sowie die Anschlüsse Bus - Bahn am schlechtesten ab. Konkrete Verbesserungsvorschläge werden nur von wenigen Kunden vorgebracht.

5.2 Verfahrensweise

Auch wenn der Verkehrsanteil des ÖPNV in Ahrensburg derzeit relativ gering ist, nimmt er dennoch eine wichtige strategische Position im Verkehrssystem ein. Ausgehend von den kritischen Äußerungen zum ÖPNV, die im Rahmen des ISEK-Prozesses vorgebracht wurden, ist es ein wichtiges Anliegen, speziell die Kundensicht einmal zu beleuchten und Angaben zu deren Verhaltensweisen zu gewinnen.

Während quantitative Kenngrößen zum ÖPNV vom HVV und der LVS regelmäßig analysiert werden, fehlte es bisher an zuverlässigen qualitativen Aussagen zum Verhalten der ÖPNV-Kunden. Um sowohl den Bahn- als auch den städtischen Busverkehr zu erfassen, wurden zwei Erhebungen durchgeführt, um die Datenlücken zu schließen:

- Zählung und Stichproben-Befragung der Fahrgäste in den Linien des städtischen Busverkehrs an einem repräsentativen Werktag,
- Stichproben-Befragung der Bahnkunden an den Bahnstationen in Ahrensburg an zwei repräsentativen Werktagen.

Im städtischen Busverkehr konnten rund 30% der Fahrgäste befragt und daraus rund 600 Datensätze gewonnen werden. Von den Bahnkunden wurden über 400 Fragebögen ausgewertet. Die Bahnstation Gartenholz war zum Erhebungszeitpunkt noch nicht in Betrieb.

5.3 Fahrzwecke und Nutzungshäufigkeit im ÖPNV

Der ÖPNV in Ahrensburg wird für alle **Fahrzwecke** genutzt, wobei sich ein signifikanter Schwerpunkt im Berufs- und Ausbildungsverkehr feststellen lässt. Der hohe Anteil des Fahrzwecks „Arbeit“ im städtischen Busverkehr ist vor allem auf die **Zubringerfunktion des Busverkehrs** zur Bahn sowohl für Auspendler aus Ahrensburg als auch für Einpendler nach Ahrensburg (mit Hauptziel im Gewerbegebiet Nord) zurückzuführen. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt der Schwerpunkt auf dem Berufspendlerverkehr nach Hamburg.

Auffällig ist, dass der ÖPNV in Ahrensburg deutlich stärker auf den Berufsverkehr fokussiert ist, als beispielsweise im Hamburger Stadtgebiet („HVV-Kernbereich“), aber auch im Durchschnitt des Umlandes. Auch bei den übrigen Fahrzwecken stehen die Verkehrsrelationen nach Hamburg im Vordergrund. Im Binnenverkehr Ahrensburgs und bei Fahrten in den Kreis Stormarn kann der ÖPNV nur geringe Marktanteile für sich gewinnen.

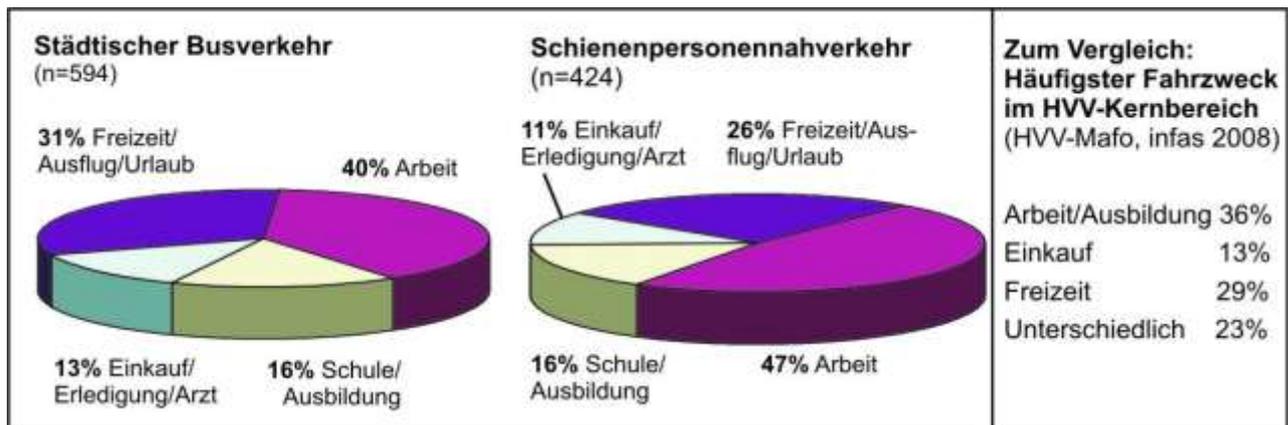


Bild 5-1: ÖPNV-Fahrzwecke in Ahrensburg

Das hohe Gewicht des **Berufs- und Ausbildungsverkehrs** spiegelt sich auch in der Nutzungshäufigkeit von Bahnen und Bussen wieder. Etwa 2/3 der Fahrgäste, die den ÖPNV in Ahrensburg nutzen, sind den Häufignutzern zuzurechnen. Es ist davon auszugehen, dass die Berufs- und Ausbildungspendler zu den ÖPNV-Stammkunden gehören, die in der Woche nahezu täglich mit dem ÖPNV fahren, bei anderen Fahrzwecken aber dann überwiegend auf andere Verkehrsmittel wechseln.

In der Stadt Ahrensburg gibt es mehr **ÖPNV-Häufignutzer** als in Hamburg und im übrigen HVV-Gebiet, wo insgesamt die Gelegenheitsnutzer dominieren. Auch wenn es sich bei der vorliegenden ÖPNV-Erhebung um keine repräsentative Marktforschung handelt, sind diese Erkenntnisse wegen der deutlichen Abstufung als prägnant zu bezeichnen.

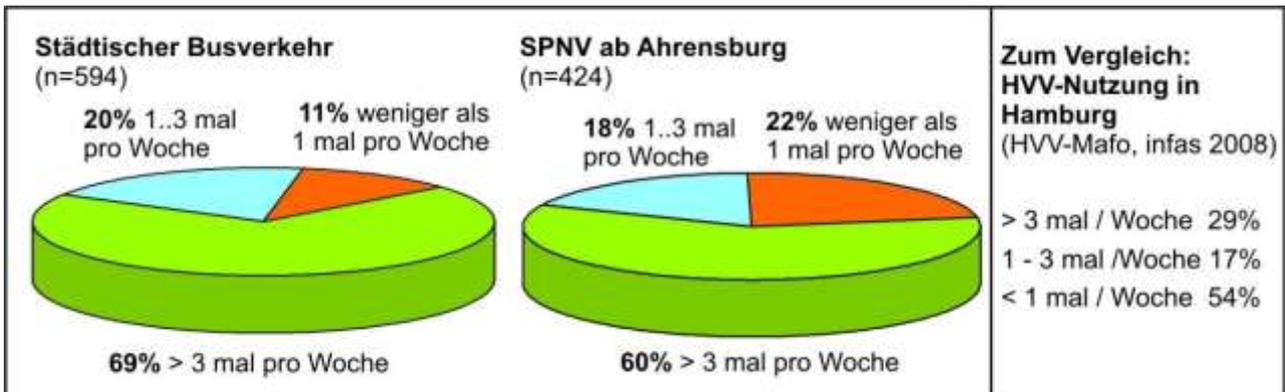


Bild 5-2: ÖPNV-Nutzungshäufigkeit in Ahrensburg

5.4 Kundenprofil im städtischen Busverkehr

Die hohe Nutzungshäufigkeit des ÖPNV sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass die meisten ÖPNV-Kunden zu den sogenannten „Captives“ gehören, also zum Personenkreis, der über keine Verkehrsmittelalternative (aus objektiven oder subjektiven Gründen) verfügt. Dies drückt sich vor allem in einem deutlichen Übergewicht weiblicher Fahrgäste sowie in einer geringen Pkw-Verfügbarkeit aus.



Bild 5-3: Kundenprofil im städtischen Busverkehr

Auch im Kundenprofil zeigt sich eine signifikante Abweichung zum Hamburger Stadtgebiet wie auch zum Durchschnitt des HVV-Gesamtgebietes, wo erheblich mehr „wahlfreie“ Verkehrsteilnehmer den ÖPNV nutzen und die Geschlechterverteilung mehr der statistischen Verteilung in der Bevölkerung entspricht.

Selbst aus der Altersstruktur wird das starke Gewicht der Gruppe der „Erwerbstätigen“ deutlich. Speziell der relativ geringe Anteil der Senioren, ansonsten eine wichtige Zielgruppe für den ÖPNV, deutet auf eine geringe Akzeptanz insbesondere des städtischen Busverkehrs hin.

5.5 Räumliche Bezüge im städtischen Busverkehr

Durch die Ausrichtung des Busverkehrs auf die **Zubringerfunktion zur Schnellbahn**, die dem strategischen Leitbild der HVV-Verkehrsplanung entspricht, werden vor allem Nutzerpotenziale aktiviert, die von einem Umstieg Bus – Bahn profitieren. Insofern ist es naheliegend, dass die Bahnstationen zu den wichtigsten Bezugspunkten im Busnetz gehören und dieses sich auch in der Verkehrsnachfrage abbildet.

Die mit deutlichem Abstand **wichtigste Haltestelle** im Ahrensburger Busnetz ist der Bahnhof Ahrensburg. Diese zentrale Haltestelle fungiert nicht nur als bedeutendster Umsteigeknoten im Ahrensburger ÖPNV-System, sondern spielt aufgrund der Lage auch eine wichtige Rolle für die Erschließung des Stadtzentrums. Für die meisten Fahrgäste aus dem südlichen und dem westlichen Stadtgebiet ist ein Ausstieg am Bahnhof mit Fußweg ins Stadtzentrum attraktiver als ein Umstieg in eine andere Buslinie, die dann ins Stadtzentrum fährt. Die herausragende Stellung des Bahnhofs wird dadurch untermauert, dass fast alle Buslinien den Bahnhof anfahren und hier überwiegend auch ihre Endhaltestelle haben.

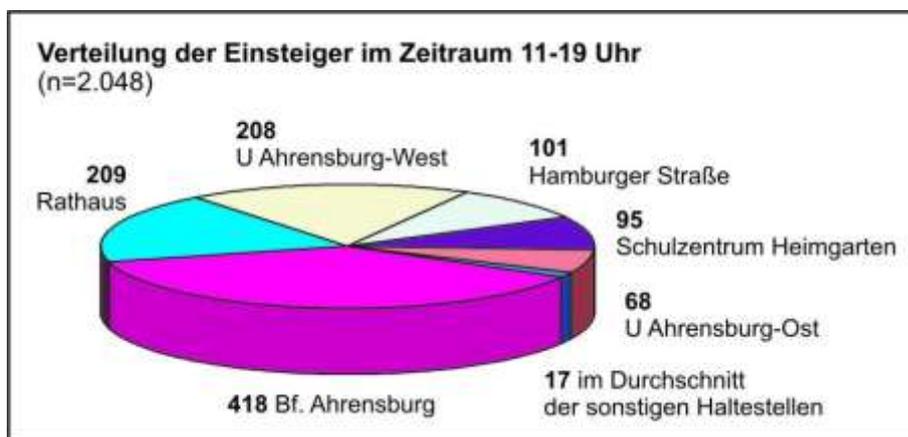


Bild 5-4: Verteilung der Busfahrgäste auf Haltestellen

An zweiter Position liegt die Haltestelle „Rathaus“. Dies unterstreicht, welche Bedeutung der Busverkehr auch für die Anbindung des Stadtzentrums hat. Die Bedeutung dieser Haltestelle könnte sicherlich noch weiter zunehmen, wenn sie von mehr Buslinien direkt angefahren wird, derzeit wird sie hauptsächlich von Fahrgästen aus dem nördlichen Stadtgebiet frequentiert.

Ebenfalls noch von übergeordneter Bedeutung für den Busverkehr sind die U-Bahn-Stationen (Umsteigepunkt) und die größte Schule in Ahrensburg (Schulzentrum Heimgarten).

5.6 Zugang zur Bahn und Gründe für die Bahnnutzung

Um die insbesondere für die Vernetzung mit Hamburg wichtigen Bahnstrecken zu fördern, ist ein attraktiver Zugang zu den Bahnstationen von hoher Bedeutung. Aufgrund der Abstände der Bahnstationen müssen neben der fußläufigen Zuwegung auch das Fahrrad, der Busverkehr und der Pkw als Zugangsverkehrsmittel Berücksichtigung finden. Es ist davon auszugehen, dass die Bahn vor allem dann Kundenpotenziale verliert, wenn es keinen Buszubringer und eine komfortable Verknüpfung mit dem Verkehrsmittel Fahrrad gibt.

Auch im Ahrensburger ÖPNV-System bilden der Bus und das Fahrrad tragende Säulen im Zubringerverkehr. Zwar ist der Zugang „zu Fuß“ insgesamt am bedeutendsten, der Bus und das Fahrrad sind aber insbesondere für die ÖPNV-Kunden aus Ahrensburg als nahezu gleichwertig einzustufen. Der Zugang mit dem Pkw ist im Wesentlichen für die ÖPNV-Kunden aus dem Kreis Stormarn relevant, die hauptsächlich die Park&Ride-Plätze an den Bahnstationen belegen (vgl. dazu auch Parkraumerhebung).

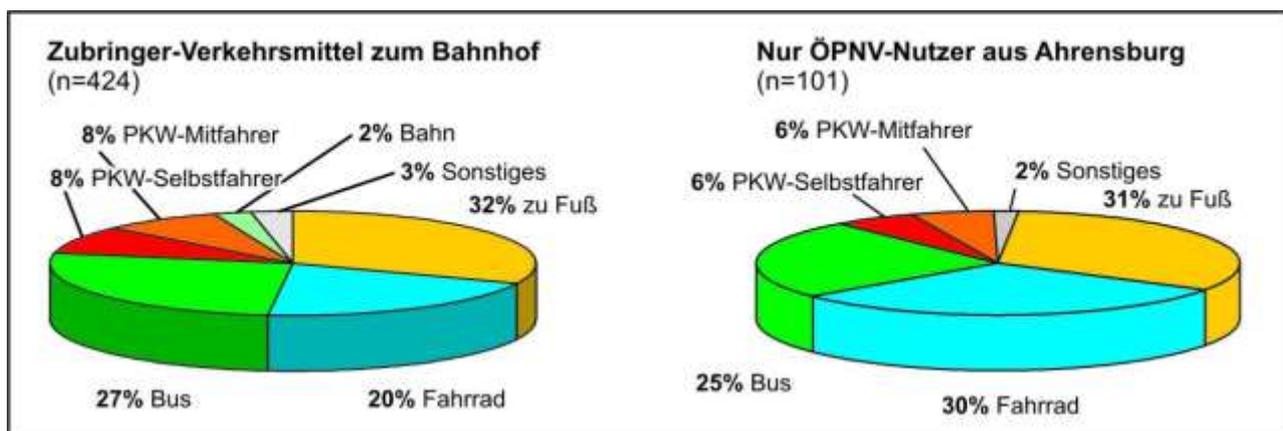


Bild 5-5: Zubringerverkehrsmittel zum SPNV in Ahrensburg

Die wiederum starke Position des Fahrrades im ÖPNV-Zubringerverkehr festigt die bereits mehrfach benannte Erkenntnis einer hohen Akzeptanz in der Ahrensburger Bevölkerung.

Die Auswertung der **Gründe für die Wahl der Bahn** bzw. des SPNV als Verkehrsmittel ermöglicht, gezielt die Angebotsgestaltung und das Marketing entsprechend auszurichten. Als Teil des Gesamtsystems ÖPNV wird auch die Bahn von Verkehrsteilnehmern genutzt, denen kein anderes Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Der Anteil „wahlfreier“ Verkehrsteilnehmer ist aber bei der Bahn deutlich höher als im städtischen Busnetz. Die Bahn bietet also offenbar Vorteile auch gegenüber dem Pkw, die zu einer Nutzung animieren.

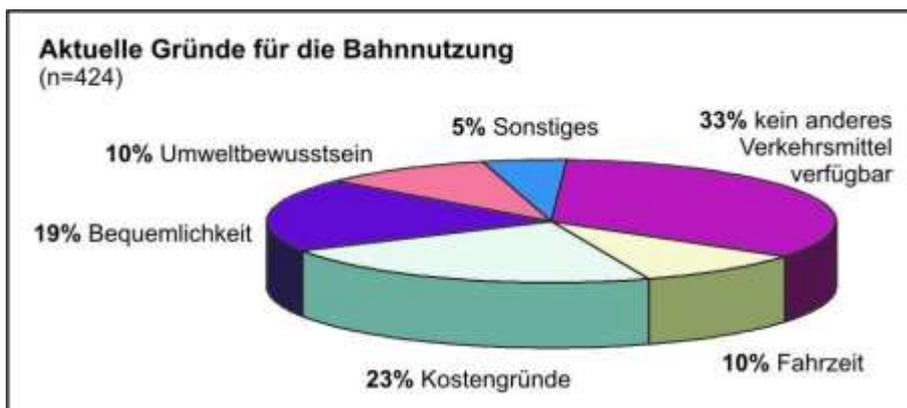


Bild 5-6: Hauptgründe für die Nutzung des SPNV

Besonders bemerkenswert ist, dass mittlerweile sogar Kostengründe als Grund für die Bahnnutzung angeführt werden, während dies vor wenigen Jahren noch ein gewichtiges Argument gegen die ÖPNV-Nutzung darstellte. Die Kombination aus gestiegenen Pkw-Nutzungskosten (i.W. Kraftstoffkosten und Parkgebühren) auf der einen Seite und vereinfachten Tarifsystemen (HVV-Tarif und SH-Tarif) auf der anderen Seite hat die Marktposition des ÖPNV verbessert. Ein gestiegenes Kostenbewusstsein der Verkehrsteilnehmer, das bei objektiver Abwägung durchaus zugunsten des ÖPNV ausschlagen kann, wird auch durch andere Marktforschungen bestätigt.

Die Argumente „Umweltbewusstsein“ und „Bequemlichkeit“ gelten schon längere Zeit als Beeinflussungsgrößen für die ÖPNV-Nutzung. Zumindest in Bezug auf die Hansestadt Hamburg ist auch das Argument der „kürzeren Fahrzeit“ objektiv nachweisbar, wenn die gewünschte Fahrtrelation als ÖPNV-Direktverbindung angeboten wird.

5.7 Angebotsbewertung und Handlungsbedarfe im ÖPNV

Das städtische Bussystem erhält von den Kunden in der Gesamtschau ein „befriedigend“, wobei aber Qualitäten und Defizite deutlich ausgeprägt sind. Die nur „mäßige“ Bewertung durch die bestehenden Kunden, die zudem zu einem erheblichen Anteil auf den ÖPNV angewiesen sind, unterstützt die Einschätzung, dass das Bussystem auf die Gesamtbevölkerung bezogen eher ein schlechtes Image hat. Auffällig ist, dass zwar **Kritik am Busangebot** pointiert vorgebracht, aber nur relativ wenig konkrete Verbesserungsvorschläge benannt werden (s.u.).

Weitgehend positive Noten erhalten die **Haltestellenstandorte**. Beim Zugang zum ÖPNV-System bzw. bei der Erschließungsqualität gibt es nur wenig und dazu untergeordneten Handlungsbedarf. Selbst bei den Haltestellen im Stadtzentrum wird das vorhandene Erschließungsdefizit im östlichen Zentrumsbereich kaum thematisiert. Auch bei den konkret benannten Verbesserungswünschen tauchen die Haltestellen nur vereinzelt auf. Wenn etwas beanstandet wird, bezieht es sich meist auf die Haltestellen-Ausstattung (z.B. fehlender Unterstand, schlechte Beleuchtung). Vergleichbar wenig konkrete Kritik gibt es auch hinsichtlich der eingesetzten Fahrzeuge.

Die **Nachteile des städtischen Busverkehrs** liegen eindeutig im Verkehrsangebot bzw. in der Fahrplangestaltung. Schwachpunkte sind hier zum einen die Bedienungshäufigkeit außerhalb der Hauptverkehrszeiten, zum anderen die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn. Diese Punkte werden nicht nur von den bestehenden Kunden hoch gewichtet, sondern tragen auch maßgeblich zur Verkehrsmittelwahl bei. Ohne spürbare Verbesserungen in diesen Punkten, dürften sich keine nennenswerten Neukundenpotenziale für einen künftigen Stadtbus aktivieren lassen.

Bei den individuellen Verbesserungsvorschlägen der Buskunden bestätigt sich nochmals die o.g. Schwerpunktsetzung. Als Detaillierung der generellen Handlungsbedarfe sind zu ergänzen

- die Anbindung des Gewerbegebietes Nord speziell am Wochenende,
- die Anschlussbildung auch zwischen Buslinien,
- die Erhöhung der Pünktlichkeit bei Fahrten im inneren Stadtgebiet.

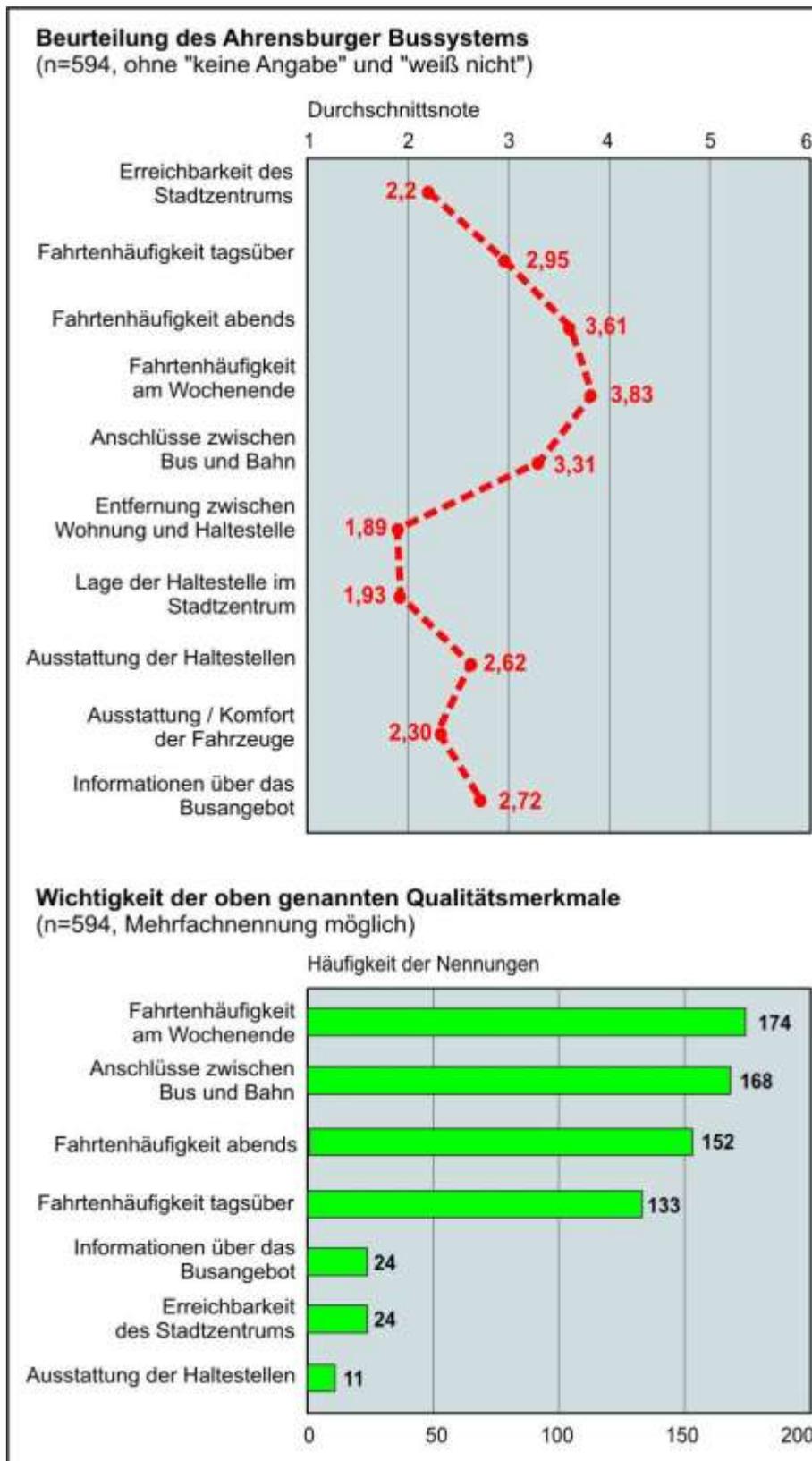


Bild 5-7: Bewertung des städtischen Busverkehrs durch ÖPNV-Kunden

Bei den vordringlichen **Verbesserungsbedarfen** stehen die Bahnhöfe an vorderster Stelle. Der Wunsch nach einem möglichst barrierefreien Zugang und einem hohen Aufenthaltskomfort erzeugen hier die größten Handlungsbedarfe. Auch bei den Bahn Nutzern wird der Buszubringerverkehr und die damit verbundene Anschlussproblematik Bus-Bahn als wichtiger Kritikpunkt vorgebracht, während die Fahrtenhäufigkeit gegenüber dem Busverkehr in der Kritik deutlich abgestuft ist. Besonders hervorzuheben ist die Forderung nach mehr und höherwertigen Fahrradabstellmöglichkeiten. Der Radverkehr ist also auch in der Schnittstelle zum ÖPNV von hoher Wichtigkeit.

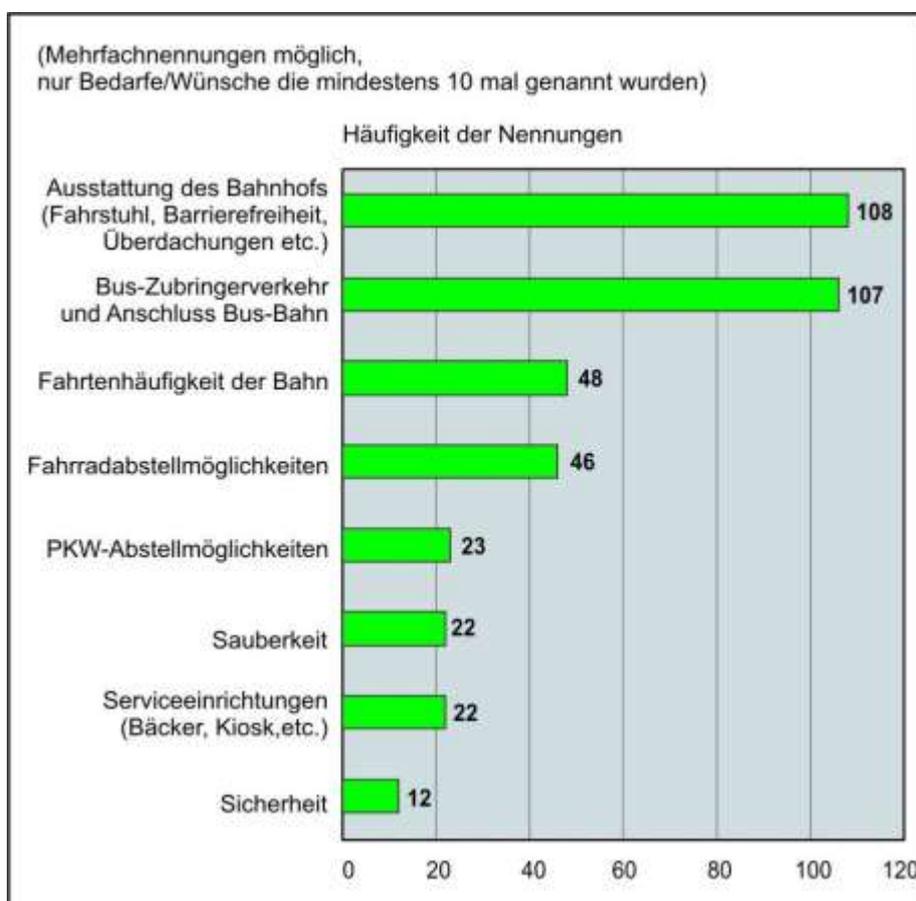


Bild 5-8: Vordringliche Verbesserungsbedarfe im SPNV von ÖPNV-Kunden

6. Passantenbefragung im Stadtzentrum

6.1 Ergebnistelegamm

- Die meisten Besucher des Stadtzentrums kommen aus Ahrensburg und dem Kreis Stormarn.
- Einkaufen ist der mit Abstand wichtigste Aufenthaltszweck im Stadtzentrum, Freizeitbetätigungen spielen tagsüber nur eine untergeordnete Rolle.
- Etwa die Hälfte der Besucher kommt zu Fuß oder mit dem Fahrrad ins Stadtzentrum.
- Nur gut 20% der Besucher halten sich länger als 2 Stunden im Stadtzentrum auf. Dies bestätigen die Ergebnisse der Parkraumerhebung mit einem ausgeprägten Kurzparkanteil.
- Die Besucher wünschen sich vor allem eine Verbesserung des städtebaulichen Ambientes, eine verbesserte Verkehrsführung und –steuerung, mehr Grün und einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur.

6.2 Verfahrensweise

Wegen der großen Bedeutung des Ahrensburger Stadtzentrums als eines der wichtigsten Verkehrsziele in der Region, wurde eine Befragung von Besuchern des Stadtzentrums zusätzlich in die Verkehrserhebungen aufgenommen. Anders als bei der Haushalts- oder Betriebsbefragung geht es hierbei weniger um eine bestimmte Personengruppe, sondern vielmehr um einen räumlichen Bezugspunkt, der ein hohes Verkehrsaufkommen erzeugt.

Um die Überlagerung der unterschiedlichen Aufenthaltszwecke adäquat abzubilden und ein möglichst breites Spektrum an Verhaltensweisen zu erfassen, wurde die Befragung an einem Dienstag und einem Samstag im Zeitraum zwischen 12 und 19 Uhr durchgeführt. Damit wurde sichergestellt, neben den Einkaufskunden auch Beschäftigte und Touristen mit zu erfassen. Als Befragungsstandort wurde der Bereich Rathausplatz/Rondeel gewählt.

Da es sich um eine Outdoorbefragung handelte, musste der Fragebogen stark komprimiert werden, da zu lange Befragungszeiten zu einer hohen Anzahl von Verweigerern oder Befragungsabbrüchen führen. Trotzdem ergab sich bei dieser Befragung eine relativ hohe Verweigerungsquote. Insgesamt konnten 200 Passanten befragt und 190 brauchbare Datensätze ausgewertet werden. Da aus der Befragung aber hauptsächlich Zusatzinformationen zur Ergänzung der anderen Befragungen gewonnen werden sollten, hat die geringe Fallzahl keinen negativen Einfluss auf die Datenqualität. Vergleichbare Befragungen in anderen Städten zeigen außerdem, dass die grundsätzlichen Aussagen ausreichend abgesichert sind.

6.3 Besucher- und Aufenthaltsmerkmale

Die Besucher des Ahrensburger Stadtzentrums haben zu fast 2/3 ihren **Wohnort in Ahrensburg**. Immerhin noch jeder 5. Besucher kommt aus dem Kreis Stormarn, während aus dem Kreis Herzogtum Lauenburg nur sehr wenige Einwohner Aktivitäten in Ahrensburg ausüben. Der Einzugsbereich des Stadtzentrums als Einkaufs- und Freizeitstandort liegt deutlich unter dem Einzugsbereich der Berufspendler. Dies ist nicht zwingend ein Anzeichen mangelnder Attraktivität, sondern wird auch beeinflusst durch die Konkurrenz der in unmittelbarer Nachbarschaft des Kreises Stormarn liegenden Oberzentren Hamburg und Lübeck.

Die Hälfte der Besucher kommt zum **Einkauf** ins Stadtzentrum, zum Teil wird der Einkauf mit privaten Erledigungen (z.B. Arzt- oder Friseurbesuch) kombiniert. Freizeitaktivitäten spielen zumindest tagsüber kaum eine Rolle.

Die Besucher kommen selten zum entspannten „Shopping“ ins Stadtzentrum, sondern suchen überwiegend gezielt bestimmte Einkaufsstätten und sonstige Einrichtungen auf. Diese ausgeprägte **Zielfokussierung** trägt maßgeblich dazu bei, dass die Besucher vor allem mit Wohnort in Ahrensburg zwar häufig das Stadtzentrum aufsuchen, sich dann aber dort nur kurz aufhalten. Nur knapp über 20% der Besucher verweilen länger als 2 Stunden im Stadtzentrum, fast die Hälfte bleibt maximal 1 Stunde.

Aus den **Verbesserungsbedarfen** (vgl. Kapitel 6.5) lässt sich schließen, dass Defizite in der Aufenthaltsqualität die Aufenthaltsdauer maßgeblich mit verkürzen. Mit der Eröffnung des CCA (nach den Verkehrserhebungen) dürfte sich aber die allgemeine Attraktivität des Stadtzentrums aber verbessert haben.

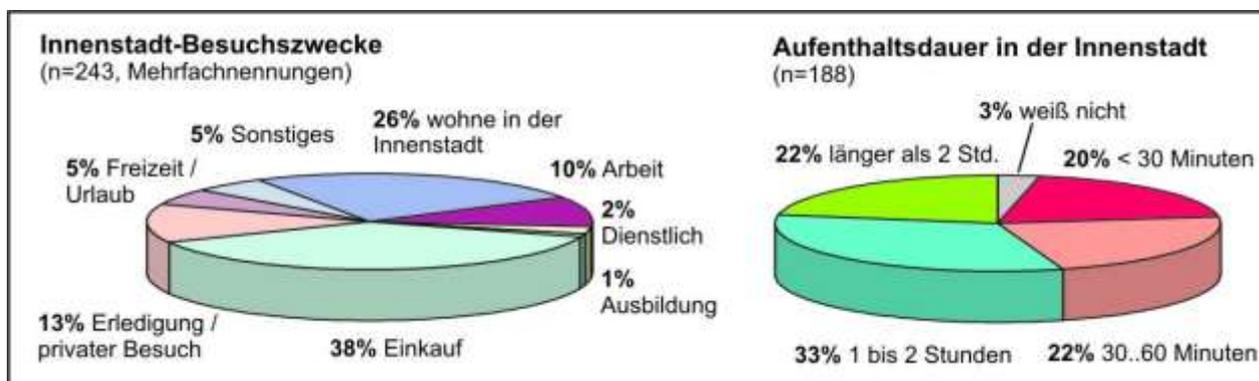


Bild 6-1: Besuchszweck und Aufenthaltsdauer im Stadtzentrum

6.4 Verkehrsmittelwahl

Der Pkw spielt für Fahrten ins Stadtzentrum eine deutlich geringere Rolle als bei anderen Verkehrszielen in Ahrensburg. Seine Bedeutung für die Entwicklung des Einzelhandels wird übrigens meist überschätzt. Im Fall von Ahrensburg wird der Pkw im Berufsverkehr häufiger genutzt als im Einkaufsverkehr. Grundsätzlich kommen die meisten Besucher aus dem Kreis Stormarn mit dem Pkw, die Ahrensburger kommen überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

Der hohe **Fußgängeranteil** ist dadurch begründet, dass Einwohner aus den benachbarten Quartieren das Stadtzentrum besonders häufig zu Fuß aufsuchen und zudem auch Ahrensburger direkt im Stadtzentrum wohnen. Auch die Passantenbefragung bestätigt nochmals die geringe Bedeutung des ÖPNV, während das Fahrrad wiederum eine bemerkenswert starke Position einnimmt.

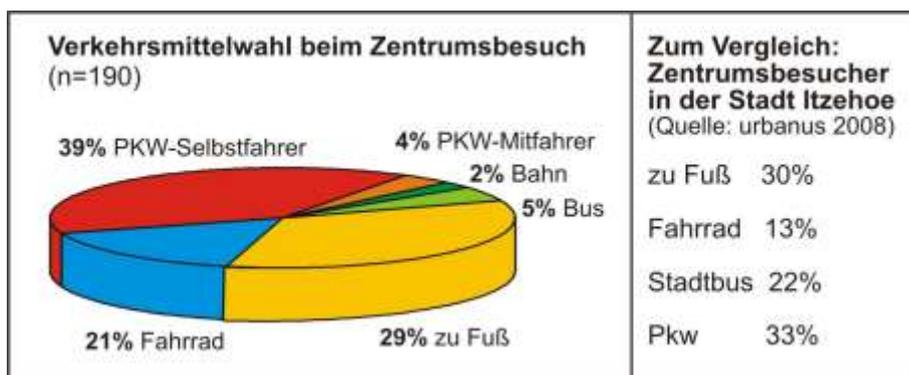


Bild 6-2: Verkehrsmittelwahl für Besuche des Stadtzentrums

Im Vergleich mit der Stadt Itzehoe wird deutlich, wie die **ÖPNV-Akzeptanz** mit einer entsprechenden Angebotsgestaltung beeinflusst werden kann. Der Stadtbusanteil ist hier mit 22% für eine Kleinstadt hoch. Es zeigt sich aber auch, dass ein hoher ÖPNV-Anteil vielfach einhergeht mit einem abgestuften Radverkehrsanteil.

6.5 Parkplatzsituation und Handlungsbedarfe

Die **Parkplatzsituation in der Innenstadt** ist bei Erhebungen „traditionell“ einer der Hauptkritikpunkte am Verkehrssystem größerer Städte bzw. zentraler Orte. Vor allem die Ansicht, dass es zu wenige Parkplätze gibt, findet sich in nahezu allen Verkehrserhebungen und auch in Befragungen von Einkaufskunden und des Einzelhandels. In vielen Fällen deckt sich diese subjektive Einschätzung nicht mit den objektiv nachweisbaren Gegebenheiten.

Auch in Ahrensburg meint fast die Hälfte aller Besucher des Stadtzentrums, dass es zu wenige Parkplätze gibt. Gezielte Nachfragen bei einigen Interviewpartnern lassen aber darauf schließen, dass es hier weniger um ein grundsätzliches Kapazitätsproblem geht („generell zu wenig Parkplätze“), sondern vielfach um die Lagegunst („schlechte Parkmöglichkeit direkt an meinem Fahrtziel“).

In der **Beurteilung der Lagegunst** geben dann auch 26% der Befragten an, dass die Parkplätze ungünstig zu den persönlichen Verkehrszielen liegen. Die Mehrheit sieht allerdings kein generelles Standortproblem.

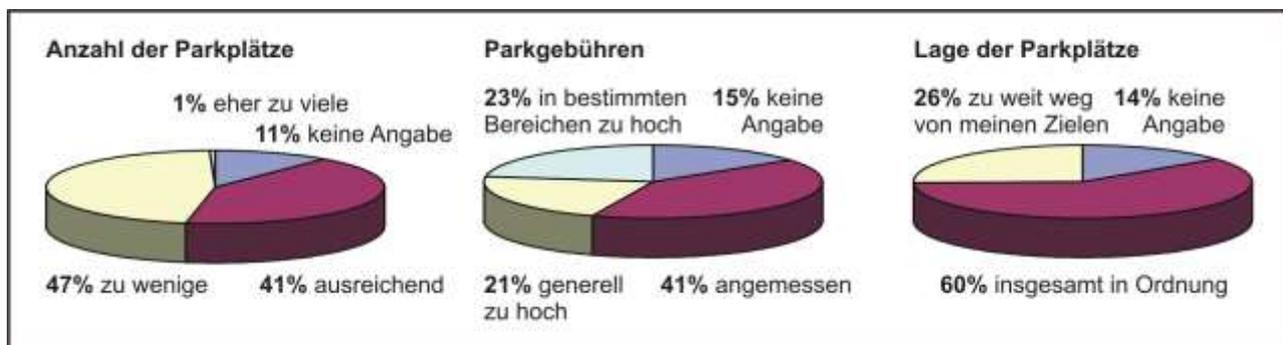


Bild 6-3: Bewertung der Parkplatzsituation im Stadtzentrum durch Passanten

Bemerkenswert ist, dass die Besucher des Stadtzentrums zu einem großen Anteil (41%) die **Parkgebühren** als angemessen ansehen und nur 21% der Meinung sind, die Parkgebühren sind generell zu hoch. Dies unterstützt die Einschätzung des Gutachters, dass bei einer entsprechenden Attraktivität des Verkehrsziels auch eine Parkraumbewirtschaftung durchaus akzeptiert wird. Hier spielt aber sicherlich auch eine Rolle, dass in den benachbarten Konkurrenzstandorten Hamburg und Lübeck die Parkgebühren deutlich höher ausfallen.

Mehr als 80% der Befragten nannten mindestens einen konkreten **Verbesserungswunsch für das Stadtzentrum**. Insbesondere den Ahrensburgern ist anzumerken, dass ihnen die Entwicklung des Stadtzentrums „am Herzen liegt“. Von den Einwohnern wurden überwiegend mehrere Vorschläge unterbreitet.

An erster Stelle in der „Wunschliste“ steht das Themenfeld „Verkehr“, wobei es hier schwerpunktmäßig um die Verkehrsführung („Transparenz“), die Wegweisung (auch Parkleitsystem) und die Verkehrssteuerung geht. Ebenso bedeutsam ist die Verbesserung des städtebaulichen Ambientes mit Schwerpunkt auf die Aufenthaltsqualität und die Sanierung der Straßen- und Fußwegbeläge sowie damit verbunden die Aufwertung des Stadtgrüns. Zu diesem Komplex ist eigentlich auch noch die Architektur zu zählen.

Gerade die Besucher des Stadtzentrums sind stark an einem Ausbau der Fahrradinfrastruktur interessiert, wobei hier Radweg und verkehrsberuhigte Routenführungen ebenso wichtig sind wie mehr und hochwertigere Abstellmöglichkeiten.

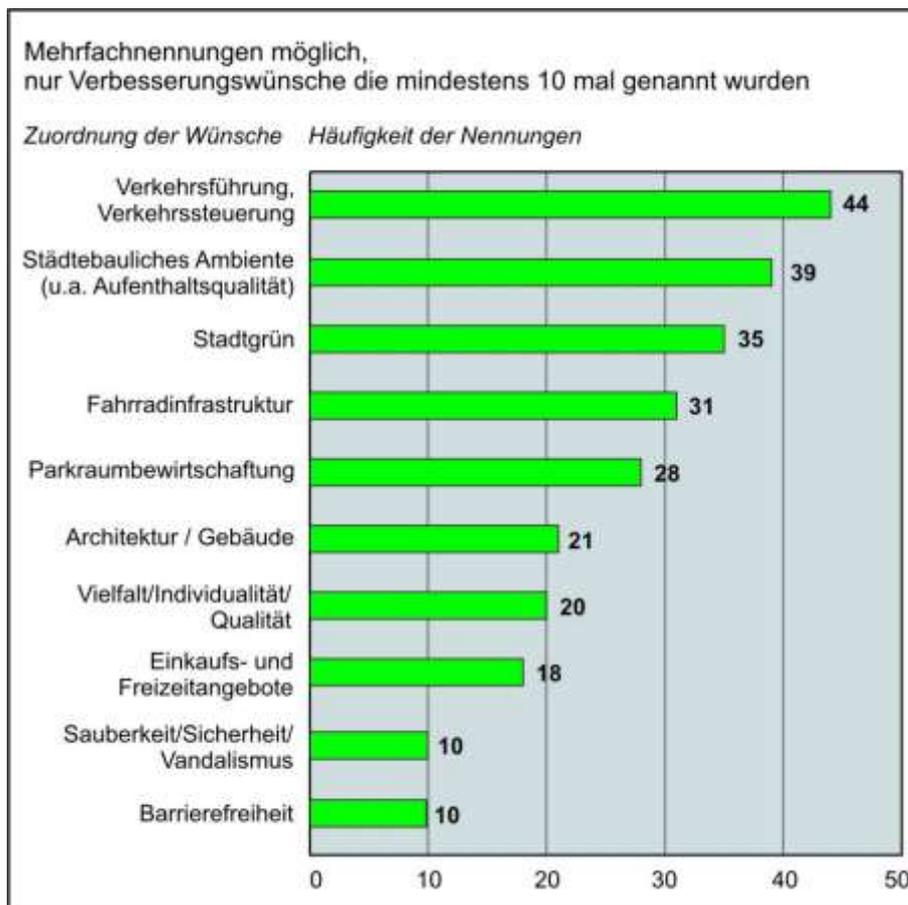


Bild 6-4: Vordringliche Verbesserungswünsche der Besucher

7. Erhebung des Kfz-Verkehrs

7.1 Ergebnistelegamm

- Das Bild der Kfz-Belegungen im übergeordneten Straßennetz entspricht von den Abstufungen der einzelnen Straßen in etwa der letzten GVP-Fortschreibung 2002.
- Die B75 und der Ostring bilden weiterhin die am stärksten belasteten Straßen in Ahrensburg, wobei die Lübecker Str. und die Hamburger Str. sowie der Verlängerte Ostring in den verkehrlichen Spitzenzeiten nahe ihrer Leistungsfähigkeit rangieren.
- Der Kfz-Verkehr in Ahrensburg hat in den vergangenen Jahren insgesamt nur geringfügig zugenommen. Der Anstieg des Zielverkehrs wurde durch einen Rückgang des Binnenverkehrs teilweise wieder kompensiert.
- Zunahmen im Verkehrsaufkommen liegen hauptsächlich dort vor, wo auch eine städtebauliche Verdichtung stattgefunden hat (z.B. Bornkampsweg).
- Von den Kfz-Mengen her sind die höchsten Verkehrszuwächse auf dem Verlängerten Ostring, der Sieker Landstraße, der Manhagener Allee und im Straßenzug Bogenstraße – Brückenstraße festzustellen.
- Mit dem Netzschluss zwischen Beimoorweg und Ostring (Kornkamp Süd) konnte die Überlastung des Beimoorknotens abgebaut und die Verkehrsqualität hier deutlich verbessert werden.

7.2 Verfahrensweise

Das Straßenverkehrssystem in Ahrensburg ist seit vielen Jahren ein zentrales Thema in der öffentlichen und politischen Diskussion. Um belastbare Aussagen über die aktuelle Verkehrssituation und eine fundierte Basis für die Bewertung von Entwicklungsszenarien bzw. Planungsoptionen zu erhalten, bildet die Erhebung des Kfz-Verkehrs einen Schwerpunkt bei den durchgeführten Verkehrserhebungen. Da mit den vorhandenen Daten kein aktuelles und schlüssiges Bild vom Kfz-Verkehr zu ermitteln war, wurde eine umfangreiche Neuerhebung der Kfz-Verkehre vereinbart. Die erhobenen Daten zum Kfz-Verkehr sind neben den Strukturdaten die wichtigste Eingangsgröße für das Verkehrsmodell, das für die Wirkungsanalysen der Planungsoptionen zur Anwendung kommt.

Die Erhebungen im Kfz-Verkehr wurden vor allem für Straßenabschnitte und Knoten durchgeführt, für die keine ausreichend genauen Aussagen vorlagen, um eine ausreichende Qualität des Verkehrsmodells sicherzustellen. Erhebliche Unsicherheiten bzw. Unschärfen in den Datenbeständen gab es vor allem in Bezug auf die Zielverkehre und die Durchgangsverkehre.

Gegenüber dem GVP kommen speziell beim Durchgangsverkehr „neue“ Problemlagen hinzu, die sich aus der Bemaßung der Autobahnen sowie aus den Engpässen im übergeordneten Straßennetz in Hamburg ergeben. Um den engen Verkehrsverflechtungen der Region Ahrensburg gerecht zu werden, wurde bei den Kfz-Erhebungen zudem die räumliche Betrachtungsebene über die Stadtgrenzen hinaus erweitert.

Bei den Kfz-Erhebungen ging es zum einen um eine Aktualisierung der Verkehrsbelegungen im Straßennetz zum anderen um eine Grundlage für die Ermittlung von Verkehrsrelationen. Um diese Anforderungen mit vertretbarem Aufwand zu erfüllen, kam eine **Kombination mehrerer Erhebungsverfahren** zur Anwendung:

- Knotenstromzählungen
(liefern Daten zum Verkehrsaufkommen und zu den Verkehrsbeziehungen an großen Straßenknoten),
- Querschnittszählungen
(liefern Daten zur Verkehrsbelegung des Straßennetzes) und
- Kennzeichenerhebungen innerhalb eines festgelegten Kordons
(liefern Daten zur räumlichen Verkehrsverteilung und zur Routenwahl im Straßennetz).

Dieses kombinierte Verfahren hatte den Vorteil, dass verschiedene Fragestellungen abgearbeitet werden konnten, die auch für spätere Detailplanungen nützlich sind. Neben dem nach Fahrzeugtypen differenzierten Kfz-Verkehr wurde an ausgewählten Erhebungsstellen auch der Radverkehr mit erfasst. Zur Durchführung der Erhebungen werden verschiedene **Aufnahmemethoden** eingesetzt:

- Manuelle Aufnahme durch Erhebungspersonal,
- Aufnahme mit Einsatz von Radarmessgeräten
(hierbei konnten zusätzlich auch Geschwindigkeitsprofile ausgewertet werden),
- Aufnahme durch Videokameras
(hiermit können unter Beachtung der Datenschutzbestimmungen auch Verkehrsabläufe und Verkehrskonflikte analysiert werden).

Die insgesamt **37 Erhebungsstellen im Straßennetz**, davon 7 außerhalb des Ahrensburger Stadtgebietes, teilen sich wie folgt auf (vgl. Bild 7-1):

- 12 Erhebungsstellen für die Kennzeichenverfolgung,
- 19 Knoten für Stromzählungen und
- 6 Erhebungsstellen für Querschnittszählungen.

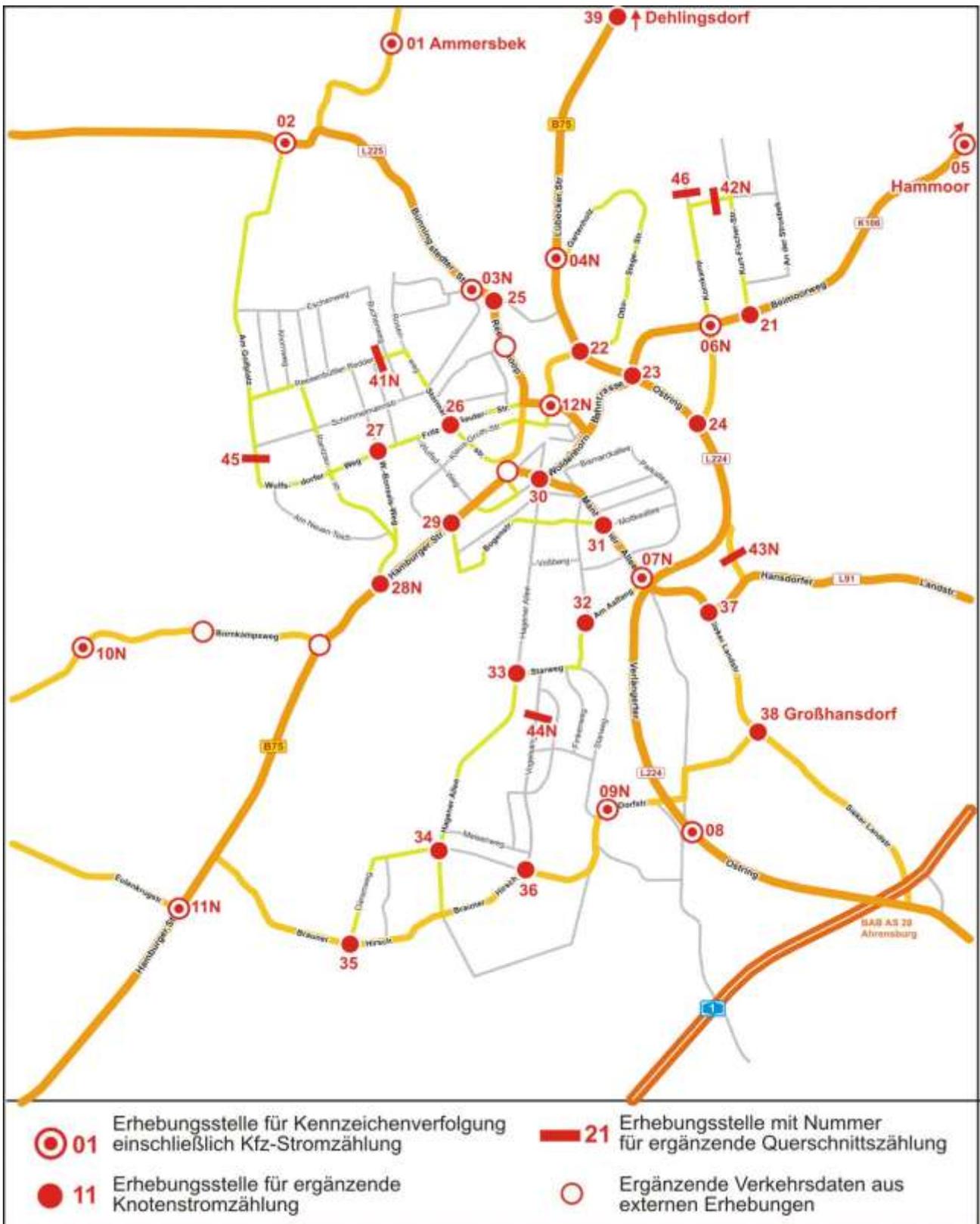


Bild 7-1: Übersicht der Erhebungsstellen für den Kfz-Verkehr

7.3 Kfz-Belegungen im Straßennetz

Zur Darstellung der Ist-Situation wurden die Ergebnisse der Verkehrserhebungen in das Verkehrsmodell des Masterplans Verkehr übernommen und mit den sonstigen Daten abgeglichen. Daraus wurden dann die Kfz-Belegungen im Ahrensburger Straßennetz berechnet. Nähere Erläuterungen zum Verkehrsmodell sind Teil 3, Kapitel 2.2 zu entnehmen.

Erwartungsgemäß entspricht die **Abstufung der Kfz-Belegungen** im Straßennetz dem Bild der letzten GVP-Fortschreibung 1999-2002 (vgl. Dorsch-Consult 2002). Die mit Abstand stärksten Belegungen finden sich auch weiterhin im klassifizierten Straßennetz, wobei die großen Verkehrsachsen der B75, der L224 und der K106 die größten Kfz-Mengen aufnehmen.

Da es in Ahrensburg keine vierstreifigen Fahrbahnquerschnitte gibt, führen Belegungen von 20.000 Kfz / 24h oder mehr in Abhängigkeit von den örtlichen Rahmenbedingungen in vielen Fällen zu einem Erreichen der Leistungsfähigkeit und damit verbundenen Verkehrsbehinderungen. Die **Grenzen der Leistungsfähigkeit** mit allen negativen Begleiterscheinungen (Lärm, Abgase, Minderung der Wohnqualität etc.) werden in Ahrensburg auf folgenden **kritischen Straßenabschnitten** erreicht, wobei sich nennenswerte Einbußen in der Qualität des Verkehrsablaufs im Wesentlichen aber auf die Verkehrsspitzen insbesondere die Morgenspitze beschränken:

- Hamburger Straße B75 am AOK-Knoten,
- Woldenhorn am AOK-Knoten,
- Manhagener Allee am Knoten Woldenhorn,
- Lübecker Straße am Knoten Am Weinberg,
- Bahntrasse am Beimoorknoten und
- Verlängerter Ostring an der Anschlussstelle der BAB A1.

Neben diesen stark belasteten Straßen gibt es weitere Straßen im übergeordneten Netz, die zwar in verkehrlicher Hinsicht nicht als kritisch einzustufen sind, aber dennoch nennenswerte **negative Auswirkungen auf die angrenzende Wohnbebauung** hinsichtlich Lärm und Schadstoffe aufweisen. Hierzu zählen

- der Reeshoop,
- der Beimoorweg,
- die Straße Bei der Doppeleiche und
- die Sieker Landstraße (Gemeinde Großhansdorf).

Grundsätzlich ist festzustellen, dass sich die Kfz-Belegungen im Ahrensburger Straßennetz im **Vergleich mit anderen Städten** auf einem ähnlichen oder leicht geringeren Niveau befinden. Es kann nur punktuell von „Verkehrsproblemen“ gesprochen werden.

Im **Vergleich zur letzten Fortschreibung des GVP 1999-2002** haben sich nur in wenigen Straßenzügen signifikante bzw. verkehrsrelevante Veränderungen in der Kfz-Belegung ergeben.

Bei einem Vergleich der Kfz-Belegungen zwischen verschiedenen Verkehrsmodellen gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass Abweichungen von bis zu 20% (!) im Rahmen der „Modellgenauigkeit“ liegen.

Folgende **Veränderungen der Kfz-Belegungen** sind hervorzuheben:

- Durch den Neubau der **Verbindungsstraße Kornkamp Süd** konnte der Beimoorknoten Straßen deutlich entlastet werden. Auch wenn die neue Verbindung noch deutliche Reserven in der Leistungsfähigkeit aufweist, war diese Maßnahme notwendig, um einen „Verkehrsinfarkt“ am Beimoorknoten abzuwenden.
- Leichte Rückgänge des Kfz-Verkehrs sind in der **Hamburger Straße** zu verzeichnen. Es wird davon ausgegangen, dass dieser Rückgang zum einen auf großräumige Verkehrsverlagerungen u.a. im Zusammenhang mit dem fertiggestellten Ausbau der A1 in Hamburg sowie auf Verlagerungen von Quell- und Zielverkehrsrelationen nach/von Hamburg auf die Bahn zurück zu führen ist.
- Erheblich zugenommen hat der Kfz-Verkehr auf dem **Verlängerten Ostring** und auf der parallel verlaufenden **Sieker Landstraße**. Dies führt bereits zu temporären Verkehrsbehinderungen an den Knoten im Bereich der BAB-Anschlussstelle. Im Kontext mit dem Gesamtverkehrsbild dürfte es sich hier vor allem um eine Zunahme von Zielverkehren nach Ahrensburg sowie um Neuverkehre aus dem Neubaugebiet Ahrensfelder Redder handeln. Die Einschätzung einer Zunahme des Zielverkehrs wird durch die Verkehrszunahme im Stadtzentrum unterstützt.
- Im innerstädtischen Bereich sind insbesondere die Verkehrszunahmen in der **Manhagener Allee** und der **Verbindung Brückenstr- Bargenkoppelredder** auffällig. Bei der Manhagener Allee handelt es sich wahrscheinlich um eine (Rück-) Verlagerung von Zielverkehren zum Stadtzentrum, die den Umweg über Ostring – Bahntrasse meiden.

Zum Vergleich: Höchste Kfz-Belegungen in anderen Städten

Bad Oldesloe	Kfz/24h
Ratzeburger Str	15.000
Hamburger Str.	15.000
K.-Adenauer-Ring	18.000

Itzehoe	Kfz/24h
Vor dem Delftor	35.000
Langer Peter	20.000
Lindenstraße	22.000

Lübeck	Kfz/24h
Fackenburger Allee	35.000
Moislinger Baum	24.000
St.-Jürgen-Ring	32.000

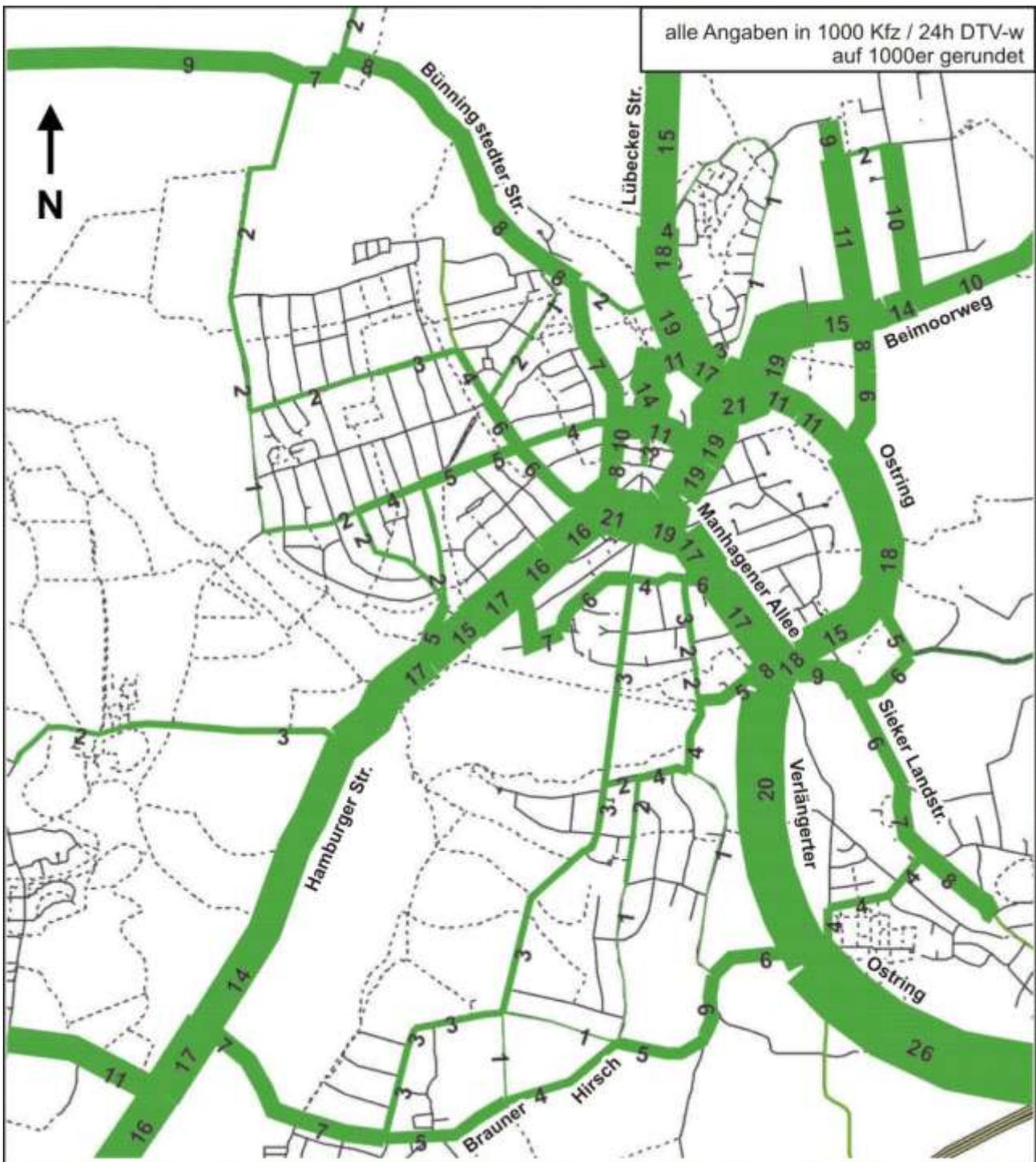


Bild 7-2: Kfz-Belegungen im übergeordneten Straßennetz auf Basis der Verkehrserhebungen 2009

7.4 Kfz-Belegung von Straßenknoten

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes wird maßgeblich von den Knotenpunkten bestimmt. In den meisten Fällen entstehen Verkehrsbehinderungen im städtischen Raum durch Defizite in der Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten, die nicht ausreichend ausgebaut sind, oder nicht über eine verkehrsgerechte LSA-Steuerung verfügen.

Auch in Ahrensburg bilden die Knotenpunkte die „Achillesferse“ des Straßenverkehrssystems. Besonders kritisch sind weiterhin die **Knoten auf dem Zentrums-Ring**, die schon bei kleineren Verkehrseinschränkungen beispielsweise durch Baustellen oder Unfälle instabil werden können und dann gleich das Gesamterschließungssystem des Stadtzentrums negativ beeinflussen. Ein zentraler neuralgischer Punkt des gesamten Ahrensburger Verkehrssystems ist seit langem der **AOK-Knoten**, der bei einer Tagesbelegung von etwa 26.000 Kfz nach dem Beimoorknoten der am stärksten belastete Knoten in Ahrensburg ist. Hier laufen derzeit konkrete Planungen, um die Verkehrsqualität zu erhöhen. Neben der hohen Verkehrsbelegung beeinflusst auch die Bevorrechtigung des Linienbusverkehrs die Verkehrsqualität.

Der **Beimoorknoten** weist auch nach seiner Entlastung durch die neue Verbindungsstraße Kornkamp Süd noch eine tägliche Verkehrsbelegung von über 30.000 Kfz auf und liegt damit immer noch über der Belegung des AOK-Knotens. Ohne die Entlastung würde es hier heute regelmäßig und über längere Zeiträume zu instabilen Verkehrsverhältnissen bzw. einer erheblich eingeschränkten Verkehrsqualität kommen.

Ebenfalls stark belegt ist der **Knoten Ostring / Manhagener Allee**, wo es aber durch den planfreien Ausbau und der damit erhöhten Leistungsfähigkeit kaum zu Verkehrsbehinderungen kommt.

Deutlich komplexer geworden ist die **Verkehrsabwicklung im Bereich des Gewerbegebietes Nord**. Durch die Ausweisung weiterer Gewerbeflächen ist das Gesamtverkehrsaufkommen hier in den letzten Jahren nochmals deutlich angestiegen. Die hohe Anzahl von Berufspendlern führt zu einer hohen Verkehrskonzentration auf die Hauptverkehrszeiten, so dass es mittlerweile am Knoten Kornkamp / Beimoorweg, der zu einem 4-armigen Knoten ausgebaut wurde, in den Verkehrsspitzen auch zu Stauerscheinungen kommt. Diese beschränken sich aber nur auf einen kurzen Zeitraum. Nennenswerte Verkehrszuwächse sind auch in der Kurt-Fischer-Str. festzustellen.

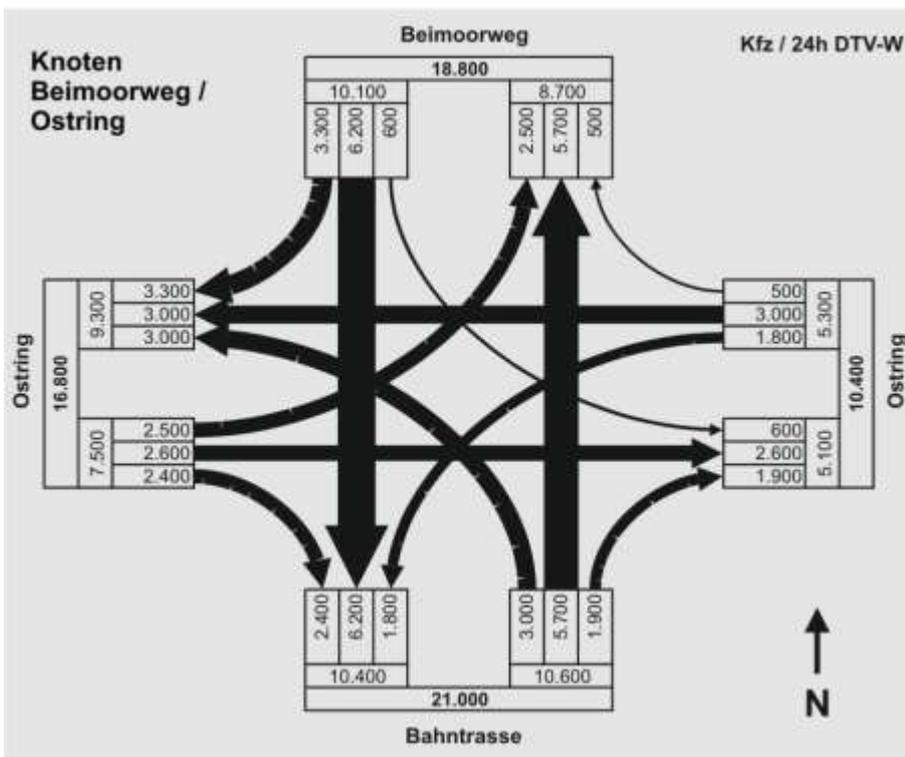
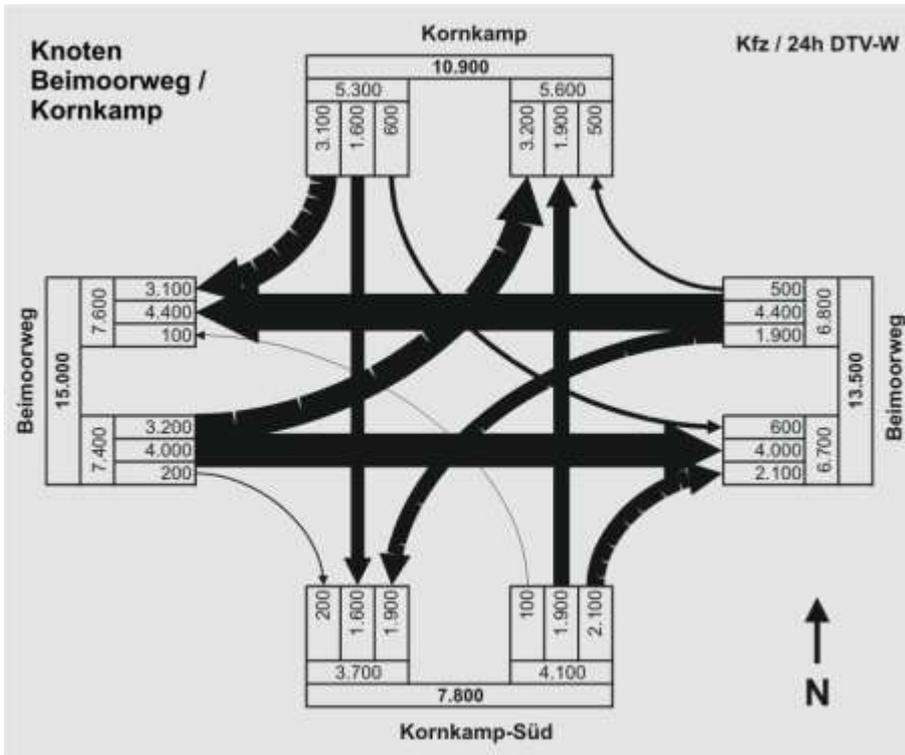


Bild 7-4: Strompläne für ausgewählte Knoten am Beimoorweg

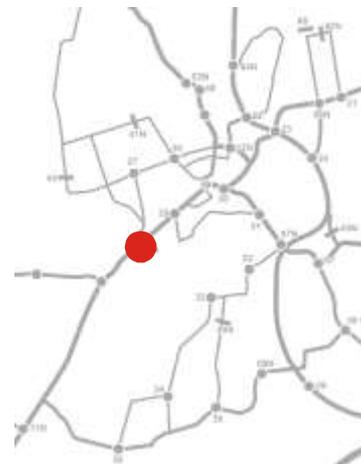
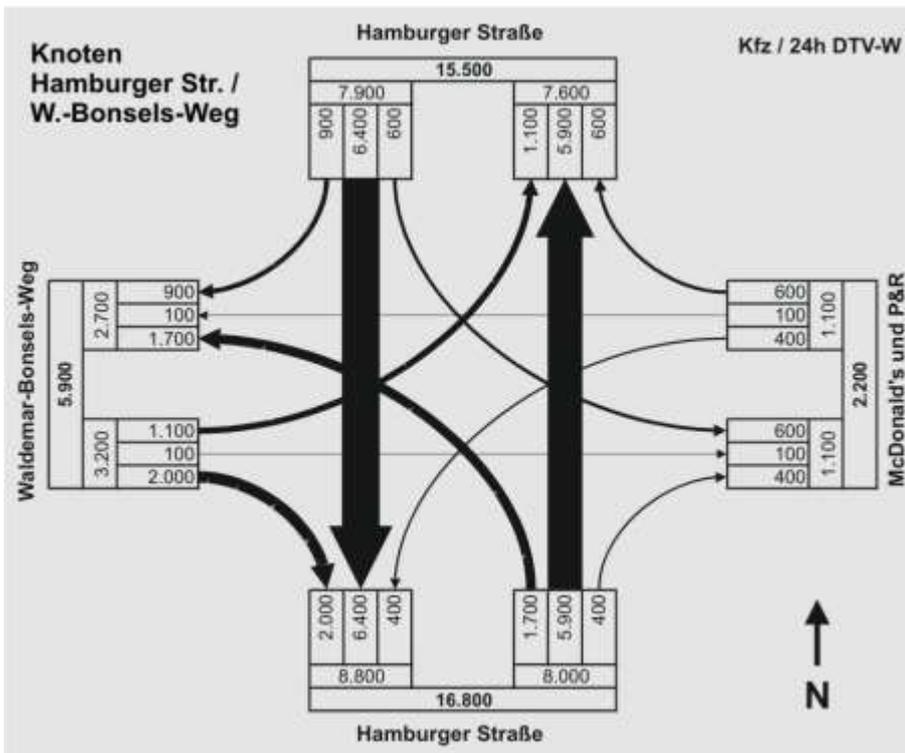
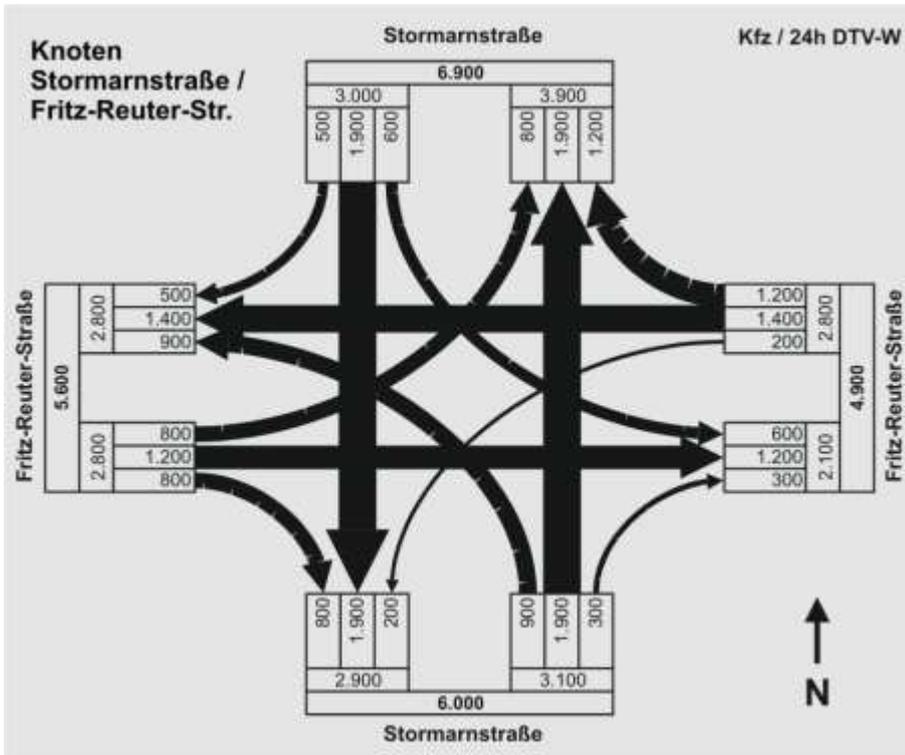


Bild 7-5: Strompläne weiterer ausgewählter Knoten

7.5 Zeitliche Verteilung des Kfz-Verkehrs

Die sogenannte „Ganglinie“ der Verkehrsnachfrage, mit der die zeitliche Verteilung des Verkehrs an Straßenquerschnitten und Knoten dargestellt werden kann, wird wesentlich durch die **Gewichtung der verschiedenen Fahrzwecke** beeinflusst. Typisch für städtische Verkehrssysteme sind die ausgeprägten Verkehrsspitzen am Morgen und am Nachmittag, die sich hauptsächlich durch den Berufs- und Ausbildungsverkehr herausbilden. In den letzten Jahren hat sich in vielen Städten nicht zuletzt durch die Flexibilisierung der Arbeitszeiten und die Zunahme an Teilzeitbeschäftigungen eine **Verschiebung der Tagesverkehrsspitze** vom Morgen auf den Nachmittag ergeben. Gleichzeitig ist es zu einer Abflachung der Verkehrsspitzen gekommen.

Zwei exemplarische Beispiele für Ganglinien zeigen die umseitigen Bilder. Im **Stadtzentrum** ist die Verkehrsverteilung über den Tag relativ homogen, die Morgens- und Nachmittagsspitze sind nur schwach ausgeprägt. Auffällig ist auch die gleichmäßige Verteilung über die beiden Fahrrichtungen. In diesem Bereich kommt es zu einer ausgeprägten Überlagerung von Berufs- und Einkaufs- und Besorgungsverkehren, so dass sich der Zeitraum zwischen den Berufsverkehrsspitzen mit dem Verkehrsaufkommen der sonstigen Fahrzwecke sozusagen „auffüllt“. Gut zu erkennen ist, dass die Nachmittagsspitze auf dem Niveau der Morgenspitze liegt. An das Verkehrssystem stellt diese Konstellation höchste Anforderungen. Entsteht hier ein Verkehrsengpass beispielsweise durch einen Unfall, so bauen sich in der Regel die Behinderungen im Verkehrsablauf erst über einen längeren Zeitraum wieder ab. Besonders gering ist das Verkehrsaufkommen im Zeitraum zwischen 20 und 5 Uhr.

Im Umfeld des **Gewerbegebietes Nord** zeigt sich die starke Fokussierung auf den Berufsverkehr. Hier treten ausgeprägte und richtungsbezogene Berufsverkehrsspitzen auf, am Morgen ins Gewerbegebiet hinein, am Nachmittag aus dem Gewerbegebiet heraus. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten im Berufsverkehr ist die Verkehrsbelegung deutlich abgestuft. Dies bedeutet, dass Verkehrsbehinderungen allenfalls über einen kurzen Zeitraum auftreten bzw. wirksam sind.

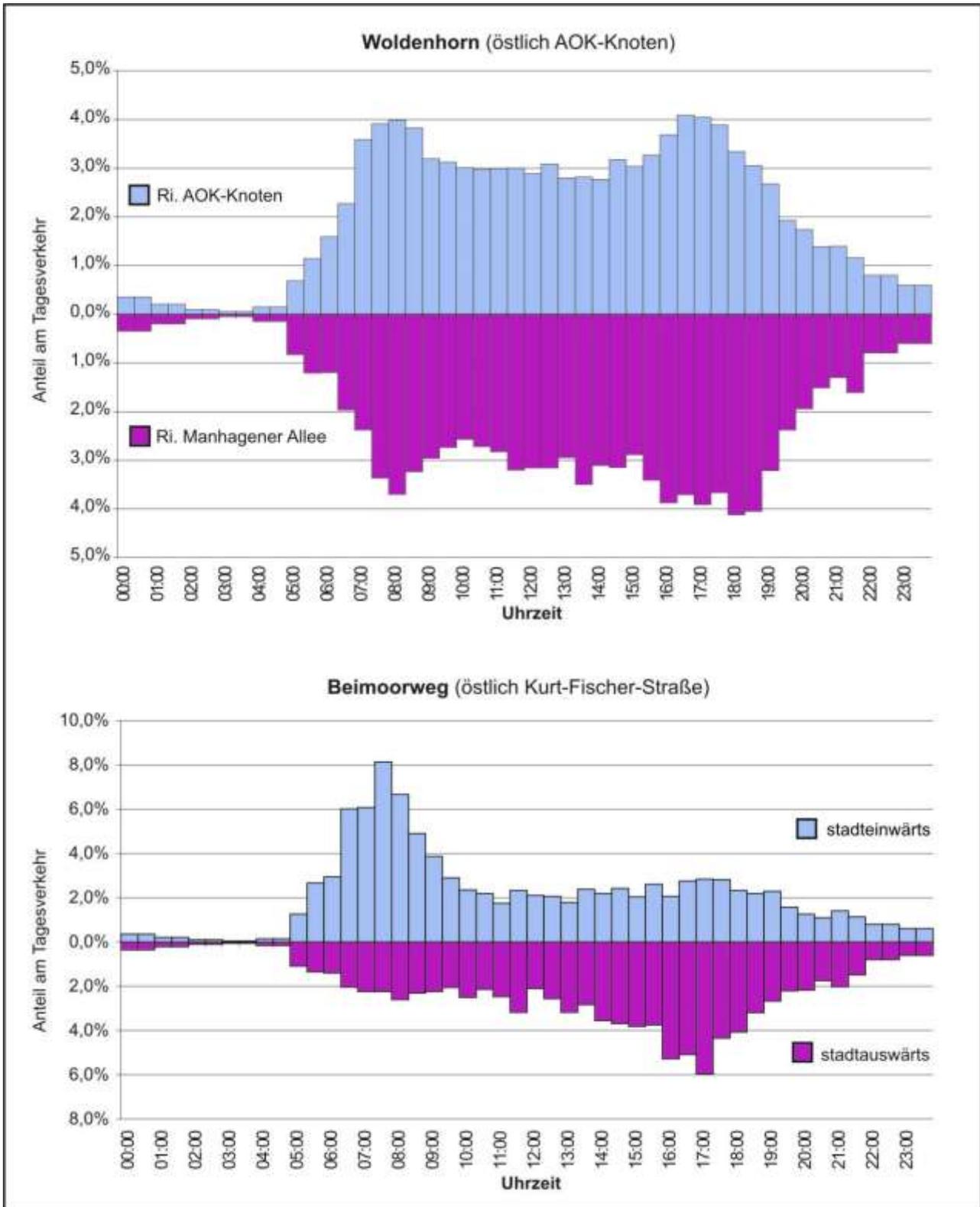


Bild 7-6: Tagesganglinie des Kfz-Verkehrs an ausgewählten Querschnitten

8. Parkraumerhebung

8.1 Ergebnistelegamm

- Es gibt im Ahrensburger Stadtzentrum genügend öffentlich zugängliche Stellplätze. Nur wenige Parkieranlagen sind über einen längeren Zeitraum voll ausgelastet oder kurzzeitig überlastet.
- Neue Stellplätze werden demnach erst bei Nutzungsverdichtungen oder neuen Nutzungen notwendig, wenn damit einhergehend vorhandene Stellplätze entfallen oder privatisiert werden.
- Im Ahrensburger Stadtzentrum ist ein hoher Anteil Kurzparker festzustellen, dafür kommen die Besucher häufiger.
- Ausgeprägte und die am meisten frequentierten Kurzparkerbereiche sind alle Straßen rund um das Rondeel.
- Die meisten Langparker finden sich am Bahnhof und in den Straßen mit einem hohen Anteil an Wohnnutzung (z.T. Anwohner).

8.2 Verfahrensweise

Die Nutzung von öffentlichen Stellplätzen im Stadtzentrum ist einer Vielzahl von Einflüssen unterworfen, die zu einer relativ hohen Schwankungsbreite der Auslastung führen. Ähnlich wie im Straßennetz orientiert sich auch in der Parkraumplanung die Kapazitätsplanung nicht an der Spitzennachfrage, sondern an einem Durchschnittswert eines definierten Zeitraums.

Für die Parkraumerhebung wurden daher mit einem Donnerstag (gilt neben dem Dienstag in der Verkehrsplanung als „Normalwerktag“) und einem Samstag (Markttag auf dem Rathausplatz und Haupteinkaufstag für die Region) zwei typische Wochentage ausgewählt, die unterschiedliche Rahmenbedingungen repräsentieren. Zu berücksichtigen ist, dass durch Neubauten mittlerweile einige Parkplätze im Bereich der Manfred-Samusch-Str. Süd entfallen sind.

Um eine räumliche Differenzierung vornehmen zu können, wurden für die Erhebung 6 Erhebungszonen definiert (vgl. Bild 8-1). An beiden Erhebungstagen wurden in jeder Erhebungszone straßenweise alle auf öffentlichem Grund abgestellten Fahrzeuge (einschließlich rechtswidrig abgestellter Fahrzeuge) auf 5 Rundgängen erfasst. Die Erhebung fand als Teilkennzeichenerfassung statt, zusätzlich wurde auch der Fahrzeugtyp erfasst. Die Erhebungsergebnisse werden dann für die Analyse der Parkraumsituation durch zusätzliche Daten der privaten Parkhausbetreiber und die Auswertung der Parkscheinautomaten ergänzt.

Rundgänge:

- Rundgang 1 ab 11 Uhr
- Rundgang 2 ab 13 Uhr
- Rundgang 3 ab 16 Uhr
- Rundgang 4 ab 18 Uhr
- Rundgang 5 ab 20 Uhr

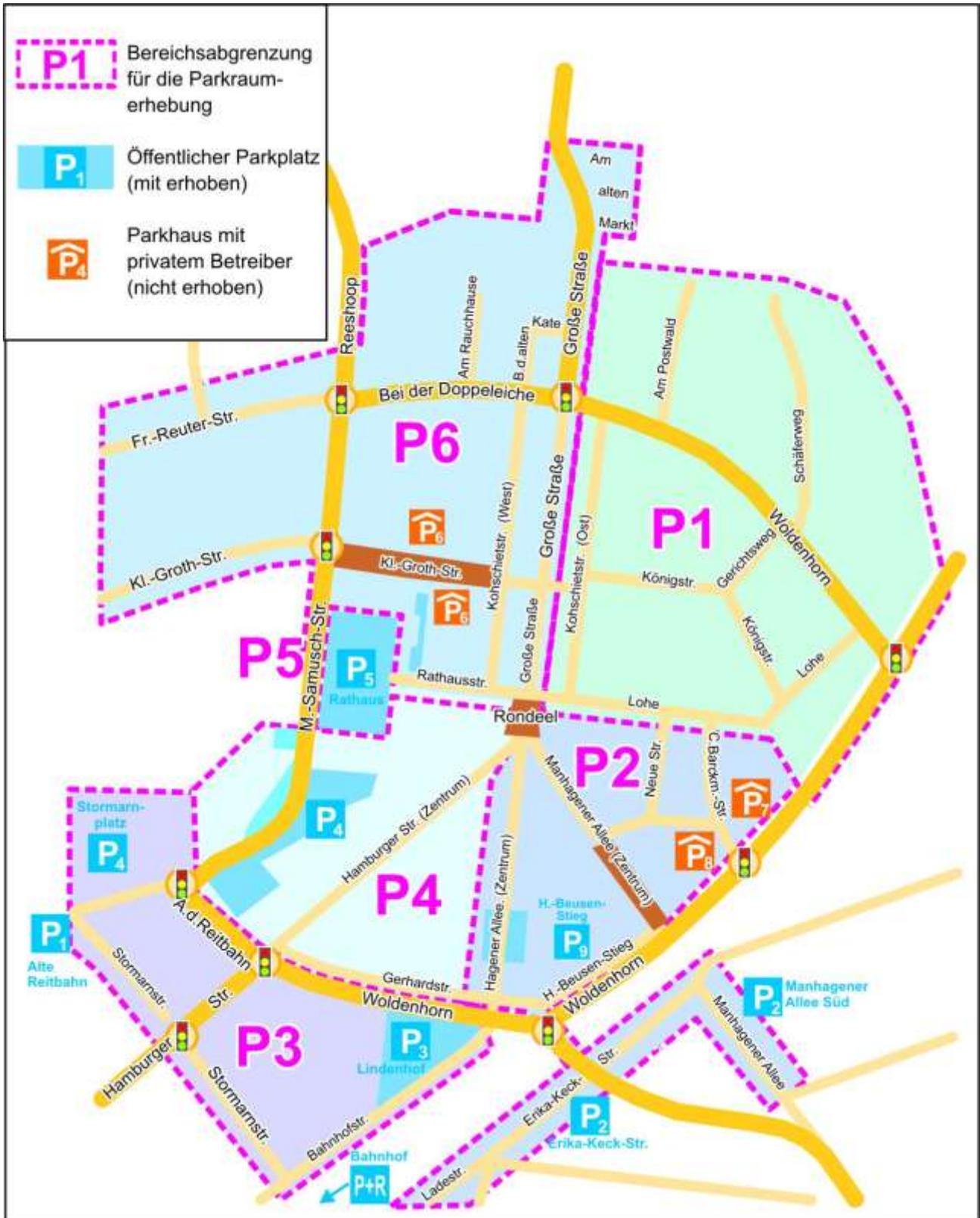


Bild 8-1: Übersicht über den Umfang der Parkraumerhebung

8.3 Stellplatzauslastung

Die Stellplatzauslastung im Stadtzentrum ergibt ein räumlich differenziertes Bild. Insgesamt gibt es nur wenige Bereiche bzw. **Straßen mit hoher Auslastung**, in denen die Kapazitätsgrenze über einen längeren Zeitraum erreicht ist oder wo kurzzeitig die Nachfrage sogar das geringe Stellplatzangebot übersteigt. In diesen Bereichen sind auch verstärkt regelwidrig abgestellte Fahrzeuge festzustellen:

- Erika-Keck-Str. und Ladestraße:
Hohe Belegung vor allem durch P&R-Nutzer, die das P&R-Parkhaus meiden oder dort keinen Stellplatz mehr finden.
- Hagener Allee und Manhagener Allee (Zentrum) sowie Neue Str.:
Stellplätze mit höchster Zentralität, (noch) guter Zugänglichkeit und moderaten Parkgebühren werden generell stark frequentiert.
- Parkplatz Alte Reitbahn:
Profitiert vor allem von der fehlenden Parkraumbewirtschaftung und ist daher auch für Dauerparker attraktiv.

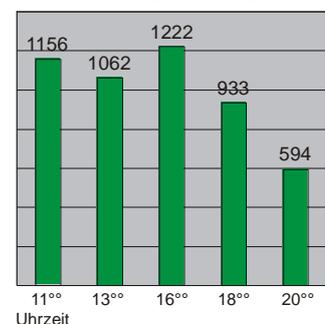
Auf eine ebenfalls eine hohe Auslastung kommen der Rathausplatz und die Hamburger Straße, wobei hier ebenfalls die Lagegunst ausschlaggebend ist. In den Straßen im nordöstlichen Zentrumsbereich sind die hohen Belegungen im Wesentlichen durch eine Überlagerung von Besucher- und Anwohnerparken begründet.

Mit dem Stormarnplatz und dem Lindenhof gibt es aber auch größere Parkieranlagen, die an den meisten Tagen noch Stellplatzreserven aufweisen. Dies unterstreicht die Einschätzung, dass es in der Gesamtbilanz ausreichend Stellplätze im Ahrensburger Stadtzentrum gibt.

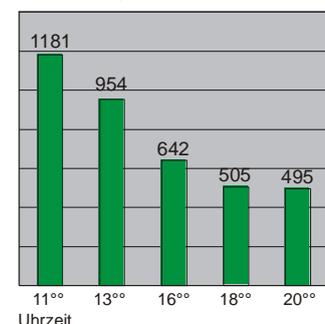
Im **Vergleich zwischen Wochentag und Samstag** (mit Wochenmarkt) ergeben sich folgende wichtige Erkenntnisse:

- Die Gesamtbelegung ist am Vormittag nahezu identisch, nach 13 Uhr ist am Samstag aber ein deutlicher Rückgang der Stellplatznachfrage zu beobachten, die in der Woche erst nach 18 Uhr eintritt.
- Durch den Wegfall der Stellplätze auf dem Rathausplatz (Wochenmarkt) erhalten der Stormarnplatz und der Lindenhof eine deutlich höhere Belegung, ohne aber über einen längeren Zeitraum überlastet zu sein.
- Das Umfeld des Bahnhofs ist wegen der geringeren P&R-Nutzeranzahl am Samstag vom Parkverkehr deutlich entlastet.

Stellplatzbelegung je Rundgang am Donnerstag [Anzahl Kfz]



Stellplatzbelegung je Rundgang am Samstag [Anzahl Kfz]



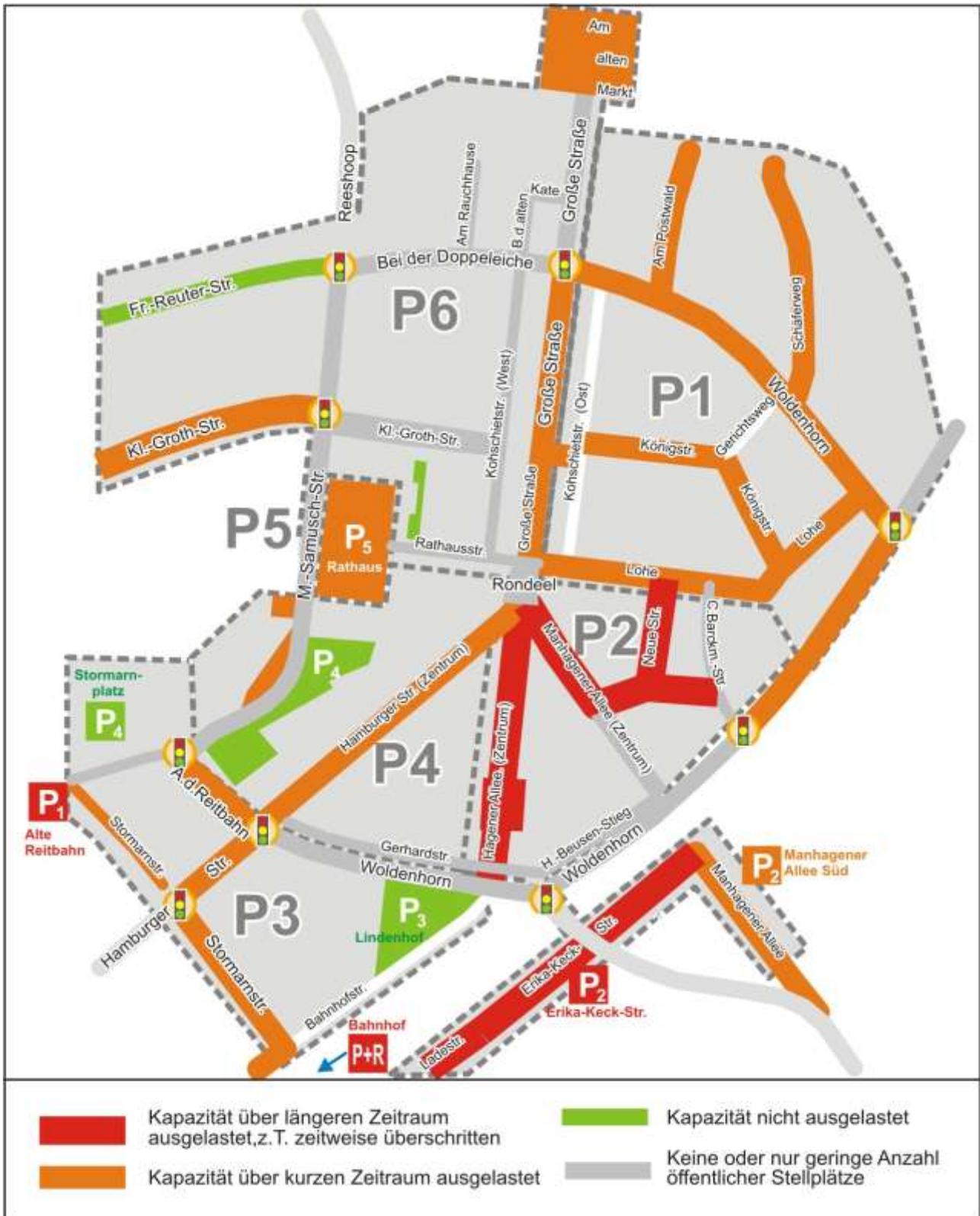


Bild 8-2: Auslastung der Stellplätze an Wochentagen (ohne Wochenmarkt)

8.4 Parkdauer

Wie bereits die Befragung der Besucher im Stadtzentrum ergeben hat (vgl. Kapitel 6), ist die Aufenthaltsdauer im Stadtzentrum vergleichsweise gering. Diese Erkenntnis wird durch die Parkraumerhebung voll bestätigt. Der Anteil von Kurzparkern mit weniger als 2 Stunden Parkdauer ist im Stadtzentrum stark ausgeprägt.

Bereiche mit einem **hohen Anteil von Lang- bzw. Dauerparkern** (mit mehr als 4 Stunden Parkdauer) finden sich lediglich in der Fritz-Reuter-Str. (wahrscheinlich bedingt durch Beschäftigte der dort ansässigen Unternehmen) sowie in der Ladestraße (i.W. Bahnpendler nach Hamburg).

Ein signifikanter Anteil von Langparkern findet sich auch am Parkplatz Alte Reitbahn (gebührenfrei!) und in der Stormarnstraße sowie in den Straßen des nordwestlichen Zentrumsbereiches, wobei hier hauptsächlich Anwohner zu den Langparkern gehören.

In allen übrigen Straßen und auf den meisten Parkplätzen überwiegt eindeutig das **Kurzparken** mit Belegungszeiten von unter 2 Stunden. Generell ist festzustellen, dass die Stellplätze mit hohen Parkgebühren und einer zusätzlichen Beschränkung der Parkdauer die geringste durchschnittliche Belegungsdauer, aber auch den höchsten Stellplatzumschlag aufweisen.

Im **Vergleich zwischen Wochentag und Samstag** ergeben sich nur wenig signifikante Unterschiede in der räumlichen Differenzierung. In der Gesamtschau überwiegen auch am Samstag klar die Kurzparker. Viele Besucher insbesondere aus Ahrensburg suchen offenbar am Samstag ausschließlich den Wochenmarkt auf. So liegt der Kurzparkeranteil auf dem Parkplatz Stormarnplatz am Samstag nahe 90% (!), während in der Woche der Anteil nur etwa 80% erreicht. Ebenfalls ein deutlicher Anstieg der Kurzparker ergibt sich im Bahnhofsbereich (Ladestraße und Erika-Keck-Str.).

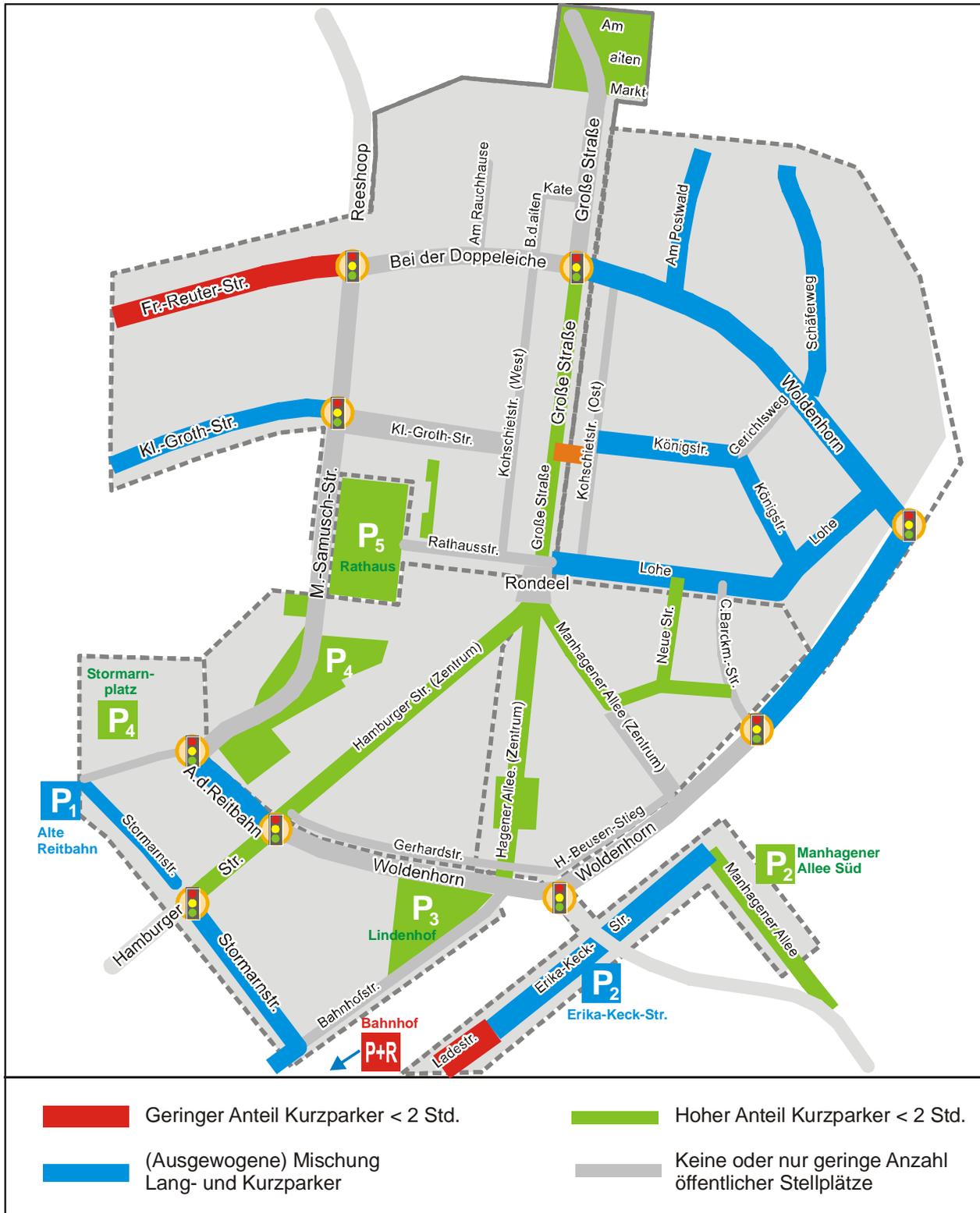


Bild 8-3: Räumliche Differenzierung der Parkdauer an Wochentagen

8.5 Herkunft der Stellplatznutzer

Wie bereits die Befragung der Besucher im Stadtzentrum ergeben hat, ist der Einzugsbereich des Stadtzentrums im Wesentlichen auf die Stadt Ahrensburg und den (südlichen) Kreis Stormarn beschränkt. Aufgrund der Kennzeichenzuweisung kann im Rahmen der Parkraumerhebung keine Differenzierung der Kfz-Herkunft zwischen Stadt und Kreis vorgenommen werden, so dass hier nur zusammenfassende Aussagen für die Kennzeichen mit der Ortskennziffer „OD“ gemacht werden können. Alle Fahrzeuge ohne „OD“ als Ortskennziffer werden als „Fremdparker“ bezeichnet.

Der Anteil der **Fremdparker** im Stadtzentrum ist insgesamt gering, im Durchschnitt der einzelnen Erhebungszonen liegt er durchweg unter 30%. Es gibt nur mit der Fritz-Reuter-Str. und dem Parkplatz Alte Reitbahn zwei Bereiche, bei denen von einem signifikanten Fremdparkeranteil gesprochen werden kann. Nur in der Fritz-Reuter-Str. liegt er aber über 50%. Hier Parken offenbar die Beschäftigten umliegender Gewerbebetriebe.

Ein besonders geringer Fremdparkeranteil ist am Bahnhof festzustellen. Dies liegt darin begründet, dass die P&R-Kunden fast ausschließlich aus dem Kreis Stormarn kommen.

Am Samstag fällt der Fremdparkeranteil noch geringer als in der Woche aus. Durch das starke Übergewicht des Einkaufsverkehrs, der durch die Ahrensburger und die Einwohner der benachbarten Orte dominiert wird, verbleibt nur die Fritz-Reuter-Str. mit einem Fremdparkeranteil von über 50%. In den meisten Straßen liegen die Werte am Samstag und am Wochentag auf dem gleichen Niveau.

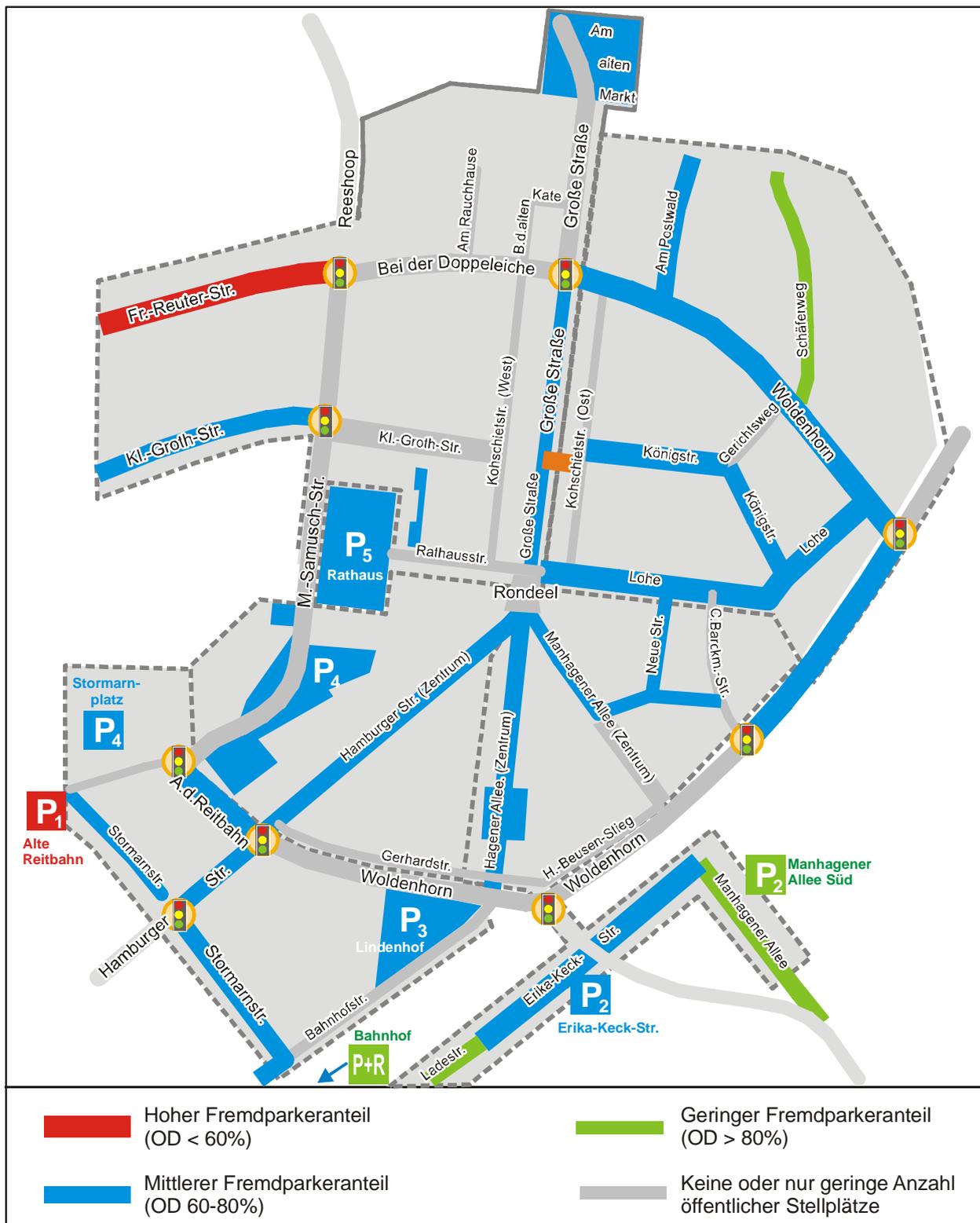


Bild 8-4: Fremdparkeranteile an Wochentagen (ohne Wochenmarkt)

9. Erhebung des Radverkehrs

9.1 Ergebnistelegamm

- Die Radverkehrszählungen bestätigen die Ergebnisse der Haushalts- und Betriebsbefragung, dass der Radverkehr in Ahrensburg auf eine hohe Akzeptanz stößt.
- Das Fahrrad wird in der Woche hauptsächlich auf dem Schulweg und für Fahrten ins Stadtzentrum genutzt.
- Als Routen werden an erster Stelle direkte und schnelle Verbindungen, an zweiter Stelle verkehrsberuhigte oder Kfz-freie Wege bevorzugt.
- Die Radverkehrsströme erreichen im inneren Stadtbereich Stärken, die auch gegenüber dem Kfz-Verkehr eine planungsrelevante Größe darstellen.

9.2 Verfahrensweise

Die Erhebung bzw. Abbildung von Quelle-Ziel-Relationen ist im Radverkehr aufgrund der kleinräumigen und feingliedrigen Vernetzung der Radverkehrsinfrastruktur und der Radverkehrsströme schwierig und mit hohem Erhebungsaufwand verbunden. Für die meisten Planungszwecke insbesondere für die übergeordnete Netzkonzeption im Masterplan Verkehr ist es aber ausreichend, ein Belastungsbild der Hauptstrecken zu ermitteln. Bei besonderen Fragestellungen sind diese Basisdaten dann nach Bedarf durch Detailerhebungen zu ergänzen.

Für Radverkehrserhebung in der Stadt Ahrensburg wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung und dem ADFC ein Gerüst von Erhebungsstellen in Form von Knoten oder Querschnitten ausgewählt, die alle wesentlichen Routen im Umfeld der Schulen und in Bezug auf das Stadtzentrum einbeziehen. An 14 Erhebungsstellen wurden dann die Radfahrer differenziert nach „Kinder/ Jugendliche“ und „Erwachsene“ in den Zeiträumen 6-9 Uhr, 11-14 Uhr und 15:30-18:30 Uhr erfasst. In einem zweiten Schritt wurden die Erhebungswerte auf die durchschnittliche Verkehrsstärke eines „Normalwerktages“ (DTV-W) hochgerechnet, die neben den täglichen auch jahreszeitliche Schwankungen in der Radverkehrsnachfrage berücksichtigt.

Die separat für den Radverkehr durchgeführten Erhebungen konnten dann noch durch einige Knoten aus der Kfz-Erhebung ergänzt werden, für die der Radverkehr mit erhoben wurde, so dass sich insgesamt ein schlüssiges Gesamtbild für die Radverkehrsströme ermitteln lässt.



Bild 9-1: Übersicht der Erhebungsstellen für den Radverkehr

9.3 Verkehrsmengen im Radverkehrsnetz

Die Auswertung der Radverkehrserhebungen bestätigt nochmals vom Grundsatz die Ergebnisse der Haushalts- und Betriebsbefragungen hinsichtlich der hohen Akzeptanz des Radverkehrs in Ahrensburg. Insbesondere im Umfeld der Schulen und im Stadtzentrum werden heute Radverkehrsmengen erreicht, die eine offensive Förderung des Radverkehrs in Verbindung mit einem Ausbau der Radverkehrsanlagen nahe legen.

Als **Radrouten im Straßennetz mit herausragender Belegung** sind zu nennen:

- Hagener Allee Süd – Hagener Allee (Zentrum),
- Reeshoop – Stadtzentrum,
- Stormarnstr. - Schulzentrum Am Heimgarten,
- Wulfsdorfer Weg – Stadtzentrum / Bahnhof.

Generell ist festzustellen, dass die Radfahrer eine umwegarme Routenführung bevorzugen, dabei aber die Hauptverkehrsstraßen mit hoher Kfz-Belegung eher meiden (z.B. Hamburger Str.). Der Radverkehrsanteil an der Gesamtverkehrsbelegung liegt hier nur bei 5-10% Die **Bevorzugung einer direkten Führung** führt auch dazu, dass beispielsweise die Hagener Allee Süd deutlich stärker frequentiert wird als die Fahrradstraße im Ahrensfelder Weg. Auf den Hauptrouten kommt der Radverkehr auf Verkehrsanteile von bis zu 40% und ist damit auch quantitativ dem Kfz-Verkehr annähernd gleichzusetzen.

Querschnitt	Fahrräder pro Tag	Kfz pro Tag
Hagener Allee Süd (Höhe Bogenstr.)	1.400	2.500
Hagener Allee (Zentrum)	2.300	2.500
Ahrensfelder Weg (Fahrradstraße)	500	1.500
Reeshoop (Fr. Reuter-Str.)	1.200	9.500
Hamburger Str. (Höhe AOK-Knoten)	700	16.000
Manhagener Allee (Höhe Waldstr.)	900	17.000

Bild 9-2: Vergleich von Verkehrsbelegungen Fahrrad - Kfz

Bemerkenswert ist, dass die Radfahrer gerne Kfz-freie Wege nutzen, wenn es dadurch nicht zu größeren Zeitverlusten kommt. Hervorzuheben sind hierbei die Grüntangente an der Stormarnstraße als wichtige Route zwischen Stadtzentrum und Schulzentrum sowie der Mühlenredder, der vor allem für Fahrten zwischen Gartenholz und Stadtzentrum sowie zur Berufsschule und zum Schulzentrum Am Heimgarten genutzt wird.

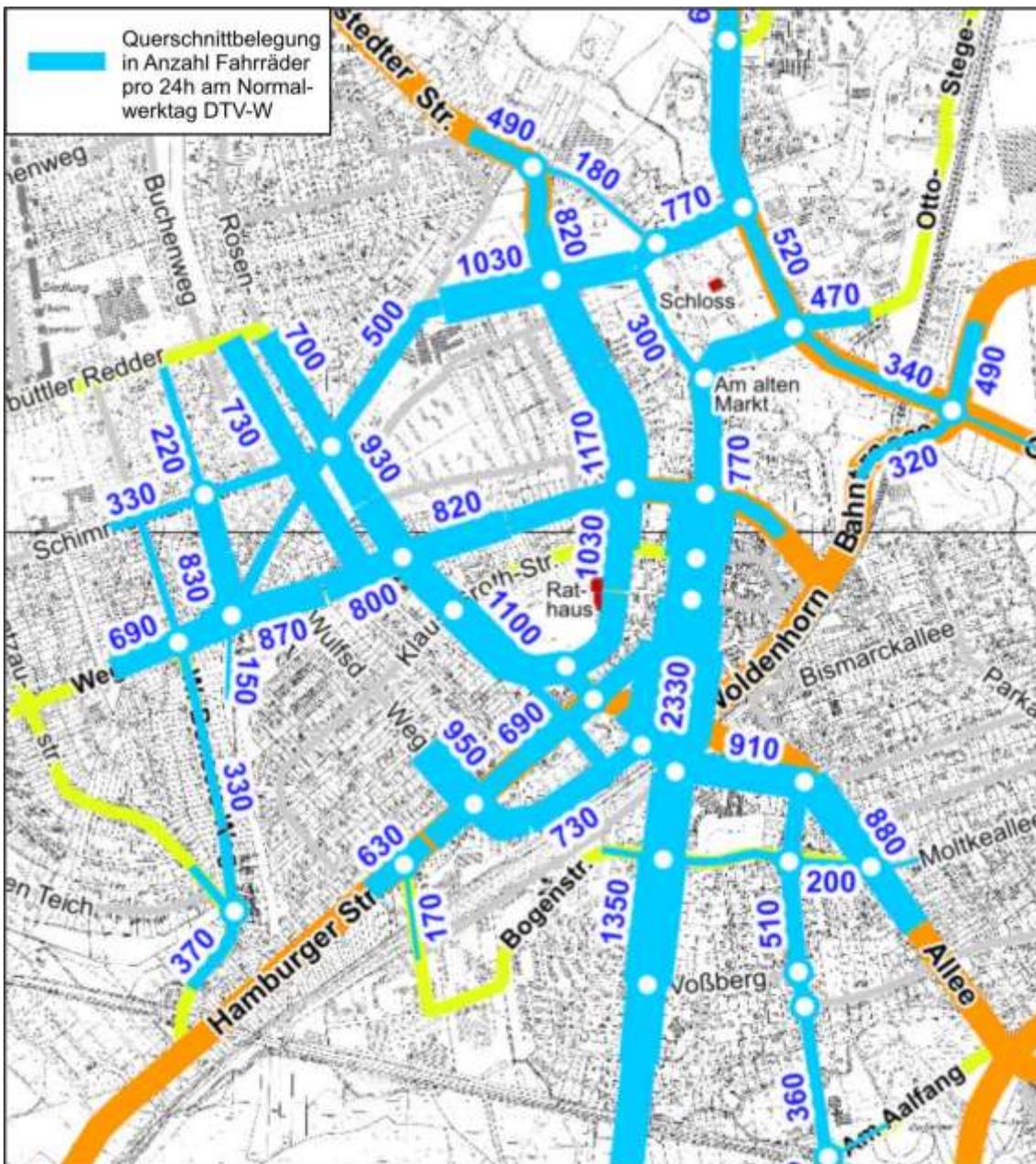


Bild 9-3: Radverkehrsbelegungen im inneren Stadtbereich

Bildverzeichnis

Bild 2-1: Übersicht zu den Verkehrserhebungen.....	11
Bild 3-1: Verkehrsmittelverfügbarkeit der Ahrensburger.....	13
Bild 3-2: Wegehäufigkeit und Mobilitätskennziffer.....	13
Bild 3-3: Verkehrsmittelwahl der Ahrensburger.....	14
Bild 3-4: Verkehrsmittelwahl für Wege ins Stadtzentrum und zum Arbeitsort.....	15
Bild 3-5: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel der Ahrensburger.....	16
Bild 3-6: Bewertung von verkehrlichen Maßnahmen durch die Ahrensburger.....	17
Bild 4-1: Arbeitszeitregelung in den beteiligten Unternehmen.....	20
Bild 4-2: Räumliche Bezüge des Berufsverkehrs.....	21
Bild 4-3: Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg.....	22
Bild 4-4: Rahmenbedingungen der Pkw-Nutzung.....	23
Bild 4-5: Bewertung des Ahrensburger Verkehrssystems durch Beschäftigte.....	25
Bild 5-1: ÖPNV-Fahrzwecke in Ahrensburg.....	27
Bild 5-2: ÖPNV-Nutzungshäufigkeit in Ahrensburg.....	28
Bild 5-3: Kundenprofil im städtischen Busverkehr.....	29
Bild 5-4: Verteilung der Busfahrgäste auf Haltestellen.....	30
Bild 5-5: Zubringerverkehrsmittel zum SPNV in Ahrensburg.....	31
Bild 5-6: Hauptgründe für die Nutzung des SPNV.....	32
Bild 5-7: Bewertung des städtischen Busverkehrs durch ÖPNV-Kunden.....	34
Bild 5-8: Vordringliche Verbesserungsbedarfe im SPNV von ÖPNV-Kunden.....	35
Bild 6-1: Besuchszweck und Aufenthaltsdauer im Stadtzentrum.....	37
Bild 6-2: Verkehrsmittelwahl für Besuche des Stadtzentrums.....	38
Bild 6-3: Bewertung der Parkplatzsituation im Stadtzentrum durch Passanten.....	39
Bild 6-4: Vordringliche Verbesserungswünsche der Besucher.....	40
Bild 7-1: Übersicht der Erhebungsstellen für den Kfz-Verkehr.....	43
Bild 7-2: Kfz-Belegungen im übergeordneten Straßennetz.....	46
Bild 7-3: Veränderung der Kfz-Belegung im Vergleich zum GVP 2002.....	47
Bild 7-4: Strompläne für ausgewählte Knoten am Beimoorweg.....	49
Bild 7-5: Strompläne weiterer ausgewählter Knoten.....	50
Bild 7-6: Tagesganglinie des Kfz-Verkehrs an ausgewählten Querschnitten.....	52

Bild 8-1: Übersicht über den Umfang der Parkraumerhebung.....	54
Bild 8-2: Auslastung der Stellplätze an Wochentagen (ohne Wochenmarkt)	56
Bild 8-3: Räumliche Differenzierung der Parkdauer an Wochentagen	58
Bild 8-4: Fremdarkeranteile an Wochentagen (ohne Wochenmarkt)	60
Bild 9-1: Übersicht der Erhebungsstellen für den Radverkehr.....	62
Bild 9-2: Vergleich von Verkehrsbelegungen Fahrrad - Kfz.....	63
Bild 9-3: Radverkehrsbelegungen im inneren Stadtbereich	64

Anhang: Erhebungsbögen

Fragebogen der Haushaltsbefragung

Fragebogen der Beschäftigtenbefragung

Fragebogen der Besucherbefragung

Fragebögen der ÖPNV-Befragungen (Bus und Bahn)

3. Wieviele Wege / Fahrten haben Sie gestern außerhalb der Wohnung zurückgelegt ? → Bitte Anzahl der Wege eintragen (Hin- + Rückweg zählen als 2 Wege !)

Beispiel: Beispiel: 6

Bitte Anzahl der Wege eintragen

<input type="checkbox"/> Ausschließlich zu Fuß	<input type="checkbox"/> 2
<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> Mit dem Pkw als Fahrer	<input type="checkbox"/> 4
<input type="checkbox"/> Mit dem Pkw als Mitfahrer	<input type="checkbox"/> 5
<input type="checkbox"/> Auf 2 Wegen wurde sowohl der Pkw als auch die Bahn genutzt	<input type="checkbox"/> 6
<input type="checkbox"/> Mit dem Pkw oder Bahn	<input type="checkbox"/> 7
<input type="checkbox"/> Mit dem Taxi	<input type="checkbox"/> 8

Ausschließlich zu Fuß
Mit dem Fahrrad
Mit dem Pkw als Fahrer
Mit dem Pkw als Mitfahrer
Auf 2 Wegen wurde sowohl der Pkw als auch die Bahn genutzt
Mit dem Pkw oder Bahn
Mit dem Taxi

4. Bitte geben an, mit welchem Verkehrsmittel Sie diese Wege / Fahrten zurückgelegt haben ?

Bitte die unter Frage 3 angegebenen Wege auf die Verkehrsmittel aufteilen !

<input type="checkbox"/> Ausschließlich zu Fuß	<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/> Mit dem Pkw als Fahrer	<input type="checkbox"/> Mit dem Pkw als Mitfahrer	<input type="checkbox"/> Mit Bus oder Bahn	<input type="checkbox"/> Mit dem Taxi	<input type="checkbox"/> Sonstiges:
--	--	---	--	--	---------------------------------------	-------------------------------------

Bei Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg bitte alle Verkehrsmittel angeben !
Fußwege vorzu anderen Verkehrsmitteln zählen nicht !

5. Wie oft nutzen Sie einen Pkw / Motorrad ?

<input type="checkbox"/> Mehr als 3 mal in der Woche	<input type="checkbox"/> Mehr als 3 mal in der Woche
<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal in der Woche	<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal in der Woche
<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal im Monat	<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal im Monat
<input type="checkbox"/> Weniger als 1 mal im Monat	<input type="checkbox"/> Weniger als 1 mal im Monat
<input type="checkbox"/> Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> Überhaupt nicht

6. Wie oft nutzen Sie das Fahrrad ?

<input type="checkbox"/> Mehr als 3 mal in der Woche	<input type="checkbox"/> Mehr als 3 mal in der Woche
<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal in der Woche	<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal in der Woche
<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal im Monat	<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal im Monat
<input type="checkbox"/> Weniger als 1 mal im Monat	<input type="checkbox"/> Weniger als 1 mal im Monat
<input type="checkbox"/> Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> Überhaupt nicht

7. Wie oft nutzen Sie den Bus in Ahrensburg ?

<input type="checkbox"/> Mehr als 3 mal in der Woche	<input type="checkbox"/> Mehr als 3 mal in der Woche
<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal in der Woche	<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal in der Woche
<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal im Monat	<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal im Monat
<input type="checkbox"/> Weniger als 1 mal im Monat	<input type="checkbox"/> Weniger als 1 mal im Monat
<input type="checkbox"/> Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> Überhaupt nicht

8. Wie oft fahren Sie mit der Bahn ab Ahrensbg. ?

<input type="checkbox"/> Mehr als 3 mal in der Woche	<input type="checkbox"/> Mehr als 3 mal in der Woche
<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal in der Woche	<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal in der Woche
<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal im Monat	<input type="checkbox"/> 1 - 3 mal im Monat
<input type="checkbox"/> Weniger als 1 mal im Monat	<input type="checkbox"/> Weniger als 1 mal im Monat
<input type="checkbox"/> Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> Überhaupt nicht

9. Wie sind Sie über den Busverkehr in Ahrensburg informiert ?

<input type="checkbox"/> Gut	<input type="checkbox"/> Kaufe gar nicht ein
<input type="checkbox"/> Mäßig	<input type="checkbox"/> Im Wohnquartier
<input type="checkbox"/> Eher schlecht	<input type="checkbox"/> Im Ahrensburger Stadtzentrum
<input type="checkbox"/> Ich bin gar nicht informiert	<input type="checkbox"/> In Hamburg
	<input type="checkbox"/> Anderer Ort => Name: _____

10. Wo kaufen Sie am häufigsten ein ?

11. Gibt es ein Ziel beim Einkaufen oder in der Freizeit, das Sie besonders häufig aufsuchen ?

Nein
 Ja => bitte angeben Einrichtung / Name: _____
Ort / Straße: _____

STADT AHRENSBURG

Liebe Bürgerinnen und Bürger der Stadt Ahrensburg,

wie Sie vielleicht schon der Presse entnommen haben, wird in Ahrensburg zur Zeit neben dem **integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK)** ein **Masterplan Verkehr** bearbeitet, der den alten Generalverkehrsplan ablösen soll. Die Diskussionen in der Öffentlichkeit und bei der Zukunftswerkstatt haben gezeigt, dass der **Verbesserung der Verkehrssituation** in Ahrensburg eine hohe Bedeutung zukommt. Die Entlastung der Stadt vom Kfz-Verkehr, ein attraktives Radverkehrs- und Stadtbussystem und die Lärmaktionsplanung sind einige wichtige Themen, die im neuen Masterplan Verkehr behandelt werden sollen.

Damit eine Bewertung der aktuellen Verkehrssituation und fundierte Planungen überhaupt erfolgen können, benötigen wir zunächst einmal aktuelle **Daten zum Verkehrsverhalten der Wohn- und Arbeitsbevölkerung** in Ahrensburg. Dazu sind wir auf Ihre Mithilfe angewiesen. Es ist uns ein wichtiges Anliegen, die Anforderungen und **Wünsche der Bürgerinnen und Bürger** in das Verkehrskonzept mit einzubinden. Wir würden uns freuen, wenn Sie die **Arbeit der Verkehrsplaner unterstützen** und an der **Befragung teilnehmen**.

Wir bitten Sie, dass **die Person in Ihrem Haushalt, die als nächstes Geburtstag hat (ab 6 Jahre)**, den Fragebogen ausfüllt. Pro Haushalt darf also nur 1 Fragebogen abgegeben werden. Bei Kindern, die den Fragebogen nicht selbst ausfüllen können, dürfen die Erwachsenen gerne helfen. Dennoch bitten wir Sie, nicht von dem **"Geburtstagschema"** abzuweichen, damit wir auch die jungen BürgerInnen berücksichtigen können und einen repräsentativen Schnitt der Bevölkerung erhalten.

Den ausgefüllten Fragebogen bitten wir dann **bis zum 27. Juli 2009** wieder an das

Wir bedanken uns im Voraus für Ihre Mithilfe
Stadt Ahrensburg - Die Bürgermeisterin

Bitte beantworten Sie die nachfolgenden Fragen durch Ankreuzen, soweit nicht anders angegeben.

Zunächst einige Fragen zum Verkehrsverhalten.

1. Besitzen Sie einen Pkw oder ein Motorrad ?

Ja Nein

2. Besitzen Sie ein Fahrrad ?

Ja Nein

STADT AHRENSBURG



Jetzt folgen einige Fragen zu Verkehrszielen und zur Verkehrssituation in Ahrensburg

12. Wo liegt Ihre Arbeitsstätte ?
- Ich bin derzeit nicht erwerbstätig
 - In Ahrensburg
 - Außerhalb Ahrensburg im Kreis Stormarn
 - In Hamburg
 - Anderer Ort => PLZ: _____
 - Keine feste Arbeitsstätte (z.B. Außendienst)
- Wenn Sie mehrere Arbeitgeber / Arbeitsstandorte haben, bitte alle Standorte ankreuzen !

14. Wie oft fahren Sie ins Ahrensburger Stadtzentrum ?
- Mehr als 3 mal in der Woche
 - 1 - 3 mal in der Woche
 - 1 - 3 mal im Monat
 - Weniger als 1 mal im Monat
 - Überhaupt nicht
15. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten für Wege ins Stadtzentrum ?
- Ich gehe zu Fuß
 - Fahrrad
 - Pkw als Selbstfahrer
 - Pkw als Mitfahrer (auch Fahrgemeinschaft)
 - Linienbus
 - Bahn (U-Bahn, S-Bahn, Regional-, Fernbahn)
 - Anderes: _____

16. Wie bewerten Sie folgende Maßnahmen für das Ahrensburger Verkehrssystem ?
- | | Sehr wichtig | Wichtig | Weniger wichtig | Unwichtig | Weiss ich nicht |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Bau von Umgehungsstraßen | <input type="checkbox"/> |
| Mehr Parkplätze im Stadtzentrum | <input type="checkbox"/> |
| Mehr verkehrsberuhigte Bereiche | <input type="checkbox"/> |
| Verbesserung des Radwegenetzes | <input type="checkbox"/> |
| Mehr Fahrrad-Abstellanlagen | <input type="checkbox"/> |
| Dichteres Fahrtenangebot im Bussystem | <input type="checkbox"/> |
| Besseres Busangebot im Abendverkehr | <input type="checkbox"/> |
| Bessere Anschlüsse zwischen Bus + Bahn | <input type="checkbox"/> |
| Mehr Informationen zum Verkehrsangebot | <input type="checkbox"/> |
| Einrichtung einer Mobilitätsberatung | <input type="checkbox"/> |

17. Haben Sie noch eigene Vorschläge zur Verbesserung des Ahrensburger Verkehrssystems, die Sie für besonders wichtig halten ?

Zum Schluss noch einige Angaben zu Ihrer Person

18. Geschlecht
- Männlich
 - Weiblich
19. Altersgruppe
- Jünger als 6 Jahre
 - 6 - 17 Jahre
 - 18 - 35 Jahre
 - 36 - 65 Jahre
 - Alter als 65 Jahre

20. Anzahl der Personen im Haushalt
- 1
 - 2
 - 3
 - mehr als 3
21. Wohnort
- Bitte geben Sie nur Ihre Straße an (keine Hausnummer !):
-

22. Anzahl der Pkw/Motorräder im Haushalt
- Kein Pkw/Motorrad
 - 1 Pkw/Motorrad
 - 2 Pkw/Motorräder
 - mehr als 2 Pkw/Motorräder
23. Anzahl der Fahrräder im Haushalt
- Gar keins
 - 1 Fahrrad
 - 2 Fahrräder
 - mehr als 2 Fahrräder

So das war es. Vielen Dank für Ihre Unterstützung !



Kategorie

Umfrage zum Verkehrsverhalten von Beschäftigten in Ahrensburg

Ihre Mithilfe ist wichtig !

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Beschäftigte,

wie Sie sicherlich der Presse entnommen haben, werden in Ahrensburg zur Zeit das integrierte **Stadtentwicklungskonzept (ISEK)** und der Masterplan Verkehr bearbeitet. Neben der städtebaulichen Entwicklung ist die **Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit und der Verkehrssituation** in Ahrensburg ein zentraler Baustein der künftigen Stadtentwicklung.

Um die Fragestellungen zum Verkehrssystem in Ahrensburg weiter zu vertiefen, hat die Stadtverwaltung das Planungsbüro **urbanus** mit der Aufstellung eines „Masterplan Verkehr“ beauftragt, der den alten Generalverkehrsplan ablösen wird. Damit eine Bewertung der aktuellen Verkehrssituation und fundierte Planungen erfolgen können, benötigen wir aktuelle Daten zum **Verkehrsverhalten der Wohn- und Arbeitsbevölkerung** in Ahrensburg. Dazu sind wir auf Ihre Mithilfe angewiesen. Es ist uns ein wichtiges Anliegen, auch die Anforderungen und **Wünsche der Berufspendler** in das Verkehrskonzept mit einzubinden.

Wir würden uns freuen, wenn Sie die **Arbeit der Verkehrsplaner unterstützen** und an der **Befragung** teilnehmen. Dazu bitten wir Sie die nachfolgenden Fragen zu

Wir bedanken uns im Voraus für Ihre Unterstützung
Stadt Ahrensburg - Die Bürgermeisterin

Bitte beantworten Sie die nachfolgenden Fragen durch Ankreuzen, soweit nicht anders angegeben.

Zunächst benötigen wir einige Angaben zu Ihrer Beschäftigung und Ihrem Arbeitsplatz

1. In welchem Beschäftigungsverhältnis stehen Sie ?

- Vollzeitbeschäftigung
 Teilzeitbeschäftigung
 Freie Mitarbeit
 Kurzfristige Beschäftigung / Zeitarbeit
 anderes: _____

© urbanus GbR 09/2019



2. Wie ist zur Zeit Ihre Arbeitszeit geregelt ?

- Feste Arbeitszeit
 Schichtarbeit mit festen Arbeitszeiten
 Gleitzeit mit Kernarbeitszeit
 Keine zeitliche Festlegung der Arbeitszeit
 andere Regelung: _____

3. Wann beginnt und endet in der Regel Ihr Arbeitstag ?

- Arbeitsbeginn: Vor 7 Uhr
 7 bis 9 Uhr
 Nach 9 Uhr
 Unregelmäßig
- Arbeitsende: Vor 16 Uhr
 16 bis 19 Uhr
 Nach 19 Uhr
 Unregelmäßig

Jetzt folgen einige wichtige Angaben zu Ihrem Verkehrsverhalten:

4. Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute zur Arbeit gekommen ?

- (Ausschließlich) zu Fuß
 Fahrrad
 Pkw / Motorrad als Selbstfahrer
 Pkw / Motorrad als Mitfahrer
 Eisenbahn (U-Bahn, S-Bahn, Regionalbahn)
 Linienbus
 Sonstiges Verkehrsmittel: _____
- Wenn Sie mehrere Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg genutzt haben, bitte alle ankreuzen !

5. Können Sie für Ihren Arbeitsweg über einen (privaten) Pkw oder ein Motorrad verfügen ?

- Ja, ständig
 Ja, aber nicht jeden Tag
 Nein, überhaupt nicht

6. Wenn Sie mit dem Pkw zur Arbeit kommen, wo parken Sie dann Ihr Fahrzeug in der Regel ?

Wenn Sie nicht mit dem Pkw kommen, bitte weiter mit Frage 7 !

- Firmenparkplatz
 Öffentlicher Straßenraum
 Parkhaus / Parkplatz
 Sonstiger Parkplatz: _____

Weiter auf der Rückseite !

© urbanus GbR 09/2019



7. Wie lange dauert Ihr Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte im Durchschnitt ?

Weniger als 15 Minuten
 15 bis 30 Minuten
 31 bis 45 Minuten
 46 bis 60 Minuten
 Länger als 1 Stunde

Als nächstes geht es um eine Beurteilung des Ahrensburger Verkehrssystems

8. Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen auf einer Skala von 1 bis 6:

	Trifft voll zu						Trifft nicht zu					
Mein Arbeitsplatz ist für mich gut erreichbar	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Ahrensburg ist aus dem Umland gut erreichbar	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
In Ahrensburg gibt es häufig Staus	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Ahrensburg hat im Stadtzentrum genügend Parkplätze	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Die Parkplätze sind auch für Ortsfremde gut auffindbar	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Es gibt ausreichend verkehrsberuhigte Zonen	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Ahrensburg ist gut an das Schienennetz angeschlossen	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Das Busangebot (Linienbus) in Ahrensburg ist attraktiv	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Das Radnetz in Ahrensburg ist gut ausgebaut	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Es macht Spaß in Ahrensburg Rad zu fahren	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Ich fühle mich im Ahrensburger Verkehrssystem sicher	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Ich fühle mich gut über das Verkehrssystem informiert	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6

9. Gibt es aus Ihrer Sicht besondere Qualitäten bzw. positive Aspekte im Ahrensab. Verkehrssystem ?

Nein Ja Welche ? _____

10. Gibt es aus Ihrer Sicht etwas im Verkehrssystem, das unbedingt verbessert werden müsste ?

Nein Ja Was ? _____

© urbanus GbR 05/2018



11. Würden Sie sich eine Mobilitätsberatung in Ihrem Betrieb wünschen ?

(z.B. Jobtickets für den öffentlichen Nahverkehr, Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten, Beratung zu Fahrtalternativen auf dem Arbeitsweg, etc.)

Es gibt bei uns bereits eine Mobilitätsberatung
 Ja, eine Mobilitätsberatung wäre in jedem Fall wünschenswert
 Wäre zumindest überlegenswert
 Nein, eine Mobilitätsberatung ist verzichtbar bzw. überflüssig
 Weiss ich nicht / kann ich nicht beurteilen

Zum Schluss benötigen wir von Ihnen noch einige persönliche Angaben:

12. Person: männlich weiblich
 jünger als 18 Jahre
 18 - 29 Jahre
 30 - 49 Jahre
 50 - 64 Jahre
 65 Jahre oder älter

13. Wohnort: Stadt Ahrensburg Straße: _____
 Kreis Stormarn PLZ oder Ortsname: _____
 Sonstiges Schleswig-Holstein PLZ oder Ortsname: _____
 Hamburg PLZ oder Stadtteil: _____
 Sonstiger Wohnort PLZ: _____

14. Anzahl Pkw in Ihrem Haushalt
 1
 2
 mehr als 2

15. Besitz einer Zeitkarte* für Bahn oder/und Bus
 ja nein
 * Zeitkarte = Wochen-, Monats-, Jahreskarte, Proficard, CC-Karte

So, das war's ! Wir hoffen, Sie haben trotz der vielen Fragen bis zum Schluss durchgehalten. Für Ihre Mühe möchten wir uns noch einmal recht herzlich

© urbanus GbR 05/2018



Masterplan Verkehr Ahrensburg Befragung von Innenstadt-Besuchern		Stadt Ahrensburg Planungsbüro <i>urbanus</i> Planungsbüro GGR	
Datum: <input type="text"/> <input type="text"/> . <input type="text"/> <input type="text"/> . 2009		Uhrzeit: <input type="text"/> <input type="text"/> : <input type="text"/> <input type="text"/>	
		Bogen: P - <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	
1 Zu welchem ZWECK sind bzw. waren Sie in der Innenstadt ? (Mehrfachnennungen)	<input type="checkbox"/> 1 Ich wohne hier	<input type="checkbox"/> 5 Einkauf	
	<input type="checkbox"/> 2 Ich arbeite hier	<input type="checkbox"/> 6 Erledigung / privater Besuch	
	<input type="checkbox"/> 3 Geschäftlich / dienstlich	<input type="checkbox"/> 7 Freizeit / Ausflug / Urlaub	
	<input type="checkbox"/> 4 Schule / Ausbildung	<input type="checkbox"/> 8 Sonstiges: _____	
2 WIE sind Sie in die Innenstadt gekommen ? (Mehrfachnennungen sind möglich!)	<input type="checkbox"/> 1 Ausschließlich zu Fuß	<input type="checkbox"/> 5 Bahn (U-/S-Bahn, Regionalbahn)	
	<input type="checkbox"/> 2 Fahrrad	<input type="checkbox"/> 6 Linienbus > Linie Nr. _____	
	<input type="checkbox"/> 3 Pkw als Fahrer	<input type="checkbox"/> 7 Sonstiges: _____	
	<input type="checkbox"/> 4 Pkw als Mitfahrer		
3 Haben bzw. hatten Sie ein bestimmtes Ziel in	<input type="checkbox"/> 1 Nein		
	<input type="checkbox"/> 2 Ja > genaue Zielangabe (Name der Einrichtung, Straße):	<input type="text"/>	
4 Wie lange dauert bzw. dauerte Ihr Aufenthalt in der Innenstadt ?	<input type="checkbox"/> 1 Weniger als 15 Minuten	<input type="checkbox"/> 4 1 - 2 Stunden	<input type="checkbox"/> 7 Weiß noch nicht
	<input type="checkbox"/> 2 15 - 30 Minuten	<input type="checkbox"/> 5 2 - 3 Stunden	
	<input type="checkbox"/> 3 30 - 60 Minuten	<input type="checkbox"/> 6 Länger als 3 Stunden	
	5 Wie bewerten Sie die Parksituation im Stadtzentrum von Ahrensburg ?		
	Anzahl Parkplätze <input type="checkbox"/> 1 Ausreichend <input type="checkbox"/> 2 Zu wenig <input type="checkbox"/> 3 Eher zu viel	Parkgebühren <input type="checkbox"/> 1 Angemessen <input type="checkbox"/> 2 Generell zu hoch <input type="checkbox"/> 3 In bestimmten Bereichen zu hoch	Lage der Parkplätze <input type="checkbox"/> 1 Insgesamt in Ordnung <input type="checkbox"/> 2 Zu weit weg von <u>meinen</u> Zielen
	6 Was müsste in der Innenstadt besonders dringend verbessert werden ? (Ggf. Rückseite)		
<input type="text"/>			
7 Abschließend einige Fragen zu Ihrer PERSON	Geschlecht: <input type="checkbox"/> 1 Männlich <input type="checkbox"/> 2 Weiblich	Wohnort: <input type="checkbox"/> 1 Ahrensburg > Straße: _____ <input type="checkbox"/> 2 Kreis Stormarn > PLZ/Ort: _____ <input type="checkbox"/> 3 Sonstiges Schleswig-Holstein > PLZ: _____ <input type="checkbox"/> 4 Hamburg > PLZ oder Stadtteil: _____ <input type="checkbox"/> 5 Anderer Ort: > PLZ: _____	
	Alter: <input type="checkbox"/> 1 Jünger als 18 Jahre <input type="checkbox"/> 2 18 - 35 Jahre <input type="checkbox"/> 3 36 - 65 Jahre <input type="checkbox"/> 4 Älter als 65 Jahre		

Fahrgasterhebung Busverkehr Ahrensburg 2009

Erheber-Nr.: Linie: Abfahrtszeit: :
 Datum: .06.09 Haltestelle:

An welcher Haltestelle sind Sie eingestiegen und an welcher steigen Sie aus diesem Bus wieder aus ?

Einstieg-Index: Ausstieg-Index:

Steigen Sie in Ahrensburg in die Bahn oder eine andere Buslinie um ?

Nein Bahn > Linie _____ Bus > Linie _____

Zu welchem Zweck sind Sie jetzt unterwegs ?

Von/zur Arbeitsstätte Einkauf / Erledigung / Arzt
 Schule / Ausbildung / Studium Freizeit / Ausflug / Urlaub
 Bei Fahrt "nach Hause" ursprünglichen Fahrzweck angeben !

Wie häufig nutzen Sie den Bus hier in in Ahrensburg ?

mehr als 3 mal pro Woche weniger als 1 mal im Monat
 1 - 3 mal pro Woche fahre heute zum ersten Mal
 1 - 3 mal im Monat weiß ich nicht / keine Angabe

Besitzen Sie einen Pkw ?

ja nein

Besitzen Sie ein Fahrrad ?

ja nein

Beurteilen Sie folgende Merkmale des Ahrensburger Bussystems mit einer Schulnote (1=sehr gut, 6=schlecht)

Erreichbarkeit des Stadtzentrums _____
 Fahrtenhäufigkeit tagsüber _____
 Fahrtenhäufigkeit abends _____
 Fahrtenhäufigkeit am Wochenende _____
 Anschlüsse zwischen Bus und Bahn _____
 Entfernung zwischen Wohnung und Haltestelle _____
 Lage der Haltestellen im Stadtzentrum ("Zielentfernung") _____
 Ausstattung der Haltestellen (z.B. Unterstand) _____
 Ausstattung / Komfort der Fahrzeuge _____
 Informationen über das Busangebot _____

Welche Merkmale sind für Sie am wichtigsten ?

Fällt Ihnen etwas Konkretes ein, das am Ahrensburger Busverkehr unbedingt verbessert werden sollte ?

Personenangaben

Geschlecht und Altersgruppe:
 weiblich 18 - 35 Jahre
 männlich 36 - 65 Jahre
 Alter als 65 Jahre

Masterplan Verkehr Ahrensburg		Stadt Ahrensburg	
Befragung von Bahnkunden <input type="checkbox"/>		Zeitbereich	Standort
Datum: <input type="text"/> <input type="text"/> . <input type="text"/> <input type="text"/> . 2009		<input type="checkbox"/> 6-9 Uhr	<input type="checkbox"/> DB-Bhf.
		<input type="checkbox"/> 11-14 Uhr	<input type="checkbox"/> U-Ost
		<input type="checkbox"/> 15.30-18.30 Uhr	<input type="checkbox"/> U-West
		Planungsbüro <i>urbanus</i>	
		Planungsbüro GGR	
		Bogen: BF- <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	

1	Zu welchem Zweck sind Sie jetzt unterwegs ?	<input type="checkbox"/> 1 Von/zur Arbeitsstätte	<input type="checkbox"/> 4 Freizeit / Ausflug / Urlaub
		<input type="checkbox"/> 2 Schule / Ausbildung / Studium	<input type="checkbox"/> 5 Sonstiges: _____
		<input type="checkbox"/> 3 Einkauf / Erledigung / Arzt	Bei Fahrt "nach Hause" ursprünglichen Fahrzweck angeben !

2	Wie häufig fahren Sie mit der Bahn von Ahrensburg	<input type="checkbox"/> 1 mehr als 3 mal pro Woche	<input type="checkbox"/> 4 weniger als 1 mal im Monat
		<input type="checkbox"/> 2 1 - 3 mal pro Woche	<input type="checkbox"/> 5 fahre heute zum ersten Mal
		<input type="checkbox"/> 3 1 - 3 mal im Monat	<input type="checkbox"/> 6 weiß ich nicht / keine Angabe

3	Wie sind Sie jetzt zum Bahnhof gekommen ?	<input type="checkbox"/> 1 Ausschließlich zu Fuß	<input type="checkbox"/> 4 Pkw als Fahrer
		<input type="checkbox"/> 2 Fahrrad	<input type="checkbox"/> 5 Pkw als Mitfahrer
		<input type="checkbox"/> 3 Linienbus > Linie Nr. _____	<input type="checkbox"/> 6 Sonstiges: _____

4	Wie lange dauerte ihr Weg zum Bahnhof ? (Einschließlich)	<input type="checkbox"/> 1 Weniger als 10 Minuten	<input type="checkbox"/> 4 20 - 30 Minuten
		<input type="checkbox"/> 2 10 - 15 Minuten	<input type="checkbox"/> 5 Mehr als 30 Minuten
		<input type="checkbox"/> 3 15 - 20 Minuten	<input type="checkbox"/> 6 Weiss nicht / keine Angabe

5	Warum nutzen Sie heute die Bahn ? (Nur Hauptgrund !)	<input type="checkbox"/> 1 Kein anderes VM verfügbar	<input type="checkbox"/> 4 Bequemlichkeit
		<input type="checkbox"/> 2 Zeitgründe	<input type="checkbox"/> 5 Umweltbewusstsein
		<input type="checkbox"/> 3 Kostengründe	<input type="checkbox"/> 6 Sonstiges: _____

6	Was müsste am Bahnhof <u>dringend</u> verbessert werden ?	<input type="checkbox"/> 1 Gar nichts	<input type="checkbox"/> 5 Bus-Zubringerverkehr
		<input type="checkbox"/> 2 Fahrradabstellmöglichkeiten	<input type="checkbox"/> 6 Fahrtenhäufigkeit der Bahn
		<input type="checkbox"/> 3 Pkw-Abstellmöglichkeiten	<input type="checkbox"/> 7 Ausstattung des Bahnhofs
		<input type="checkbox"/> 4 Fußweg zum Bahnhof	<input type="checkbox"/> 8 Sonstiges siehe Frage 7 !

7	Haben Sie noch eigene Verbesserungswünsche zum Bahnangebot oder		
----------	--	--	--

8	Abschließend einige Fragen zu Ihrer PERSON	Geschlecht:	Wohnort:
		<input type="checkbox"/> 1 Männlich	<input type="checkbox"/> 1 Ahrensburg > Straße: _____
		<input type="checkbox"/> 2 Weiblich	<input type="checkbox"/> 2 Kreis Stormarn > PLZ/Ort: _____
		Alter:	<input type="checkbox"/> 3 Sonstiges Schleswig-Holstein > PLZ: _____
		<input type="checkbox"/> 1 Jünger als 18 Jahre	<input type="checkbox"/> 4 Hamburg > PLZ oder Stadtteil: _____
		<input type="checkbox"/> 2 18 - 35 Jahre	<input type="checkbox"/> 5 Anderer Ort: > PLZ: _____
		<input type="checkbox"/> 3 36 - 65 Jahre	
		<input type="checkbox"/> 4 Älter als 65 Jahre	