

# 2

## Rahmenbedingungen Standortbestimmung

Masterplan  
Ahrensburg  
Verkehr



Ahrensburg  
*Schön hier!*

# Masterplan Verkehr Ahrensburg 2012

## Teil 2: Rahmenbedingungen und Standortbestimmung

### 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 2

VERZEICHNIS VON ABKÜRZUNGEN .....	5
1. RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE VERKEHRSENTWICKLUNG .....	6
1.1 ERGEBNISTELEGRAMM .....	6
1.2 STADTSTRUKTUR UND REGIONALE EINBINDUNG .....	6
1.2 DEMOGRAFIE .....	11
1.3 AHRENSBURG ALS ARBEITSSTANDORT .....	16
1.4 VERKEHRSSTRUKTURELLER RAHMEN .....	19
1.5 ZUKUNFTSORIENTIERTE STADTENTWICKLUNGSPLANUNG .....	23
2. STANDORTBESTIMMUNG .....	25
2.1 AUFBAU DES VERKEHRSMODELLS .....	25
2.2 BESTAND UND BEFUNDE ZUM STRAßENVERKEHR .....	27
2.2.1 <i>Ergebnistelegramm</i> .....	27
2.2.2 <i>Übergeordnetes Straßennetz</i> .....	27
2.2.3 <i>Verkehrsberuhigung</i> .....	31
2.2.4 <i>Verkehrsbelegungen und Verkehrsqualitäten</i> .....	35
2.2.5 <i>Räumliche Ausprägung des Verkehrs</i> .....	40
2.3 BESTAND UND BEFUNDE ZUM RUHENDEN VERKEHR .....	43
2.3.1 <i>Ergebnistelegramm</i> .....	43
2.3.2 <i>Parkraumangebot</i> .....	43
2.3.3 <i>Parkraumbewirtschaftung</i> .....	46
2.3.4 <i>Parkleitsystem</i> .....	47
2.4 BESTAND UND BEFUNDE ZUM ÖPNV .....	48
2.4.1 <i>Ergebnistelegramm</i> .....	48
2.4.2 <i>Linien- und Haltestellennetz</i> .....	48
2.4.3 <i>Verkehrsangebot und Vernetzung</i> .....	53
2.4.4 <i>Weitere Komponenten des ÖPNV-System</i> .....	57

2.5 BESTAND UND BEFUNDE ZUM FUß- UND RADVERKEHR .....	57
2.5.1 <i>Ergebnistelegamm</i> .....	58
2.5.2 <i>Generelle Situation</i> .....	58
2.5.3 <i>Fußverkehrsanlagen</i> .....	59
2.5.4 <i>Radnetz und Radverkehrsanlagen</i> .....	61
2.5.5 <i>Überquerungsstellen</i> .....	64
2.5.6 <i>Radabstellanlagen und flankierende Maßnahmen</i> .....	66
2.6 ERGÄNZENDE BEFUNDE ZUM GESAMTVERKEHRSSYSTEM.....	69
2.6.1 <i>Ergebnistelegamm</i> .....	69
2.6.2 <i>Luftschadstoff- und Lärmbelastungen</i> .....	69
2.6.3 <i>Straßenräumliche Verträglichkeiten</i> .....	72
2.6.4 <i>Verkehrssicherheit</i> .....	76
BILDVERZEICHNIS.....	79

## Verzeichnis von Abkürzungen

DB AG	Deutsche Bahn AG
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel)
EU	Europäische Union
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
FNP	Flächennutzungsplan
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. Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung

## 1.1 Ergebnistelegamm

- Ahrensburg bietet als kompakte Stadt gute Voraussetzungen für ein nachhaltiges Verkehrssystem. Die maximale Entfernung von etwa 5 km zwischen Stadtzentrum und den Wohngebieten ist prädestiniert für einen hohen Fahrrad- und ÖPNV-Anteil.
- Der selbst für ein Mittelzentrum überdurchschnittlich hohe Einpendler-Überschuss insbesondere im Berufs- und Einkaufsverkehr spricht zwar für die Anziehungskraft Ahrensburgs, trägt aber auch maßgeblich zum hohen Kfz-Verkehr im Stadtgebiet bei.
- Stabile bis steigende Einwohnerzahlen mit einer moderaten Motorisierung und überwiegend konsolidierte Siedlungsgebiete bieten eine hohe Planungssicherheit auch für das Verkehrssystem.
- Die noch möglichen Siedlungserweiterungen im nördlichen Stadtgebiet (v.a. Erlenhof und Beimoor Süd) sind allerdings aus verkehrlicher Sicht mit Problemen behaftet.
- Eine Schlüsselrolle der künftigen Stadtentwicklung nimmt in verkehrlicher Hinsicht der Erhalt der „Stadt der kurzen Wege“ ein.

## 1.2 Stadtstruktur und regionale Einbindung

### Stadtstruktur

Das Siedlungsgebiet der Stadt Ahrensburg ist vergleichsweise homogen. Insgesamt prägen die Stadtstruktur ausgedehnte Einfamilienhausgebiete aus verschiedenen Bauepochen und zwei größere Gewerbegebiete am nordöstlichen und südwestlichen Stadtrand.

Die **topographischen Gegebenheiten** gliedern noch heute das Ahrensburger Stadtgebiet: Der kompakte Hauptsiedlungskörper wird umgeben von den Landschaftsräumen der Aueniederung, dem Hopfenbach und der Bredenbek. Er hat in seiner Ausdehnung damit natürliche bzw. gebaute Grenzen erreicht (v.a. Landschaftsräume, U-Bahntrasse, Ostring). Südlich des Hopfenbachs liegende Stadtteile sind funktional losgelöst von der Kernstadt. Die Wohngebiete der Siedlung am Hagen, im Waldgut Hagen, im Ahrensburger Redder und am Kremerberg weisen keine ausgeprägten Ortskerne auf. Hervorzuheben sind dagegen die ländlich geprägten Kerne von Ahrensfelde und Wulfsdorf.

Das nordöstlich der Aue gelegene Wohngebiet Gartenholz und das Gewerbegebiet Nord sind ebenfalls vom Stadtkern getrennt. Das Gewerbegebiet Nord gehört zu den Gewerbegebieten mit der höchsten Anzahl von Arbeitsplätzen im Kreis Stormarn. Geschosswohnungsbauten nehmen recht kleine Teile des Stadtgebiets ein; sie liegen größtenteils im inneren Stadtgebiet und im Wohngebiet Gartenholz.

Zentraler städtebaulicher und verkehrlicher Bezugspunkt ist das **Stadtzentrum**. In Ahrensburg wird seine Struktur durch den barocken Stadtgrundriss bestimmt, baulich ist die Innenstadt jedoch in großen Teilen durch die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte stark überformt. Bauten aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg und historische Bauten wie das Schloss und den Marstall gibt es kaum. Einen Orientierungspunkt bildet das in den 70er Jahren gebaute Rathaus mit dem Rathausplatz. Die öffentlichen Räume im Stadtzentrum wurden in großen Teilen bereits verkehrsberuhigt. In den letzten Jahren hat das Stadtzentrum durch zahlreiche Bautätigkeiten eine weitere Aufwertung erfahren. So entstanden mit dem CCA Ahrensburgs erstes Einkaufszentrum und nach der Manhagener Allee (Zentrum) die zweite Fußgängerzone. Weiter hervorzuheben ist die aufwändige Neugestaltung der Großen Straße.

Die Stadt Ahrensburg entspricht weitgehend dem städtebaulichen **Leitbild einer „kompakten Stadt“**. Alle dichter bebauten Flächen liegen in einer maximalen Entfernung zum Stadtzentrum (etwa Bereich des Rathausplatzes / CCA) von maximal 5 Kilometer, große Teile des Siedlungsgebietes sogar in einer Entfernung von nur 3 Kilometer und damit in einem guten fuß- und fahrradläufigen Einzugsbereich.

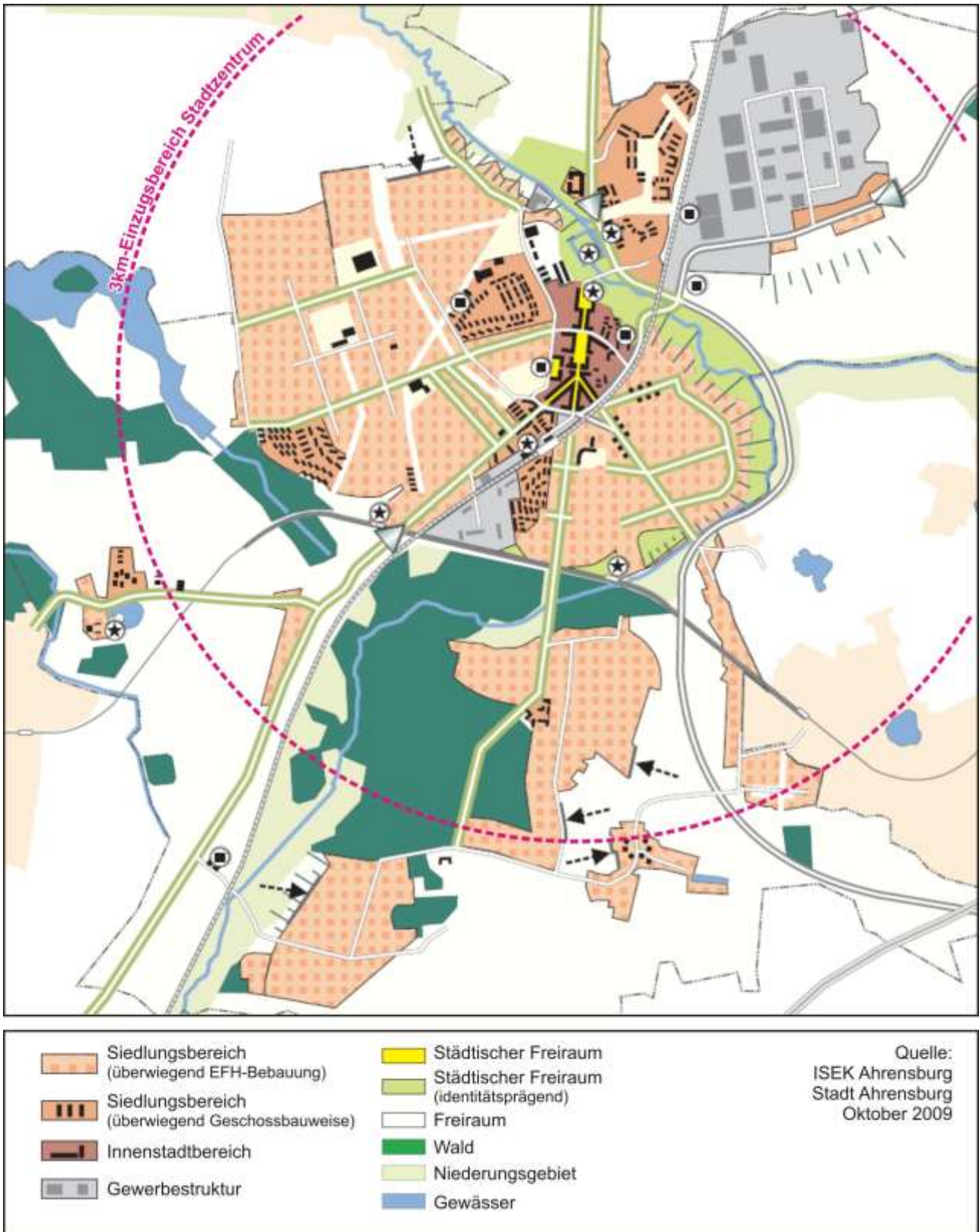


Bild 1-1: Übersicht zur Stadtstruktur von Ahrensburg



## Regionale Einbindung

Für die Stadt Ahrensburg als Mittelzentrum im engeren Hamburger Verdichtungsraum sowie wichtiger Arbeits- und Einkaufsstandort im Kreis Stormarn ist die regionale Erreichbarkeit ein zentraler Standortfaktor. Ahrensburg ist durch ein Geflecht von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit dem Oberzentrum Hamburg und zentralen Orten des Kreises Stormarn und der Nachbarkreise verbunden, wobei südlich des Stadtgebietes die Dichte im klassifizierten Straßennetz höher ist als nördlich. Sowohl von der verkehrlichen Bedeutung speziell für den Güterverkehr als auch von der Kfz-Belegung her sind folgende über Ahrensburg verlaufende **Bundes- und Landesstraßen** hervorzuheben:

- B75: Lübeck – Bad Oldesloe – Ahrensburg – Hamburg,
- L91: Hoisdorf – Großhansdorf – Ahrensburg (Manh. Allee),
- L224: Siek – BAB A1 – Ahrensburg (Ostring / Verl. Ostring),
- L225: Ammersbek – Ahrensburg (Reeshoop).

Für die **überregionale Anbindung** sind vor allem die in Nord-Süd-Richtung am östlichen Stadtrand vorbeiverlaufende BAB A1, die Ahrensburg auf schnellem Wege mit den Oberzentren Hamburg und Lübeck und der Kreisstadt Bad Oldesloe verbindet, sowie die B75 maßgebend, die etwas abgesetzt nahezu parallel zur A1 verläuft.

Im **öffentlichen Verkehr** ist die Eisenbahnstrecke von Hamburg über Ahrensburg nach Bad Oldesloe und Lübeck von übergeordneter Bedeutung, die wesentliche Anteile der Pendlerströme aufnimmt. Hinzu kommt noch die U-Bahn-Linie U1, die Ahrensburg direkt ins Hamburger Schnellbahnnetz einbindet. Aufgrund der deutlich längeren Fahrzeit zum Hamburger Stadtzentrum ist die U1 vor allem für die Verbindung mit dem Hamburger Norden und Osten relevant.

Ahrensburg verfügt damit im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) über eine attraktive Anbindung vor allem an die Hansestadt Hamburg, allerdings anders als beispielsweise von der Größe her vergleichbare Städte wie Itzehoe und Heide, über keine Fernverkehrs-anbindung. Insgesamt sind aber wichtige Verkehrsströme über das Bahnnetz abgedeckt.

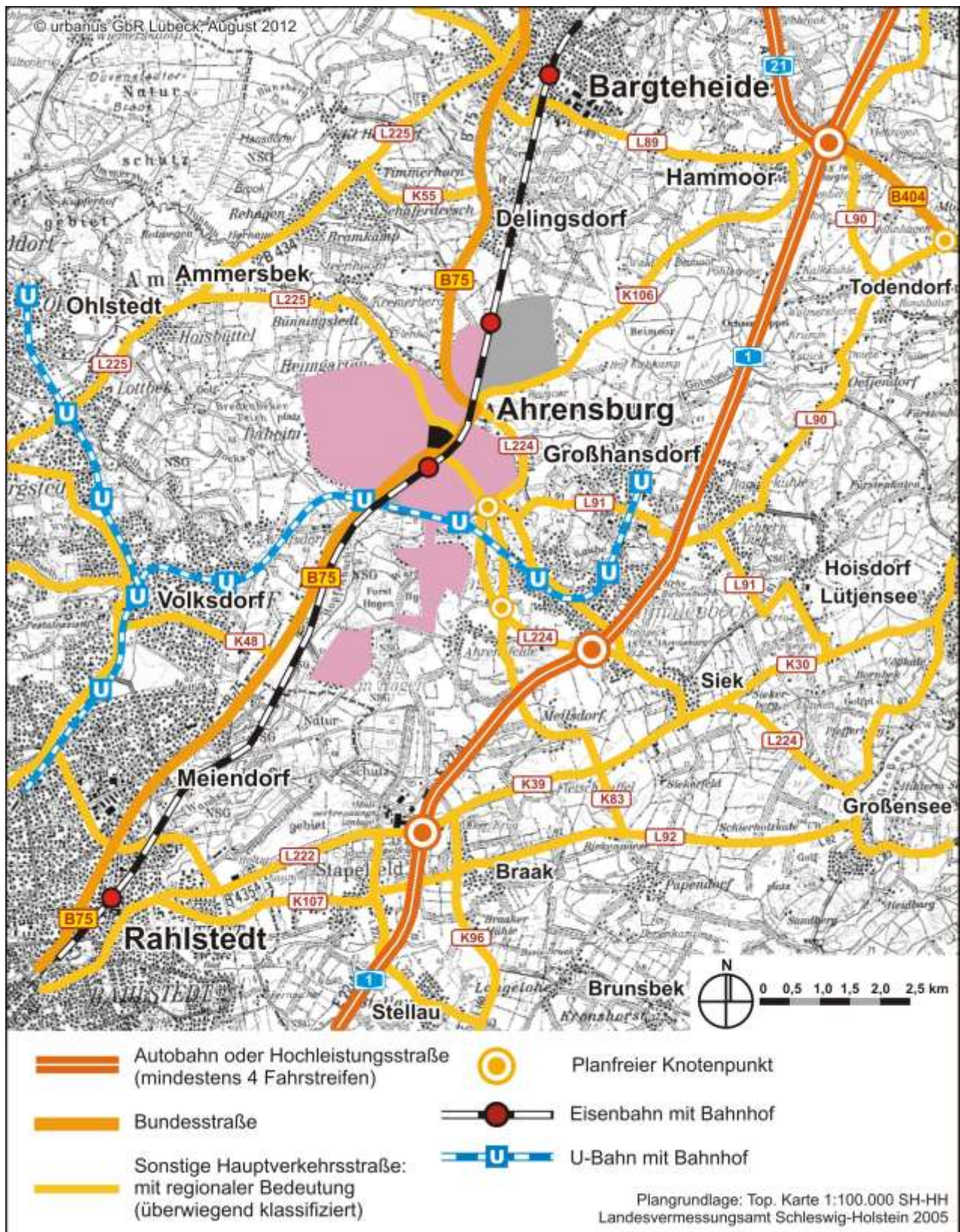


Bild 1-2: Regionale Einbindung der Stadt Ahrensburg

## 1.2 Demografie

### Aktuelle Situation

Mit mehr als **31.000 Einwohnern** ist die Stadt Ahrensburg heute die größte Stadt im Kreis Stormarn. Ahrensburg ist zudem Teil der Metropolregion Hamburg, was sich in vielfältigen regionalen Verflechtungen zeigt. Das Mittelzentrum Ahrensburg übernimmt als zentraler Ort eine Versorgungsfunktion auch für die Umlandgemeinden. Im Bereich des Einzelhandels wird ein Einzugsbereich von rund 130.000 Menschen angenommen.

In der **Entwicklung** ist die Einwohnerzahl zwischen 1997 und 2007 um über 7 % von rund 29.300 auf 31.400 Personen stetig angestiegen. Während in den Jahren 1997 bis 2000 ein moderates Wachstum zu verzeichnen war, kam es 2000 bis 2002 durch die Besiedlung des Neubaugebietes am Ahrensburger Redder zu einem sprunghaften Bevölkerungswachstum, welches dann bis 2006 wiederum stagnierte. Mit dem Neubaugebiet „Buchenweg“ kam es 2006 zu einem erneuten Anstieg der Bevölkerungszahl.

Bei der **Altersstruktur** machen die 21- bis 60-Jährigen (49,7 %) den größten Teil der Bevölkerung aus. Daneben stellen die über 60-Jährigen mit insgesamt 30,9 % die zweitgrößte Bevölkerungsgruppe dar. Damit ist die Ahrensburger Bevölkerung vergleichsweise alt und hier von der Struktur her mit Städten wie Wedel und Reinbek vergleichbar. Städte wie Bad Oldesloe und Bargteheide haben einen deutlich höheren Anteil jüngerer Altersgruppen. Der Vergleich der Altersstrukturen 2007 zu 1997 zeigt, dass in Ahrensburg eine deutliche Verschiebung zugunsten der Senioren stattgefunden hat. Nur in dieser Altersgruppe ist auch weiterhin ein signifikanter Zuwachs festzustellen.

Währenddessen ist die Gruppe der 21- bis 60-Jährigen, die den Hauptteil der arbeitenden Bevölkerung bildet, mit -4,0 % relativ stark zurückgegangen. Die Veränderungen in den anderen Altersgruppen fallen moderater aus. Der demografische Wandel hat sich damit trotz Zuzügen junger Familien speziell in die Neubaugebiete weiter fortgesetzt.

Die **Einwohnerverteilung** im Stadtgebiet ist relativ homogen, d.h. es gibt keine Siedlungsbereiche mit deutlich herausragender Einwohnerdichte. Die Stadtquartiere mit der höchsten Einwohnerdichte sind

- das Wohnquartier „Reeshoop“ nördlich des Stadtzentrums und
- das Wohngebiet Gartenholz.

Die Ahrensburger **Haushaltsstruktur** ist aufgrund der relativ geringen Unterschiede bei den Anteilen der einzelnen Haushaltsgrößen durch eine breit gefächerte Mischung gekennzeichnet, wobei kinderlose Haushalte mit einem Anteil von zusammen ca. 71 % in der Überzahl sind. Dies spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Haushaltsgröße wieder. Die durchschnittliche Haushaltsgröße in der Stadt Ahrensburg ist von 2,09 Personen je Haushalt im Jahr 1997 auf 2,05 Personen je Haushalt im Jahr 2006 zurückgegangen. Der Trend zu kleineren Haushalten hat sich damit fortgesetzt.

Aus verkehrlicher Sicht sind diese Rahmenbedingungen durchaus positiv, da es nur wenige dünn besiedelte Gebiete in städtischer Randlage gibt, die speziell für den ÖPNV schwer zu erschließen sind.

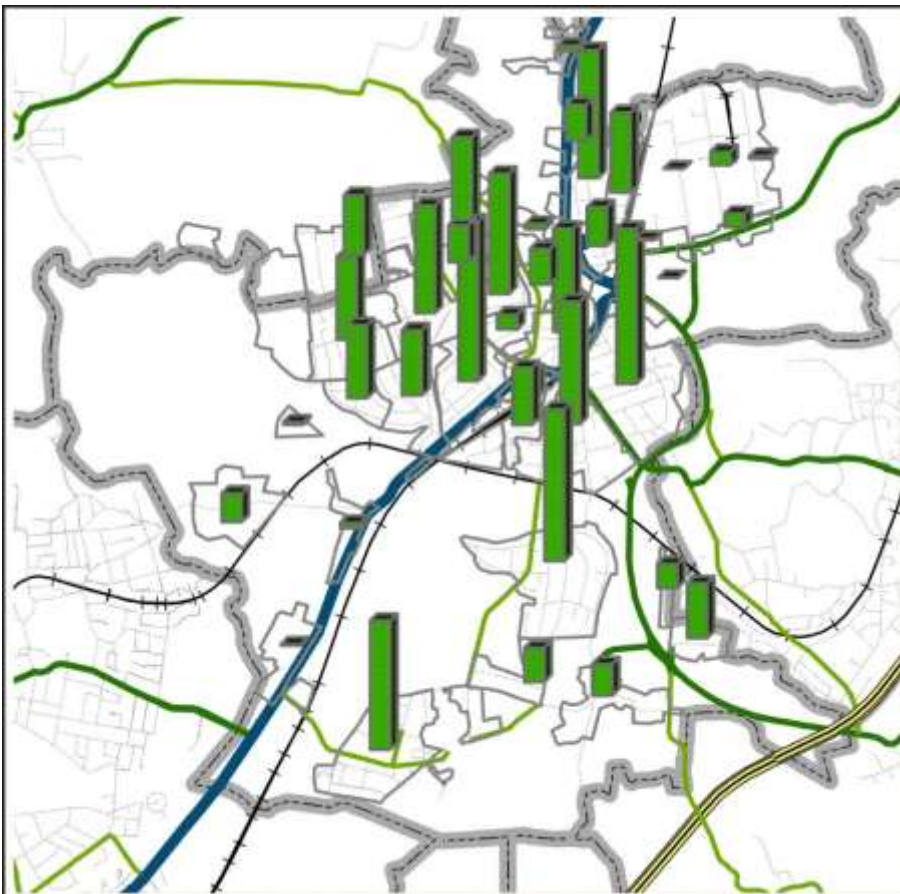


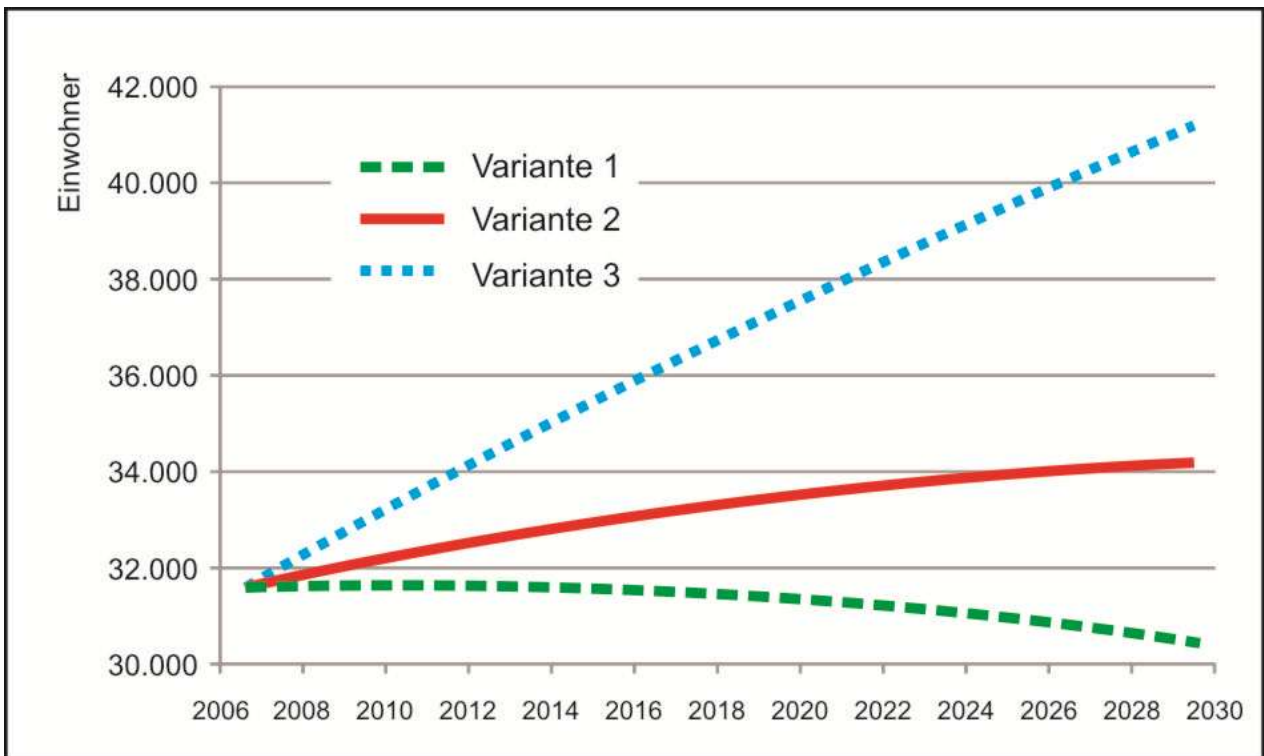
Bild 1-3: Bevölkerungverteilung in Ahrensburg (qualitativ)

## Bevölkerungsprognose

Für die Einwohnerentwicklung wurden auf Basis der landesweiten Bevölkerungsprognose im Rahmen des Wohnraumversorgungskonzeptes und des ISEK 2009 mehrere Szenarien entwickelt. Alle Szenarien gehen dabei von einer Zunahme der Einwohnerzahl aus, womit Ahrensburg eine der wenigen Städte in Schleswig-Holstein ist, die noch wachsen (können). Im Rahmen des Masterplans Verkehrs wurden die Ansätze nochmals überprüft und mit den aktuellen Berechnungen des Landes abgeglichen. Der Masterplan Verkehr baut auf dem „mittleren Szenario“ auf, das von einem **Einwohneranstieg bis 2030** auf fast 34.000 ausgeht. Allein rund 1.000 zusätzliche Einwohner ergeben sich aus der Besiedlung des Wohnneubaugebietes Erlenhof. Bei den Haushalten hält der Trend zu kleineren Haushalten weiter an. Derzeit wird bis 2030 von einer Abnahme der durchschnittlichen Haushaltsgröße auf 1,90 Personen ausgegangen.

Veränderungen wird es auch in der **Altersstruktur** geben („demografischer Wandel“). Dem Rückgang der Kinder und Jugendlichen steht eine Zunahme bei den Senioren (65 Jahre und älter) entgegen. Im Kreis Stormarn fällt der demografische Wandel allerdings moderater aus, als in den meisten anderen Kreisen Schleswig-Holsteins. Ähnlich wie Pinneberg profitiert Stormarn hier von der Nähe zu Hamburg. Für Ahrensburg dürfte die Zunahme des älteren Bevölkerungsanteils noch geringer ausfallen als im Kreisgebiet, da zum Einen der Anteil Senioren schon relativ hoch ist und zum Anderen mit den geplanten Neubaugebieten speziell die jüngere Generation angesprochen wird.

Der **demografische Wandel** wird auch im Verkehr seine Spuren hinterlassen und neue Betrachtungsweisen erfordern. Für das Verkehrssystem der Stadt Ahrensburg ist neben der allgemeinen demografischen Entwicklung von zentraler Bedeutung, wie sich der Wanderungssaldo entwickelt. Aufgrund der steigenden Energie- und Mobilitätskosten zeichnet sich bereits ab, dass Wohnen in der Stadt bei entsprechendem Wohnraumangebot wieder attraktiver wird und damit auch bisherige Zielverkehre aus der Region in Binnenverkehr „umgewandelt“ werden können. Dies fördert eine effiziente Nutzung der städtischen Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebote und stützt dabei vor allen den „Umweltverbund“ (zu-Fuß, Fahrrad, ÖPNV).



Quelle: ISEK 2009

Bild 1-4: Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2030

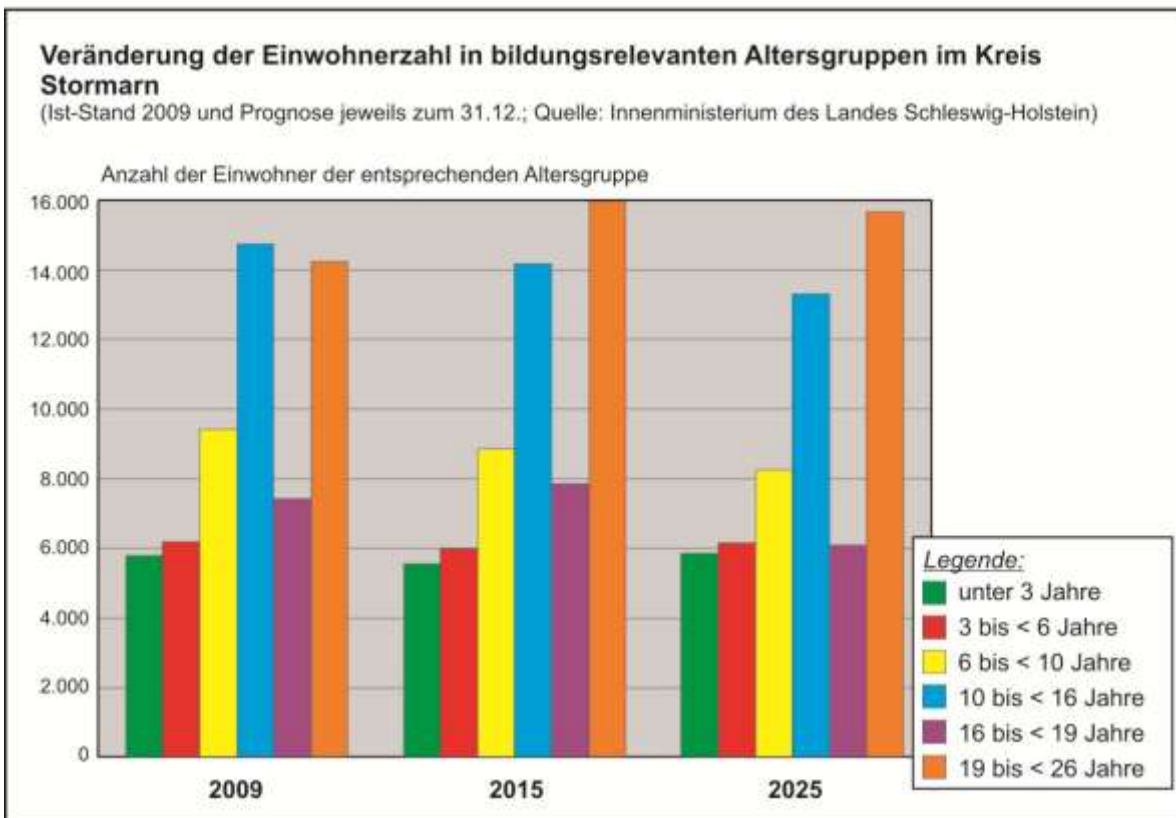
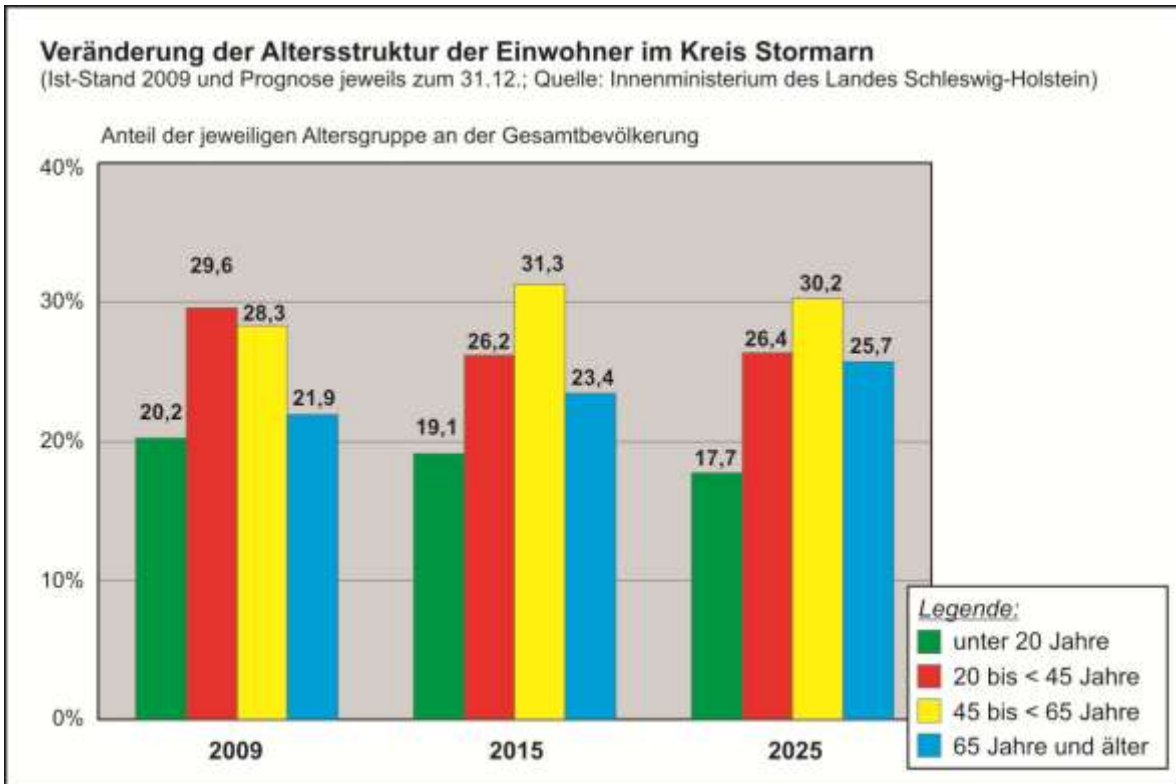


Bild 1-5: Entwicklung der Altersstruktur im Kreis Stormarn bis 2025

### 1.3 Ahrensburg als Arbeitsstandort

Die Stadt Ahrensburg ist der **bedeutendste Arbeitsstandort im Kreis Stormarn** noch vor der Kreisstadt Bad Oldesloe. Eine gute Mischung aus Produktions-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen zeigen eine branchenübergreifende Attraktivität des Standortes, die sich auch in der Nachfrage nach weiteren Gewerbeflächen bemerkbar macht. Dieser „Entwicklungsdruck“ kann allerdings für das Verkehrssystem durchaus problematische Auswirkungen haben, wie in Teil 3 des Masterplans weiter ausgeführt wird.

Neben der Stadtverwaltung gibt es weitere **große Arbeitgeber in Ahrensburg**, die auch überregional tätig sind und überwiegend im mit rund 170 ha mit Abstand größten Gewerbegebiet Nord liegen. Dazu gehören unter anderen

- die Axel Springer AG mit der Großdruckerei Prinovis,
- das Unternehmen Clariant,
- die Hela Gewürzwerke,
- der Computerhersteller Acer,
- die Einzelhandelsunternehmen Nessler Familia,
- das Dienstleistungsunternehmen proAlpha Consulting AG.

Trotz wirtschaftlicher Umstrukturierungen konnte Ahrensburg in den letzten Jahren weiter an Unternehmen und Arbeitsplätzen zulegen. Die Ahrensburger Wirtschaft ist durch Branchen- und Größenvielfalt nicht so abhängig von der Entwicklung einzelner Wirtschaftszweige und weist eine relativ geringe Anfälligkeit gegenüber konjunkturellen Schwankungen auf.

Nach den Berechnungen des Gutachters ist davon auszugehen, dass allein im GE Nord inzwischen über 10.000 Arbeitsplätze bestehen. Insgesamt sind in Ahrensburg rund 4.000 Unternehmen und Institutionen mit rund 16.000 Beschäftigten ansässig (!).

Mit den aktuellen **Entwicklungen** ausgehend von einem stabilen Bestand und der anhaltenden Flächennachfrage ist der Ausblick für Ahrensburg als Arbeitsstandort weiterhin positiv einzuschätzen.

Für neue gewerbliche Ansiedlungen stehen unmittelbar angrenzend an das bestehende GE Nord weitere rund 30 ha im Bereich „Beimoor Süd“ zur Verfügung, die zum Teil schon erschlossen sind und sich in der Besiedlung bzw. Vermarktung befinden.



Im ISEK wird der **Grundsatz der Innenentwicklung** generell auch für die wirtschaftliche Entwicklung als Handlungsleitlinie verfolgt. Bevor neue Flächen erschlossen werden, sollten demnach zunächst Potenziale innerhalb der bisherigen Flächenabgrenzungen aktiviert werden. Flächen für diese Innenentwicklung werden vor allem im Bereich des Stadtzentrums (vorwiegend kleinteiliger Einzelhandel und Dienstleistungen) und im Gewerbegebiet West gesehen. Auch der großflächige Einzelhandel soll sich im Wesentlichen auf vorhandene bzw. die o.g. Entwicklungsstandorte konzentrieren. Für die Verkehrsentwicklungsplanung bedeutet dies insgesamt eine hohe Planungssicherheit, aber auch die Anforderung, künftig noch höhere Verkehrsaufkommen bewältigen zu müssen.

Für die Aktivierung von „Innenentwicklungspotenzialen“ in Form von Verdichtungen und Erweiterung im Bestand bietet sich im GE Nord zudem besonders das Umfeld der Ende 2010 eröffneten Bahnstation Gartenholz an.

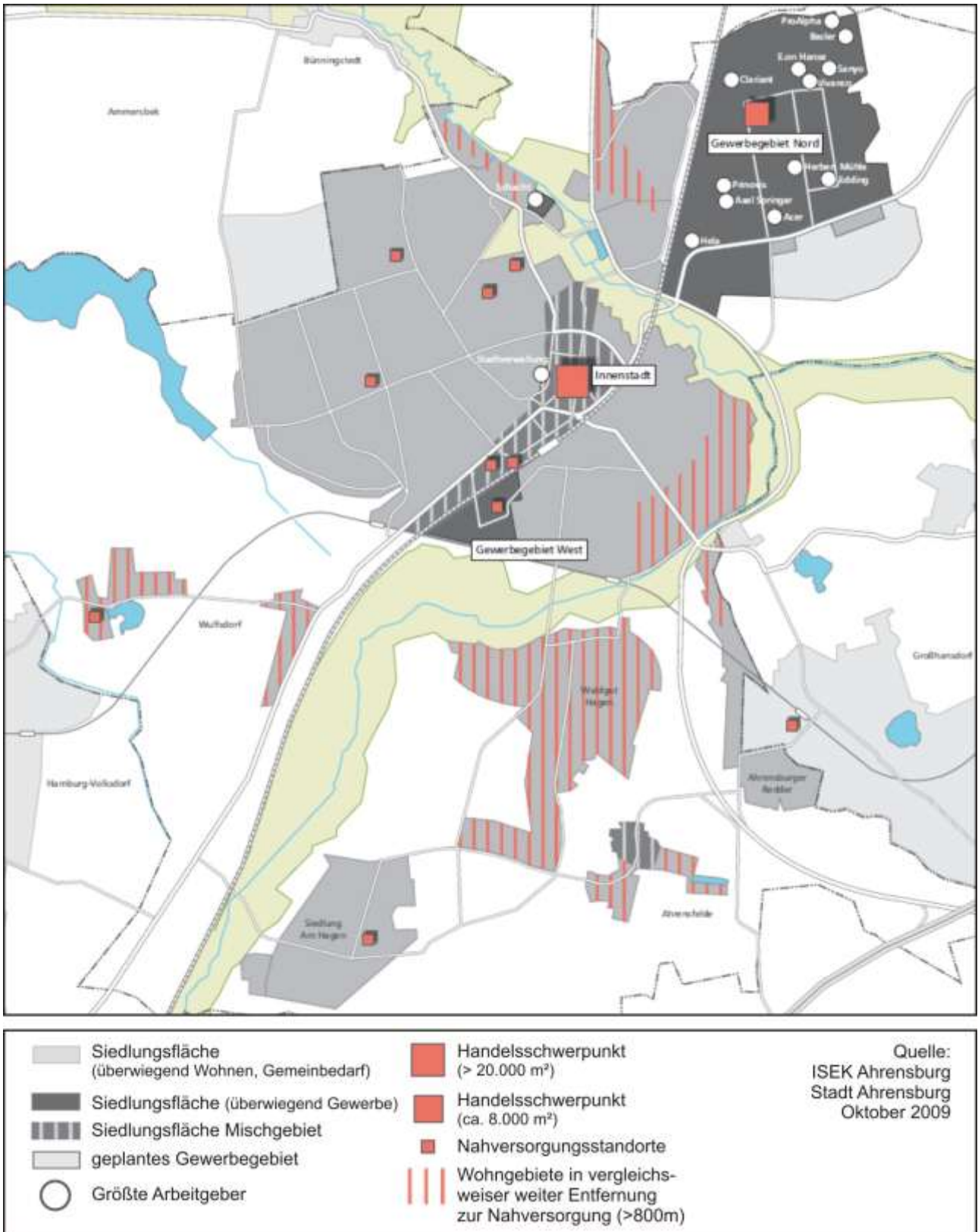


Bild 1-6: Räumliche Struktur Gewerbe und Einzelhandel

## 1.4 Verkehrsstruktureller Rahmen

### Pendlerverflechtungen

Die Attraktivität der Stadt Ahrensburg als Arbeitsstandort spiegelt sich auch in den Pendlerverflechtungen wieder. Der **starke Einpendler-Überschuss** hat sich seit Jahren kontinuierlich weiter erhöht und selbst in Zeiten der Wirtschaftskrise ist hier kein signifikanter Rückgang entstanden. Sowohl die Pendlerstatistik als auch die Ergebnisse der Betriebsbefragung (vgl. auch Teil 1 des Masterplans Verkehr) zeigen übereinstimmend, dass die Mehrheit der in Ahrensburg beschäftigten nicht in der Stadt wohnt. Bereits im ISEK und im Wohnraumversorgungskonzept wurde festgestellt, dass Ahrensburg zum Arbeiten offenbar attraktiver ist als zum Wohnen. In der Gesamtschau liegt der Einpendler-Überschuss bei rund 6.000. Allein die hier erfassten sozialversicherungspflichtigen Einpendler erzeugen über 20.000 Kfz-Fahrten an Zielverkehren ins Stadtgebiet.

Die Stärke der Pendlerströme wird im Wesentlichen durch die Entfernung zur Stadt Ahrensburg und durch die Größe des Bezugsortes (Wohnort der Pendler) bestimmt. Während im Nahbereich der Stadt die Pendlerverflechtungen noch kleinräumig differenziert sind, fokussieren sich die Pendlerverflechtungen mit zunehmender Entfernung auf die zentralen Orte im Kreis Stormarn und auf die Hansestadt Hamburg. Auffällig sind generell die starken Verflechtungen mit Hamburg und dem Kreis Stormarn, während speziell mit dem östlichen Umland die Verflechtungen deutlich abgestuft sind. Hier findet offenbar eine deutlich stärkere Orientierung nach Hamburg statt.

Die **stärksten Pendlerverflechtungen** bestehen neben Hamburg und dem Oberzentrum Lübeck vor allem mit den Gemeinden im Nahbereich wie Bargteheide, Ammersbek und Großhansdorf. Im weiteren Umland sind die Kreisstadt Bad Oldesloe und die Stadt Norderstedt hervorzuheben.

Bei Hauptverflechtungen im Auspendlerverkehr liegt der klare Fokus auf der Hansestadt Hamburg mit Zielschwerpunkten in der Innenstadt und im Bezirk Wandsbek.

In verkehrlicher Hinsicht ist der hohe Einpendler-Überschuss eher kritisch zu sehen. Zum Einen wird dadurch die Verkehrsleistung im Berufsverkehr erhöht, zum Anderen ist es für den ÖPNV generell schwierig, hier signifikante Marktanteile zu erschließen, insbesondere wenn die Wohnorte nur über eine Busanbindung verfügen.

Positiv für Ahrensburg ist allerdings zu sehen, dass die meisten wichtigen Bezugsorte für den Pendlerverkehr an das Bahnnetz angeschlossen sind, so dass hieraus gewichtige Potenziale für den ÖPNV generiert werden können.

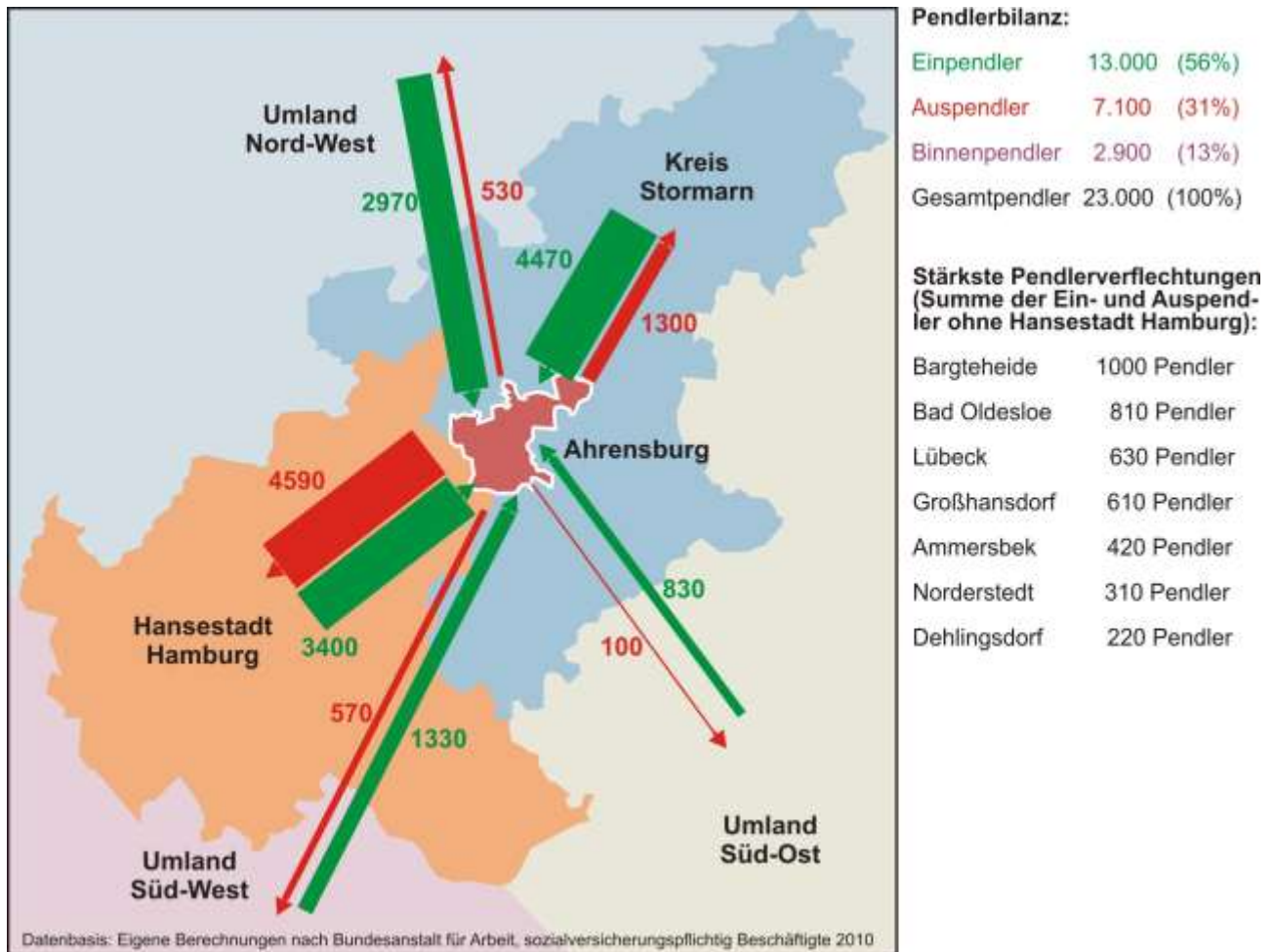


Bild 1-7: Pendlerverflechtungen für Ahrensburg

## Motorisierung

Die Motorisierung ist eine der wichtigsten Einflussgrößen für den privaten Kfz-Verkehr. Eine hohe Motorisierung bedeutet in der Regel auch einen hohen Pkw-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl. Die Stadt Ahrensburg liegt mit einer **Motorisierung von etwa 560 Pkw / 1000 Einwohner** bzw. 460 private Pkw / 1000 Einwohner auf einem eher niedrigen Niveau in Schleswig-Holstein, aber auf einem hohen Niveau der Städte im Hamburger Verflechtungsraum (vgl. Bad Oldesloe bei 430 private Pkw / 1000 EW).

Auch im Kreis Stormarn und in Ahrensburg ist die Motorisierung der Bevölkerung analog zum Bundesgebiet über Jahrzehnte kontinuierlich gestiegen. Mittlerweile machen sich allerdings **Sättigungstendenzen** und sogar erste Rückgänge bemerkbar. Der Stagnation bei den männlichen Erwerbstätigen steht bisher aber noch eine Zunahme des Pkw-Besitzes speziell bei Senioren gegenüber. In Hamburg und den Randkreisen ist die Motorisierung in den letzten Jahren in der Gesamtsumme erstmalig seit Führung der Kfz-Statistik zurückgegangen (!). Bereits spürbar rückläufige Tendenzen zeichnen sich bei der Verkehrsleistung ab. Die Nutzungsintensität des Pkw nimmt also ab, wobei hier sicherlich die steigenden Kraftstoffkosten maßgeblich zu einem veränderten Verkehrsverhalten beitragen.

In der **räumlichen Verteilung der Motorisierung** gibt es die höchsten Pkw-Dichten in den Eigenheimgebieten und hier vor allem in den Neubausiedlungen wie Buchenweg. Unterdurchschnittlich ist dagegen die Motorisierung im Stadtzentrum und in den Mischlagen mit einem hohen Anteil an Geschosswohnungsbau, die in der Regel auch über eine gute ÖPNV-Anbindung und eine gute Radverkehrsinfrastruktur verfügen.

### Externe Einflüsse auf das Ahrensburger Verkehrssystem

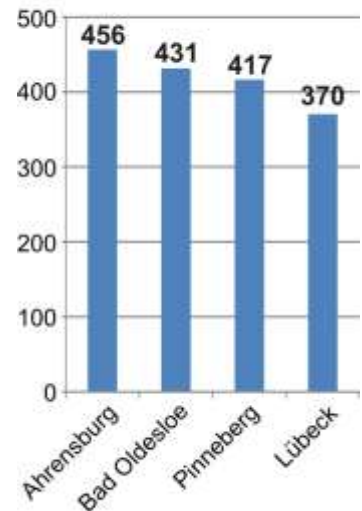
Die Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung sind nur zum Teil durch die Stadt Ahrensburg selber zu beeinflussen. Dies gilt im Wesentlichen für die siedlungs- und bevölkerungsstrukturellen Entwicklungen auf Bundes- und Landesebene, wo Ahrensburg sich den allgemeinen Trends nicht völlig entziehen kann (z.B. „demografischer Wandel“).

Auch im Verkehrsbereich selber gibt es Entwicklungen, die in **größeren räumlichen Zusammenhängen** stattfinden und teilweise auch durch Politik und öffentliche Verwaltung nur bedingt steuerbar sind. Hierzu gehört auch die Güterlogistik, die zu einem deutlich gestiegenen Lkw-Aufkommen in den letzten Jahren beigetragen hat.

Selbst auf regionaler Ebene sind heute verkehrliche Maßnahmen vielfach nur in **Kooperationen** umsetzbar. So lassen sich beispielsweise die Pendlerströme nur umweltverträglich abwickeln, wenn der regionale ÖPNV deutlich attraktiver wird. Dieser liegt aber wiederum in Zuständigkeit des Landes (SPNV) und des Kreises (nichtschienegebundener ÖPNV). Mit der engen Zusammenarbeit mit dem Kreis und dem HVV ist Ahrensburg hier aber gut aufgestellt.

### Motorisierungsgrade im Vergleich

(Anzahl der privaten PKW je 1.000 Einwohner)



Quelle: KBA 2010 und Statistikamt Nord 2011

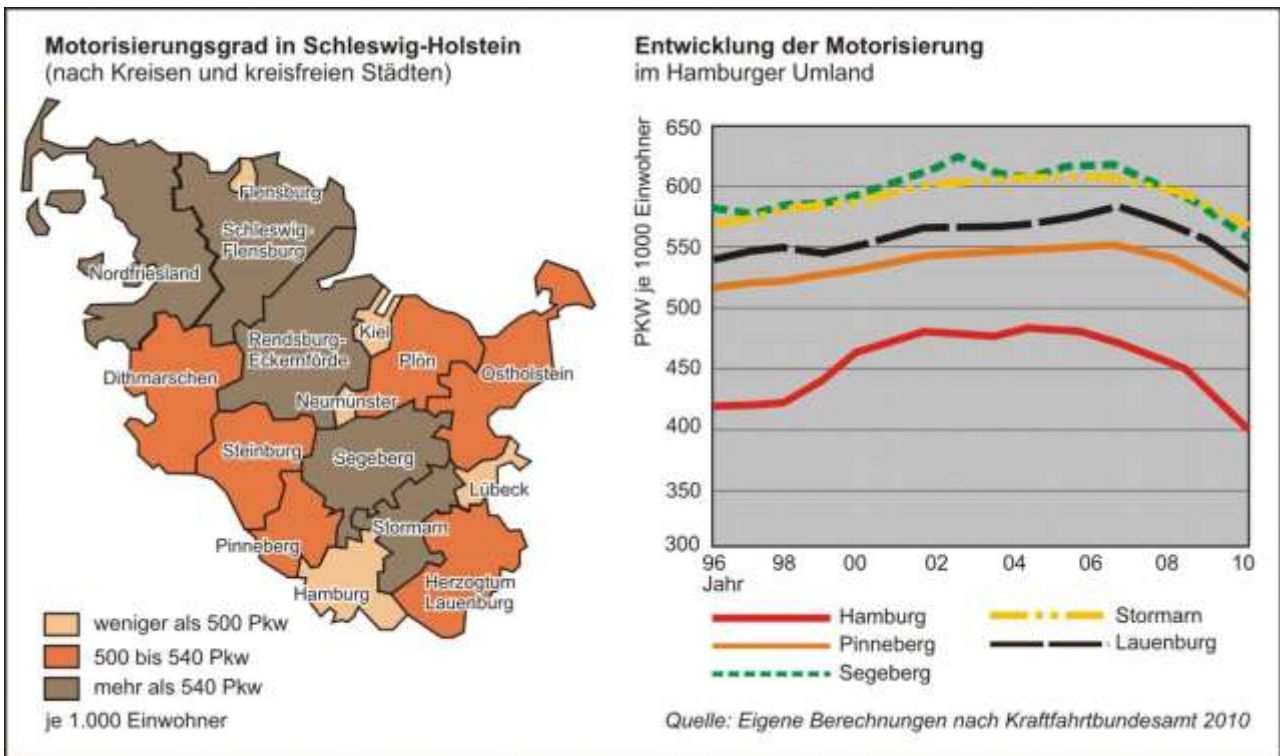


Bild 1-8: Motorisierung in Schleswig-Holstein im Vergleich

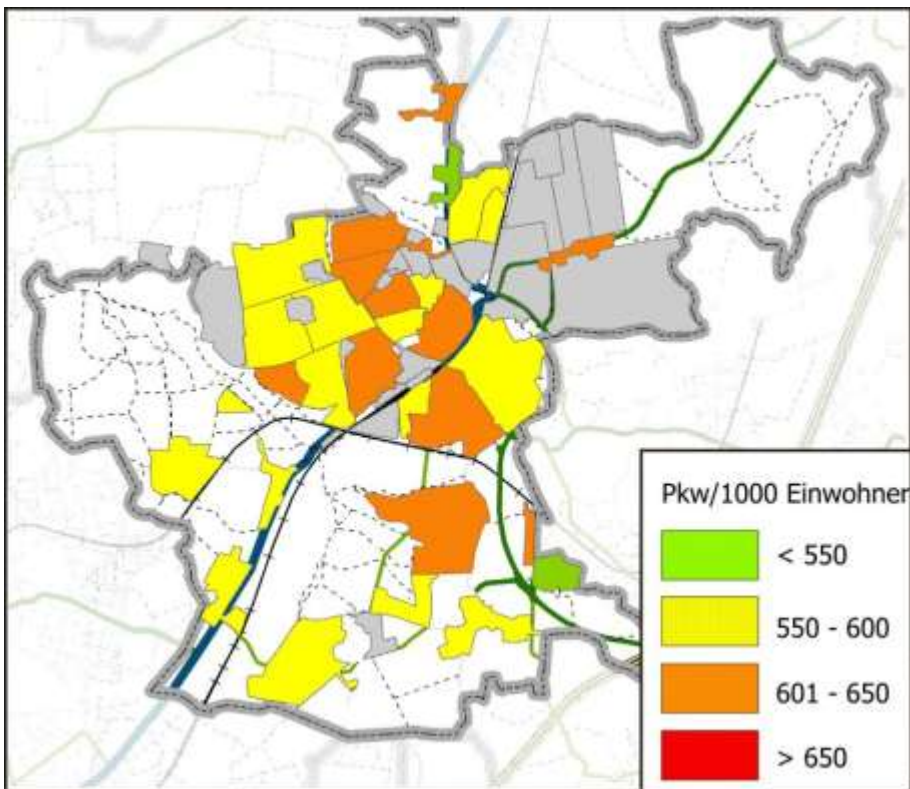


Bild 1-9: Motorisierung in der Stadt Ahrensburg (Gesamt-Pkw)

## 1.5 Zukunftsorientierte Stadtentwicklungsplanung

Mit dem ISEK und den korrespondierenden Konzepten zur Wohnraumversorgung und Einzelhandelsentwicklung hat die Stadt Ahrensburg eine fundierte **Grundlage für die künftige Stadtentwicklung** geschaffen. Sie ermöglicht es, gezielt Defizite abzubauen und Stärken weiterzuentwickeln und eine systematische Verbesserung der Stadtqualität voranzutreiben. Die im ISEK festgelegten Grundzüge der Entwicklungsplanung bilden auch eine wichtige Grundlage für den Masterplan Verkehr. Generell hat die Stadtentwicklungsplanung in vielen Bereichen unmittelbaren Einfluss auf die Verkehrsentwicklung.

Mit dem ISEK wurde das **Leitbild einer nachhaltigen Stadtentwicklung** festgeschrieben, das alle für die Stadtentwicklung maßgebenden Komponenten konzeptionell integriert. Um die Verkehrssituation in Ahrensburg weiter zu verbessern und die negativen Auswirkungen durch den Kfz-Verkehr zu minimieren sind folgende **stadtentwicklungsplanerische Zielsetzungen** von besonderer Bedeutung, wobei im Einzelfall auch Zielkonflikte auftreten können und dann abgewogen werden müssen:

- Erhalt der Stadtstruktur „der kurzen Wege“ mit einer differenzierten Nahversorgungsstruktur,
- Steigerung der Anziehungskraft als Wohnstandort, um den hohen Einpendler-Überschuss abzubauen (z.B. auch durch Ausweisung zielgruppenorientierter Neubauflächen),
- Konzentration der Siedlungsentwicklung auf Gebiete, die gut an den ÖPNV und das übergeordnete Radverkehrssystem angeschlossen sind,
- Ausweisung neuer Siedlungsflächen bzw. von Wohn- und Gewerbeangeboten vorwiegend im bestehenden Siedlungskörper auch durch Ausnutzung von Nachverdichtungspotenzialen im Bestand („Innenentwicklung“),
- Vermeidung der Ansiedlung großer Verkehrserzeuger an Straßen mit geringen Leistungsreserven bzw. kritischen Kfz-Belegungen.

Der Entwicklung des Stadtzentrums mit dem angrenzenden Schlossviertel kommt dabei auch in verkehrlicher Hinsicht eine **Schlüsselposition der künftigen Stadtentwicklung** zu, da hier unterschiedliche Ansprüche und Konflikte zwischen Stadt- und Verkehrsplanung zum Teil auch gegeneinander abzuwägen sind.

Das auf die Ziele der Stadtentwicklung abgestimmte verkehrsentwicklungsplanerische Leitbild wird in Teil 3 konkretisiert.

Ein weiterer wichtiger Aspekt einer integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung ist die **Vertiefung der regionalen Kooperationen** bei allen Komponenten des Verkehrssystems. Wichtige Fragestellungen im Verkehrssystem lassen sich nur gemeinsam mit den Nachbarkommunen und dem Kreis sowie dem Land als Baulastträger für die Bundes- und Landesstraßen und als SPNV-Aufgabenträger zufriedenstellend lösen.

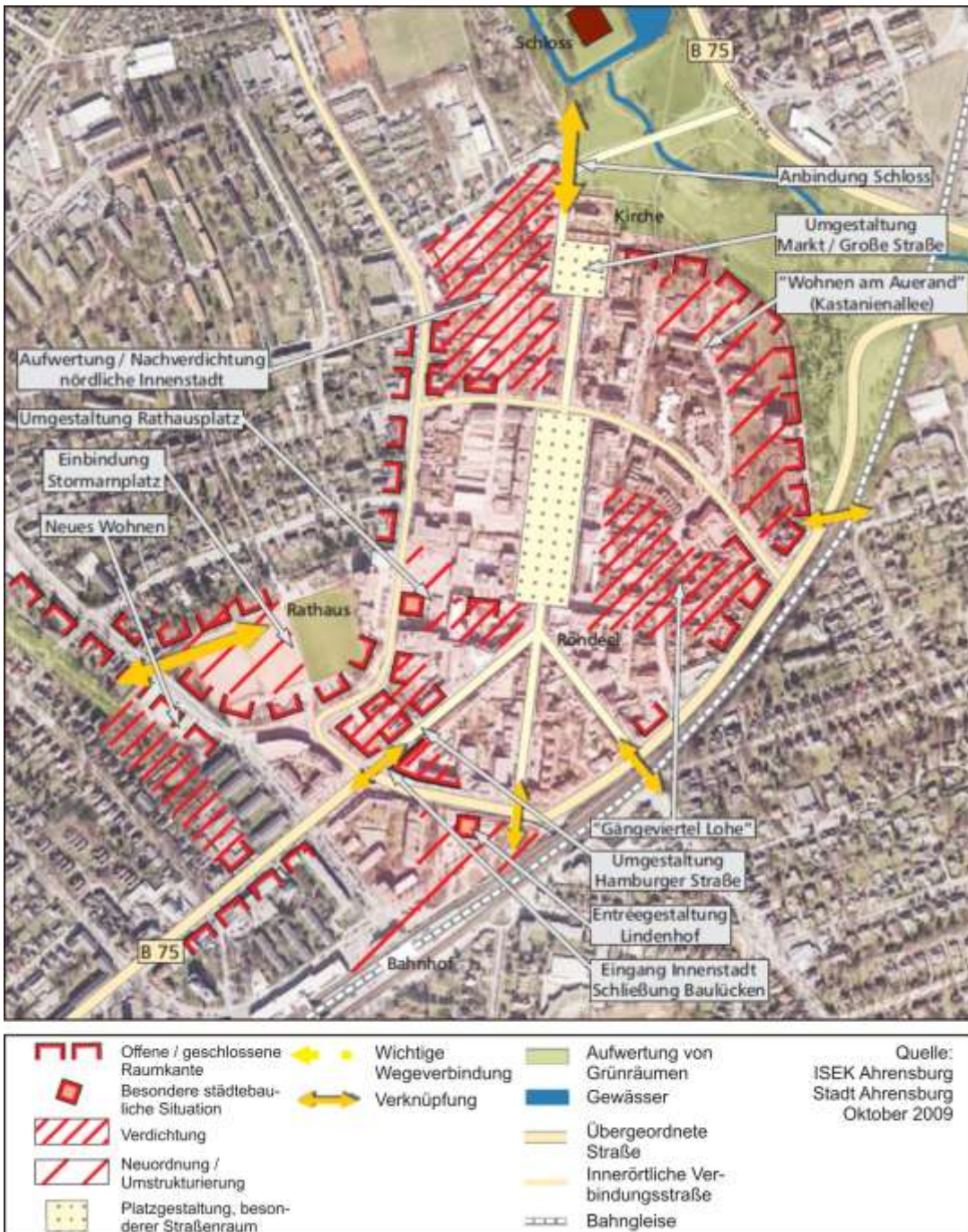


Bild 1-10: Städtebauliche Handlungsschwerpunkte im Innenstadtbereich



## 2. Standortbestimmung

### 2.1 Aufbau des Verkehrsmodells

Die Berechnungen zum Vergleich der Planungsoptionen im Straßenverkehrssystem (vgl. Teil 3 des Masterplans Verkehr) sowie zur Bewertung des jetzigen und künftigen Verkehrssystems werden mit Hilfe eines EDV-gestützten Verkehrsmodells durchgeführt. In dieses Verkehrsmodell werden die verkehrserzeugenden Strukturdaten, die Motorisierung, die Netze und Angebote der einzelnen Verkehrsträger sowie die Ergebnisse der Verkehrserhebungen eingespeist.

Auf dieser Grundlage wird die Verkehrsnachfrage modelliert, auf die Verkehrsmittel aufgeteilt und abschließend auf das Routennetz (im Kfz-Verkehr das Straßennetz) umgelegt. Dabei werden der Personen- und der Güterverkehr getrennt voneinander behandelt. Die Nachfrage wird einzelnen Verkehrszellen zugeordnet und von dort in das Verkehrsnetz eingespeist. Die Unterteilung der Verkehrszellen richtet sich im Stadtgebiet vorwiegend nach der städtebaulichen Struktur und wird mit zunehmender Entfernung vom Stadtgebiet immer gröber. Im Kreisgebiet erfolgt noch eine gemeindescharfe Einteilung, außerhalb nur noch eine großräumige Unterteilung.

Das Verkehrsmodell ist kein 1:1-Abbild einer tagesaktuellen Realität, sondern bildet das durchschnittliche Verkehrsverhalten und eine durchschnittliche Verkehrssituation modellhaft auf Basis von Rahmenparametern ab. Es dient primär dafür, Trends aufzuzeigen und Planungszustände untereinander vergleichbar zu machen.



Bild 2-1: Struktur des Verkehrsmodells „privater Personenverkehr“

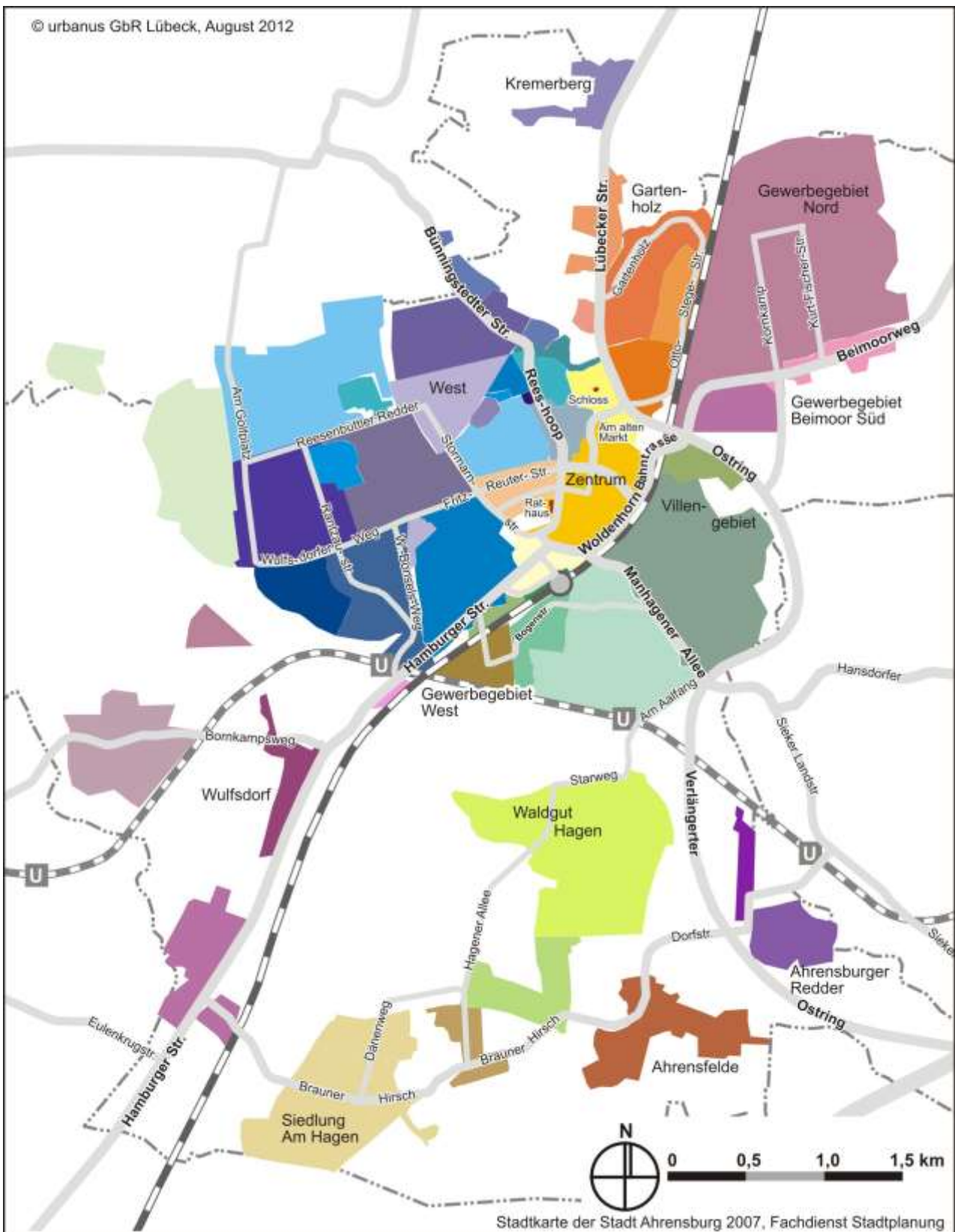


Bild 2-2: Einteilung der Verkehrszellen im Stadtgebiet

## 2.2 Bestand und Befunde zum Straßenverkehr

### 2.2.1 Ergebnistelegamm

#### Stärken

- ↑ Direkte Autobahnanbindung ermöglicht eine Verlagerung regionaler und großräumiger Durchgangsverkehre aus dem Stadtgebiet.
- ↑ Ostring und verlängerter Ostring übernehmen Funktion einer leistungsfähigen östlichen Stadtumfahrung und entlasten das Stadtzentrum vom Kfz-Verkehr.
- ↑ Hoher Anteil an Tempo-30-Zonen und Straßenabschnitten mit Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in Wohngebieten.

#### Schwächen

- ↓ Fehlende leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit des Stadtzentrums insbesondere in Nord-Süd-Richtung (B75).
- ↓ Fehlende Querverbindungen im Norden und Süden des Stadtgebietes zur Aufnahme von Zielverkehren insbesondere ins GE Nord und zur Verlagerung von Durchgangsverkehren.
- ↓ Starke Kfz-Belastung der meisten Hauptverkehrsstraßen mit negativen Auswirkungen auf die verkehrs-städtebauliche Verträglichkeit.
- ↓ Neuralgische Straßenabschnitte im Hauptverkehrsstraßennetz, wo die Leistungsfähigkeit erreicht oder temporär überschritten wird.
- ↓ Erzeugung potenzieller Konfliktbereiche durch unzureichende Integration von Stadt- und Verkehrsplanung.

### 2.2.2 Übergeordnetes Straßennetz

Das Ahrensburger Straßennetz wird geprägt durch drei Straßenzüge, die den Hauptanteil der Durchgangsverkehre aufnehmen und zugleich auch die **Hauptlast der Verkehrsströme im Stadtgebiet** tragen:

- Die B75 durchquert das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung und verbindet Ahrensburg mit wichtigen regionalen Siedlungsschwerpunkten sowie der Hansestadt Hamburg.
- Der Straßenzug Ostring – Verlängerter Ostring verbindet das Stadtgebiet mit dem östlichen Umland und der BAB A1.
- Der Zentrumsring bildet eine komplette Umfahrungsmöglichkeit des Kernbereichs und ermöglicht in diesem eine weitgehende Verkehrsberuhigung.

Am östlichen Stadtrand verläuft die **Autobahn BAB A1**, die Ahrensburg und das östliche Umland insbesondere mit den Oberzentren Hamburg und Lübeck verbindet. Das übergeordnete Straßennetz wird komplettiert durch eine Reihe von Landes- und Kreisstraßen, die ebenfalls Erschließungsfunktionen im Stadtgebiet und regionale Verbindungsfunktionen übernehmen.

Ahrensburg ist eines der wenigen Mittelzentren in Schleswig-Holstein, das über keinen 4-spurigen Straßenquerschnitt verfügt, sondern **flächendeckend 2-spurige Straßenquerschnitte** aufweist. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auf weiten Teilen des Hauptstraßennetzes 50 km/h. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h wurden an einzelnen Punkten bzw. kurzen Streckenabschnitten aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet. Lediglich auf dem Ostring und dem Verlängerten Ostring sind Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 100 km/h zugelassen.

Der überwiegende Teil der **Kreuzungen und Einmündungen** im Hauptverkehrsstraßennetz ist mittlerweile durch Lichtsignalanlagen geregelt, vorfahrtgeregelt. Knoten finden sich noch vereinzelt bei geringer Belegung der zuführenden Straßen. Außerdem befinden sich im übergeordneten Straßennetz inzwischen einige Kreisverkehre, allerdings nur außerhalb des klassifizierten Netzes im Bereich von Wohngebieten (Stormarnstraße und Brauner Hirsch). Planfreie Knoten finden sich nur an der Autobahn-Anschlussstelle und auf dem Verlängerten Ostring. Am Braunen Hirsch befindet sich außerdem noch ein höhengleicher Bahnübergang, während die Bahnkreuzungen im inneren Stadtgebiet alle höhenfrei ausgebaut wurden.

Das Netz der Hauptverkehrsstraßen wird durch ein dichteres Netz von **Haupterschließungsstraßen** ergänzt, die insbesondere in den Wohngebieten Erschließungs- und Bündelungsfunktionen wahrnehmen. Zugleich sind diese Straßen auch wichtige Strecken für den Stadtbusverkehr, so dass hier nur abschnittsweise eine Verkehrsberuhigung und eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h besteht. In diesem Netz sind die Knoten aber zum Teil mit Rechts-vor-Links-Vorfahrt geregelt.

Aufgrund der Einwohnerzahl von über 20.000 ist die Stadt Ahrensburg in Baulastträgerschaft für die Landes- und Kreisstraßen im Stadtgebiet.

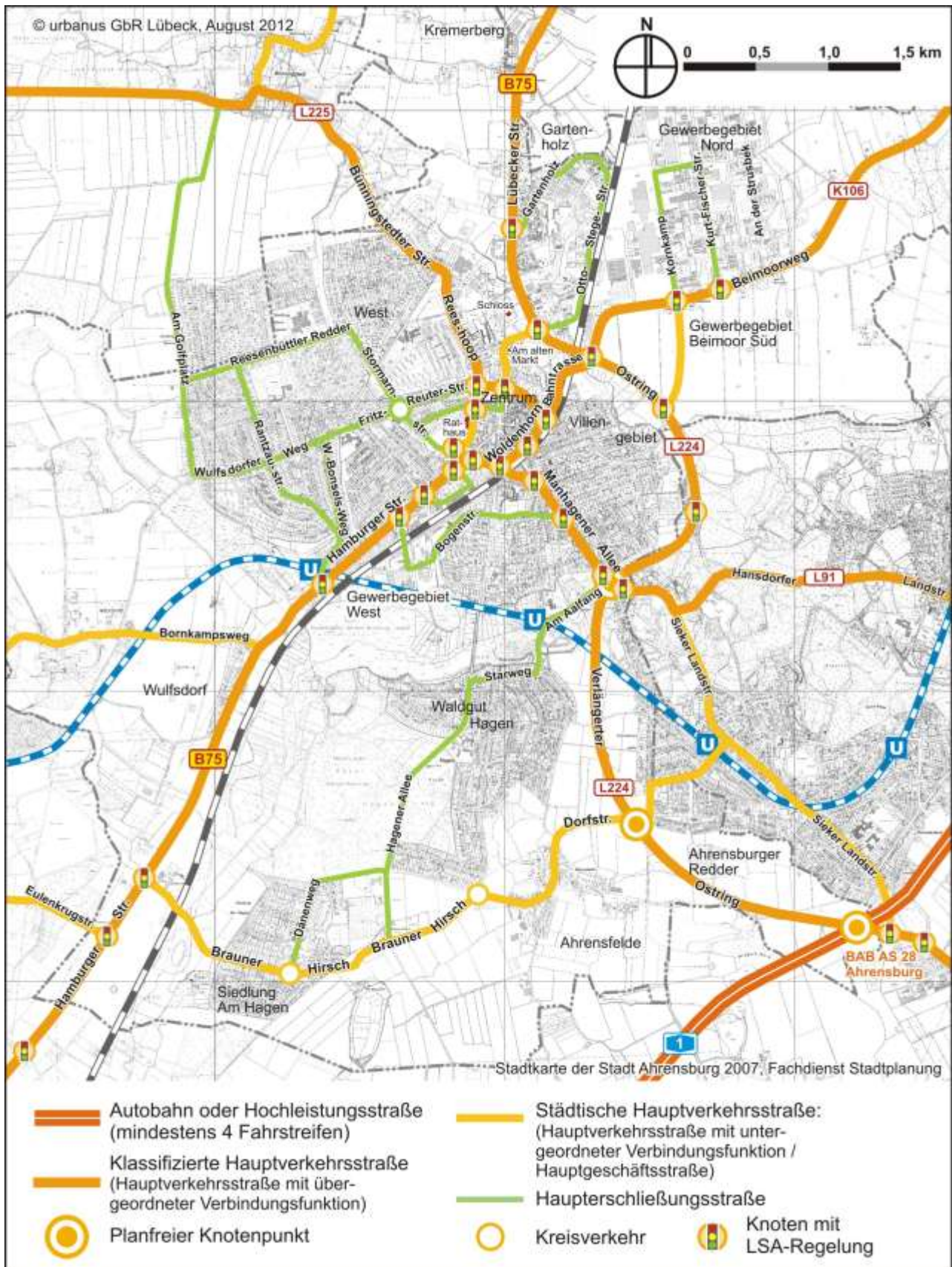


Bild 2-3: Übergeordnetes Straßenverkehrsnetz Gesamtstadt

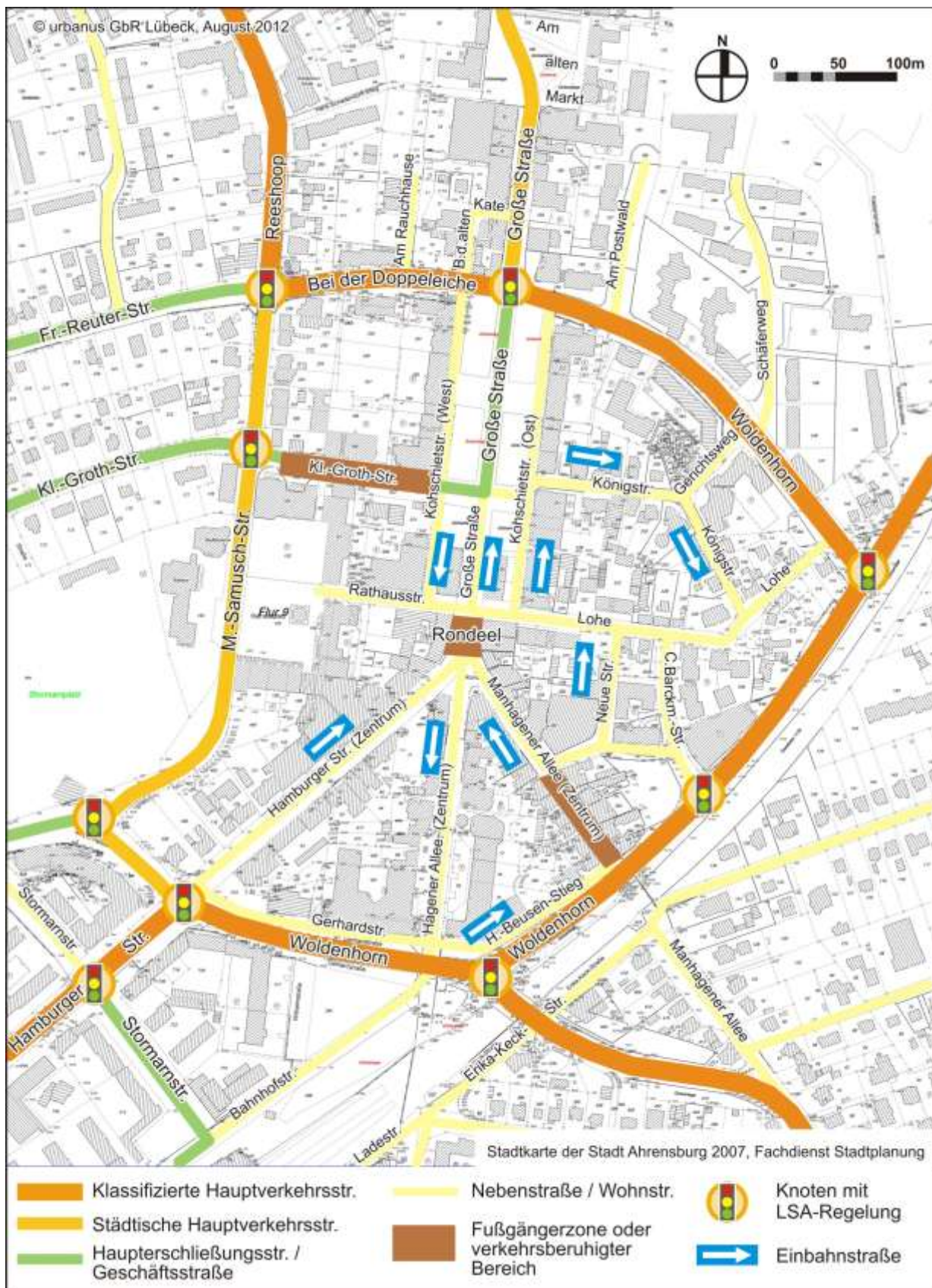


Bild 2-4: Straßenverkehrssystem Ausschnitt Stadtzentrum

### 2.2.3 Verkehrsberuhigung

Die Stadt Ahrensburg verfolgt seit vielen Jahren das Ziel, in den Wohngebieten und im Stadtzentrum die Lebens- und Wohnqualität durch verkehrsberuhigende Maßnahmen zu fördern. So ist mittlerweile große Teile des Straßennetzes außerhalb des sogenannten „Vorbehaltsnetzes“, das die Nahversorgung der Stadtquartiere und den wesentlichen Teil der Stadtbusbedienung sicherstellt, mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen belegt.

Im Wesentlichen kommen hierfür die **Ausweisung von Tempo-30-Zonen** und die streckenbezogene Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h oder 20 km/h (Geschäftsstraße) zur Anwendung, die im untergeordneten Straßennetz fast flächendeckend umgesetzt sind.

**Mischverkehrsflächen** bzw. verkehrsberuhigte Bereiche (StVO Zeichen 325) finden sich in Ahrensburg bisher auf einigen Straßen im Stadtzentrum (z.B. Rondeel) und einigen Wohnstraßen in Neubaugebieten (z.B. Ahrensburger Redder und Buchenweg). Ebenso sind einige Haupterschließungsstraßen sowie die meisten Straßen, in denen Linienbusse verkehren, von der Verkehrsberuhigung ausgenommen. Auch im Stadtzentrum bestehen noch „Lücken“ in der Verkehrsberuhigung, die von der Straßenfunktion bzw. den verkehrsstädtebaulichen Rahmenbedingungen her nicht plausibel sind (z.B. Hamburger Straße Zentrum).



Bild 2-5: Beispiele für Geschwindigkeitsbeschränkungen in Wohnstraßen

Noch keine systematische Vorgehensweise gibt es bisher bei den **Restriktionen für den Schwerverkehr** aufgrund der Schadstoff- und Lärmproblematik (z.B. Lkw-Nachtfahrverbot). Angesichts der verschärften gesetzlichen Anforderungen ist davon auszugehen, dass hier entsprechende Maßnahmen bzw. eine räumliche Ausdehnung der Beschränkungen verstärkt zum Einsatz kommen wird.

Trotz Geschwindigkeitsbeschränkung und Tempo-30-Zonen liegen die **tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten** häufig über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Stichprobenerhebungen in mehreren Straßen mit einem Tempolimit von 30 km/h haben ergeben, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit zum Teil über 40 km/h liegt, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden wird sogar noch schneller gefahren.

Neben zu großen zeitlichen Lücken in der Überwachung verleiten auch fehlende bauliche Maßnahmen zu höherem Tempo. Dies gilt, vor allem, wenn Tempo-50-Straßen nur durch eine Beschilderung auf Tempo-30 abgestuft werden, Straßenführung und Straßenraum aber unverändert bleiben. Hier korrespondiert dann die Straßenraumgestaltung häufig nicht mit der angeordneten Verkehrsberuhigung. Generell fördern besonders gerade trassierte Straßenquerschnitte mit breiter Fahrbahn hohe Geschwindigkeiten.



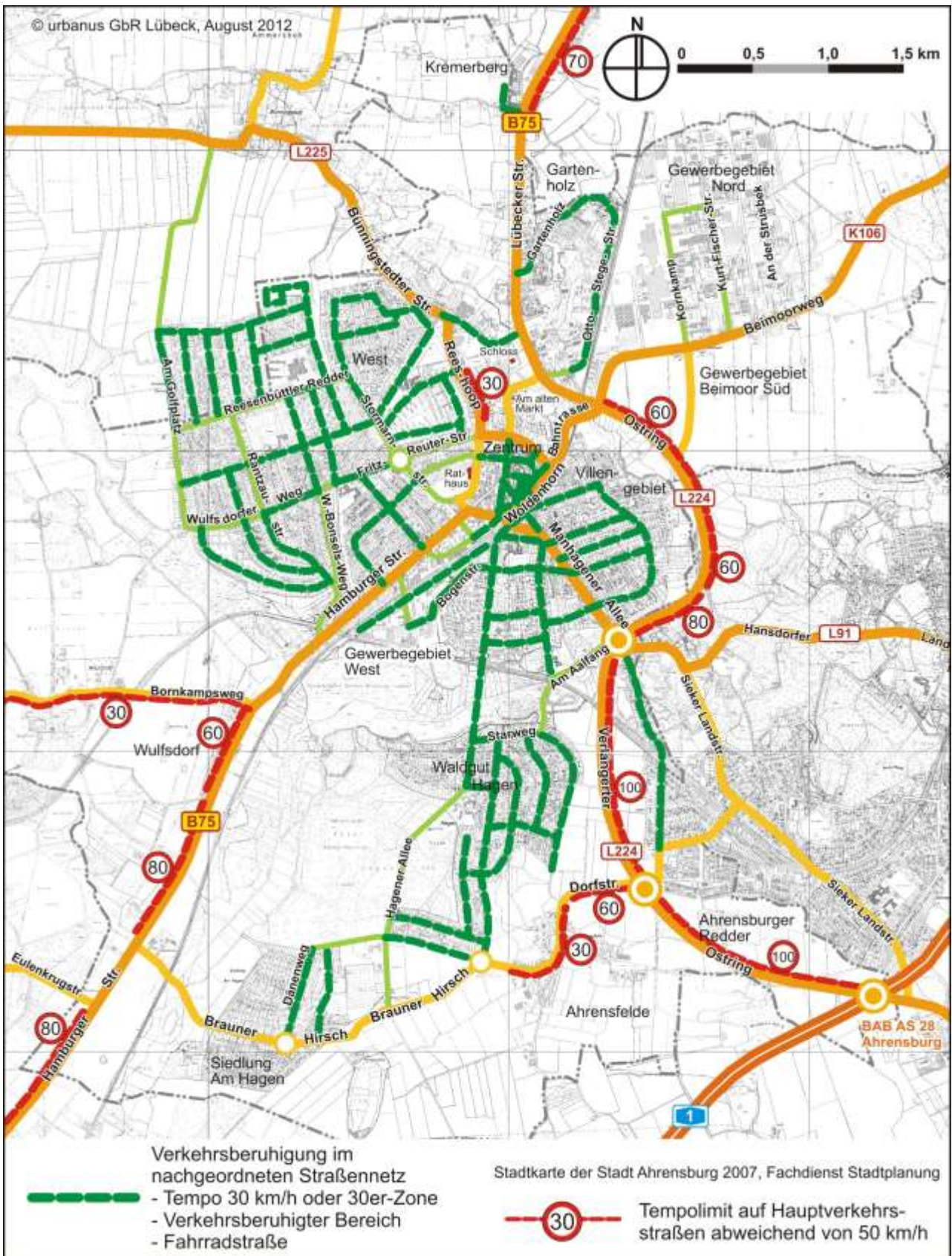


Bild 2-6: Zulässige Geschwindigkeiten im Ahrensburger Straßennetz

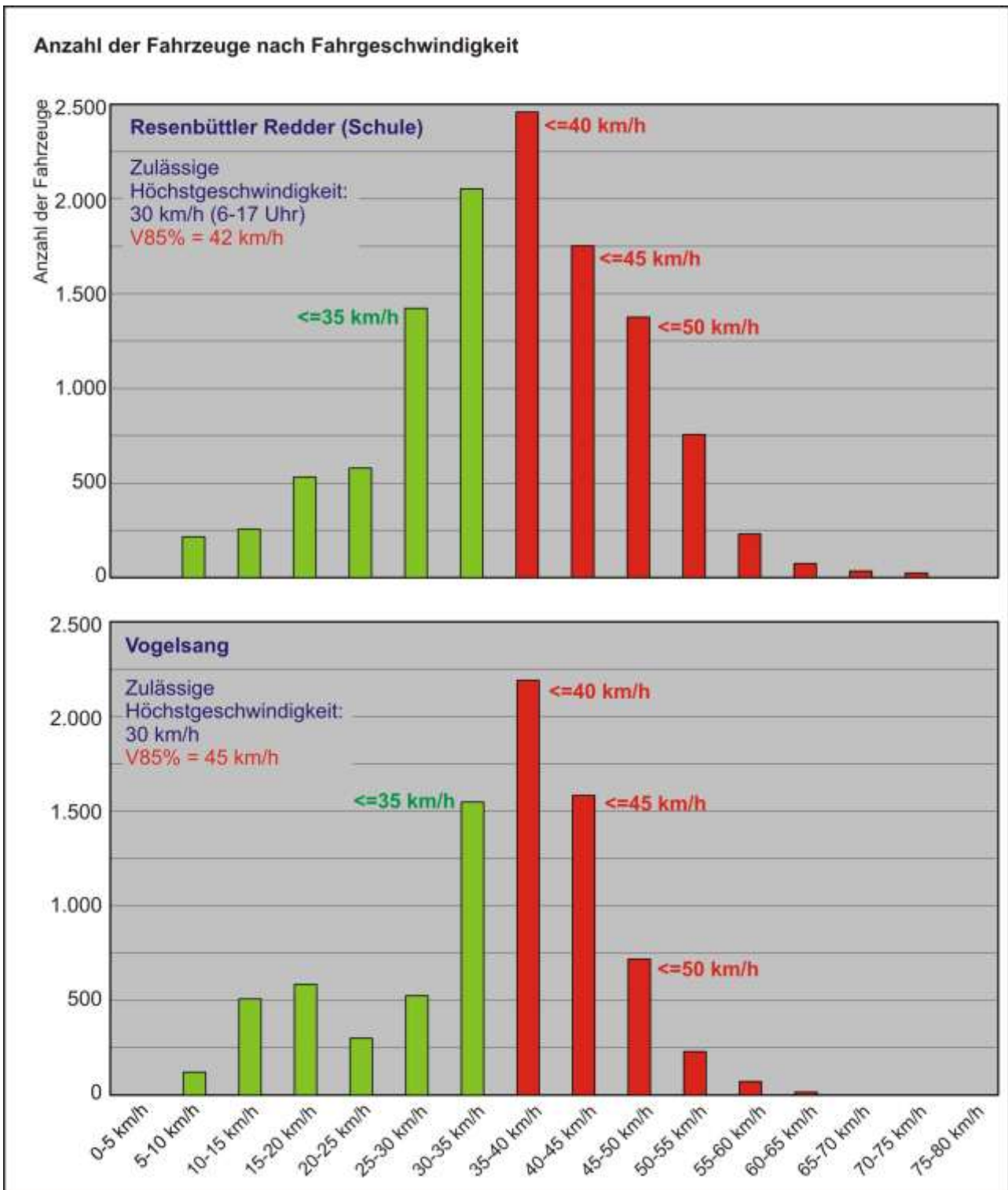


Bild 2-7: Geschwindigkeitsprofile ausgewählter Straßen

## 2.2.4 Verkehrsbelegungen und Verkehrsqualitäten

Aus den auf Basis der Verkehrserhebungen 2009/2010 ermittelten Straßennetzbelastungen, ist mit durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) von 14.000 bis über 20.000 Kfz/24h vor allem die hohe Bedeutung der Bundesstraße B75, sowie der übrigen Abschnitte des Straßensystems um das Stadtzentrum herum ersichtlich. Die **höchsten Kfz-Belegungen** liegen dabei mit

- rund 26.000 Kfz/24h auf dem Verlängerten Ostring (in Höhe der Autobahn-Anschlussstelle),
- etwa 21.000 Kfz/24h auf der Bahntrasse,
- knapp 20.000 Kfz/24h auf der Lübecker Straße (B75)
- rund 19.000 Kfz/24h auf dem Beimoorweg (West),
- bis zu 19.000 Kfz/24h auf der Manhagener Allee und
- bis zu 17.000 Kfz/24h auf der Hamburger Straße (B75).

Die **Anteile des Schwerverkehrs** (Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht und Busse) liegen auf den Hauptverkehrsstraßen überwiegend zwischen 4% und 6%. Anteile von über 6% sind neben der hier nicht betrachteten BAB A1 nur im GE Nord zu verzeichnen. Die höchsten Schwerverkehrsanteile finden sich auf der B75 und dem Straßenzug Ostring – Verlängerter Ostring. Damit wird die Bedeutung dieser Straßenzüge für den Nord-Süd-Verkehr insbesondere auch den Lkw-Durchgangsverkehr nochmals untermauert (vgl. dazu auch Kapitel 2.2.5). Die relativ hohen Anteile im Gartenholz und im Bornkampsweg werden wesentlich beeinflusst durch den dortigen Linienbusverkehr, da die Grundbelastung sehr gering ist. Insgesamt liegt Ahrensburg beim Lkw-Aufkommen auf dem Niveau vergleichbarer Städte (z.B. Bad Oldesloe, Itzehoe, Rendsburg).

Als Ergebnis der Verkehrserhebungen und Verkehrsbeobachtungen sowie der Berechnungen im Verkehrsmodell ist festzuhalten, dass derzeit zu den meisten Tageszeiten noch ein weitgehend flüssiger Verkehrsablauf im Hauptverkehrsstraßennetz gegeben ist. In den Hauptverkehrszeiten treten allerdings auch **Überlastungen** und damit verbundene Stauerscheinungen vorwiegend auf folgenden Abschnitten des Straßennetzes auf, wobei neuralgische Punkte hier vor allem die LSA-geregelten Knotenpunkte sind:

- B75 von Norden (Lübecker Straße, v.a. stadteinwärts),
- B75 von Süden (Hamburger Straße, v.a. stadteinwärts),
- Verlängerter Ostring im Bereich der Autobahn-Anschlussstelle,
- Zentrumsring insbesondere Woldenhorn / An der Doppeleiche.

Die Wartezeiten an den Knoten beschränken sich aber meist auf maximal zwei Rotphasen, so dass derzeit insgesamt noch von „moderaten“ Überlastungen und **Einschränkungen der Verkehrsqualität** gesprochen werden kann. Die Überlastungen bauen sich zudem in der Regel nach den Verkehrsspitzen wieder ab.

Da mehrere Straßen, die **Belegungen von über 15.000 Kfz/24h** aufweisen, schon in ihrem Querschnitt die Grenze der theoretischen Leistungsfähigkeit erreicht haben, ist das Ahrensburger Straßenverkehrssystem insbesondere im innerstädtischen Bereich als generell „labil“ zu bezeichnen. Selbst kleinere Störungen (z.B. Baustellen, Unfälle) können die Verkehrsqualität im städtischen Straßennetz erheblich herabsetzen. Erhebliche Probleme treten schon heute auf, wenn die BAB A1 gesperrt oder in der Leistungsfähigkeit stark eingeschränkt ist. Da der Straßenzug Verlängerter Ostring – Ostring – B75 / Beimoorweg als Bedarfsumleitung für die BAB A1 fungiert, werden die Hauptverkehrsströme dann direkt über die Stadt geleitet und führen dort zu erheblichen Überlastungen. Dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen ist das städtische Straßennetz nicht mehr gewachsen.

Insgesamt kann ein großer Anteil der Hauptverkehrsstraßen keinen signifikanten Mehrverkehr mehr aufnehmen. Dies bedeutet auch, dass städtebauliche Vorhaben, die zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugen, an diesen Straßen nur noch bedingt verkehrsverträglich anzubinden sind. Auch wenn die Leistungsfähigkeit der direkt zugeordneten Knoten eventuell noch gegeben ist, ist vor allem die weitere Verteilung im übergeordneten Straßennetz häufig kritisch. Hier ist also eine verstärkte Integration der Stadt- und Verkehrsplanung gefordert. Die Bereiche, in denen eine **städtebauliche Verdichtung generell problematisch** werden könnte und daher einer sorgfältigen Prüfung bedarf, sind:

- die Hamburger Straße (B75) im Bereich Gewerbegebiet West,
- die Lübecker Straße (B75),
- das Umfeld des Beimoorknötens,
- der Beimoorweg zwischen Beimoorknötens und K.-Fischer-Str.,
- der Bereich Verlängerter Ostring / Autobahn-Anschlussstelle.



Bild 2-8: Verkehrsbild im übergeordneten Ahrensburger Straßennetz 2010

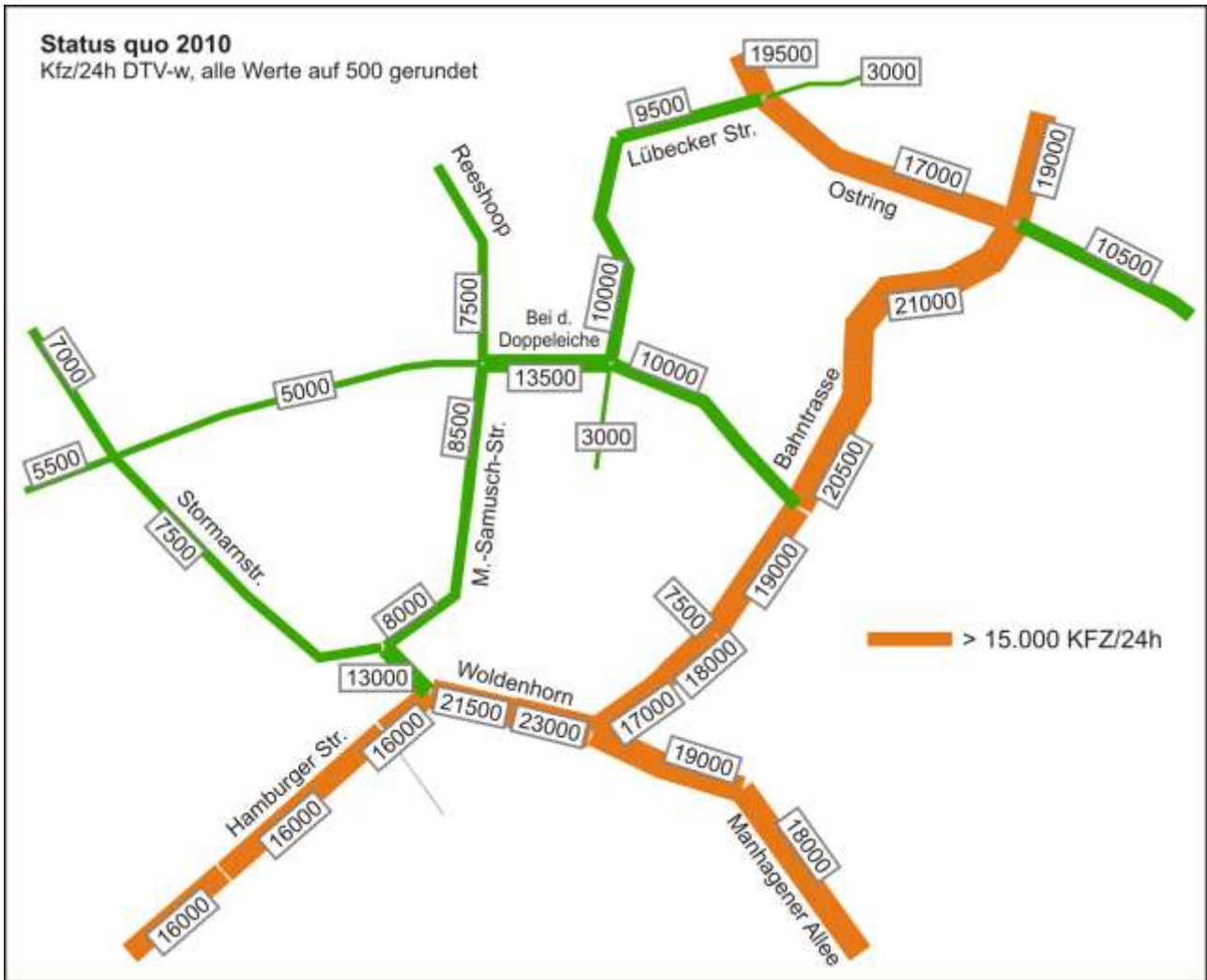


Bild 2-9: Verkehrsbild 2010 – Ausschnitt Innenstadt

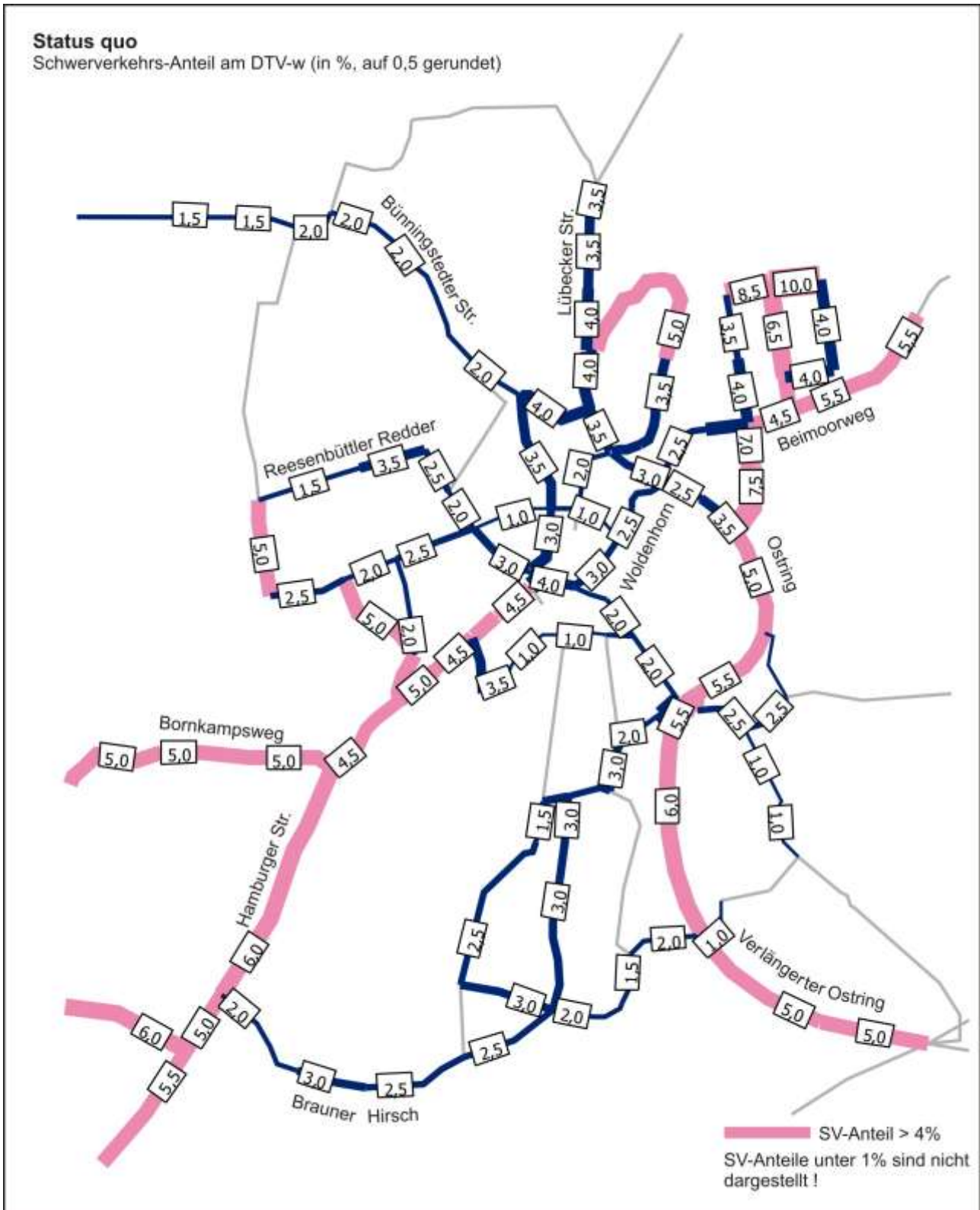


Bild 2-10: Schwerverkehrsanteile im übergeordneten Straßennetz 2010

### 2.2.5 Räumliche Ausprägung des Verkehrs

Eine wichtige Frage für die künftige Verkehrsentwicklungsplanung und die Potenzialabschätzung verlagerbarer Kfz-Verkehre ist die räumliche Zuordnung der maßgeblichen Verkehrsströme und hierbei insbesondere die Auswertung der Durchgangsverkehre.

Wie sich bereits bei der Auswertung der Pendlerströme angedeutet hat, entfällt mit fast 50% der mit Abstand größte Anteil des Kfz-Aufkommens im Ahrensburger Stadtgebiet auf den **Zielverkehr**. Dieser entsteht im Wesentlichen aus Fahrten von Verkehrsteilnehmern, die im Umland Ahrensburgs wohnen und in Ahrensburg arbeiten, einkaufen oder einer Freizeitbeschäftigung nachgehen. Dieser hohe Anteil resultiert aus der starken Zentralität und Attraktivität Ahrensburgs und liegt über dem Wert vergleichbarer Städte. Der hohe Stellenwert des Zielverkehrs bedeutet aber auch, dass eine nachhaltige Reduzierung des Kfz-Verkehrs in Ahrensburg ohne die Einbeziehung des Zielverkehrs kaum möglich ist. Insofern spielen die regionalen Bezüge des Verkehrssystems eine wichtige Rolle.

Der **Binnenverkehr** ist mit rund 25% Anteil bereits deutlich abgestuft, der **Quellverkehr**, also Fahrten der Ahrensburger Bevölkerung ins Umland, liegt sogar nur bei etwa 18%. Dies deutet darauf hin, dass die Ahrensburger Bevölkerung sich offenbar überwiegend in Ahrensburg selbst versorgt und auch dort arbeitet. Dies belegen auch die mit Ausnahme der Relation nach Hamburg geringen Auspendlerströme.

Der **Durchgangsverkehr** liegt lediglich bei knapp über 10% und damit sogar unter dem in anderen vergleichbaren Städten üblichen Anteil von 12-15%. Positiv wirken sich hier vor allem die in den letzten Jahren erhöhte Leistungsfähigkeit der BAB A1 und der Weiterbau der BAB A20 aus, die auch im an Ahrensburg angrenzenden regionalen Straßennetz zu Umverlagerungen von Kfz-Verkehren geführt haben.

Die größten Ströme des Durchgangsverkehrs finden sich zwischen dem nördlichen Ahrensburger Umland und der Autobahn sowie zwischen dem südwestlich angrenzenden Hamburger Stadtgebiet und der Autobahn. Dies führt dazu, dass auf dem Straßenzug Lübecker Straße – Ostring – Verlängerter Ostring der Anteil des Durchgangsverkehrs bei fast 18% liegt und auf der Route über Brauner Hirsch – Dorfstraße sogar bei über 20% (!), bei allerdings geringer Kfz-Gesamtbelegung. Somit stellen sich die Auswirkungen des Durchgangsverkehrs im Ahrensburger Straßennetz sehr unterschiedlich dar.



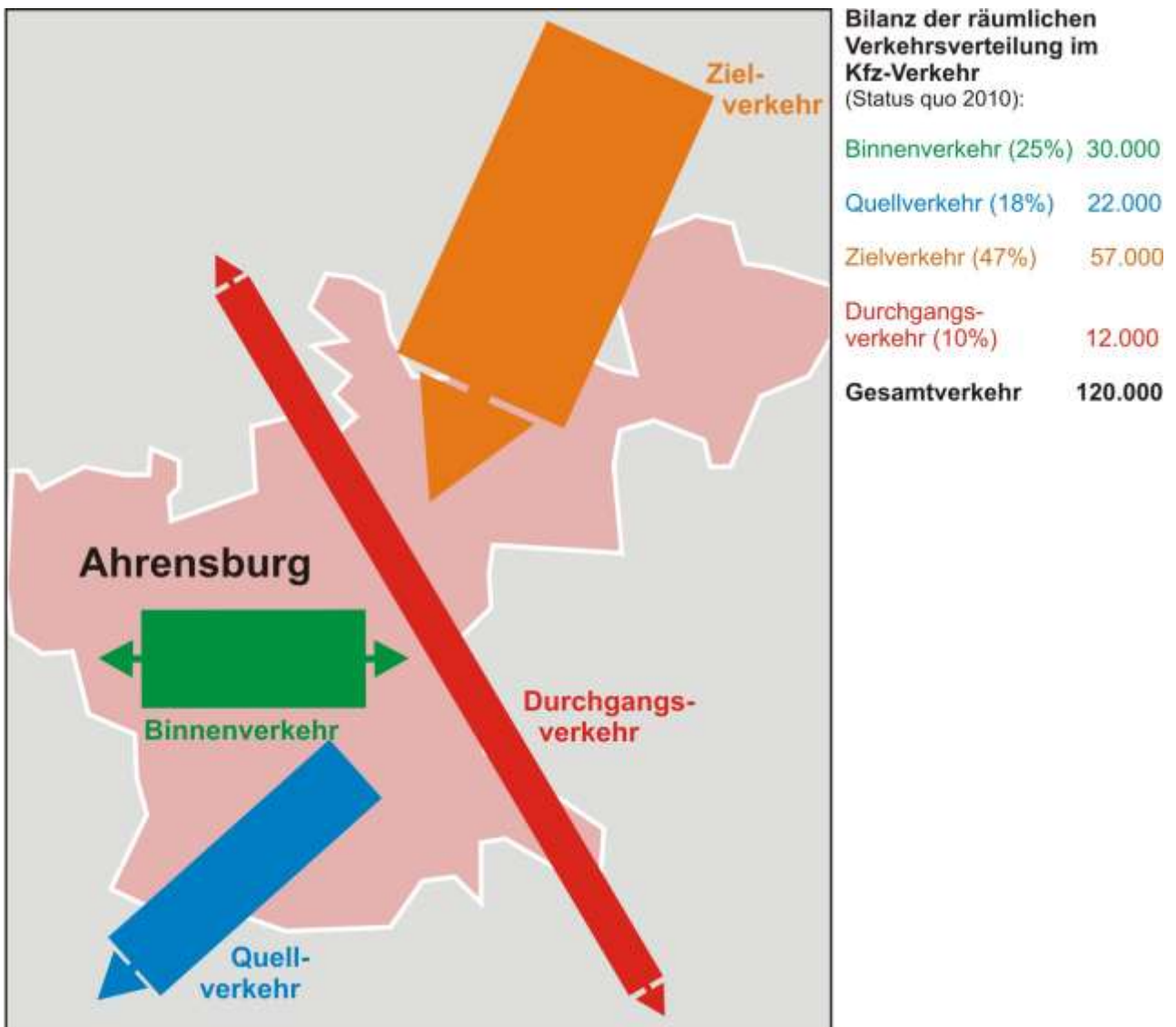


Bild 2-11: Räumliche Zuordnung der Kfz-Verkehre in Ahrensburg



## 2.3 Bestand und Befunde zum ruhenden Verkehr

### 2.3.1 Ergebnistelegamm

#### Stärken

- ↑ Ausreichendes Angebot an öffentlichen Stellplätzen im Stadtzentrum.
- ↑ Parkieranlagen überwiegend in günstiger Lage zum zentralen Einkaufsbereich (Rondeel / CCA).
- ↑ Kundenfreundlichkeit durch geringe Parkgebühren auch in zentralen Lagen, teilweise sogar kostenlose Stellplätze.

#### Schwächen

- ↓ Signifikante Anzahl kostenloser oder unbewirtschafteter Stellplätze im Stadtzentrum erschwert Steuerung des ruhenden Verkehrs und erschwert Verlagerung auf den „Umweltverbund“.
- ↓ Keine transparente Strategie für die Parkraumbewirtschaftung.
- ↓ Wenige Anreize für Nutzung von Parkieranlagen in peripherer Lage führen zu unwirtschaftlicher Auslastung.
- ↓ Stellplatzdefizite im Bereich des Bahnhofs bergen die Gefahr einer weiteren Verlagerung in die angrenzenden Wohngebiete.

### 2.3.2 Parkraumangebot

Im Stadtzentrum von Ahrensburg sind derzeit rund **1.800 öffentlich zugängliche Stellplätze** (ohne P+R-Parkhaus am Bahnhof) verfügbar, davon rund 1.500 in Parkieranlagen (Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen). Die Parkieranlagen verteilen sich über die gesamte Fläche des Zentrumsbereiches, wobei sich ein signifikanter **Schwerpunkt der Kapazitäten im westlichen Bereich** rund um den Rathausplatz gruppiert. Hier liegen an der Stormarnstraße und am neuen CCA auch die größten Parkieranlagen in Ahrensburg. Im Zusammenhang mit der Neubebauung an der Manfred-Samusch-Str. und am AOK-Knoten sind in den letzten Jahren einige zentrale Stellplätze entfallen. Dies hat dazu beigetragen, dass auf dem Rathausplatz im Vergleich zu den 2009 durchgeführten Erhebungen (vgl. dazu Teil 1 des Masterplans Verkehr) die Auslastung deutlich zugenommen hat und an Wochenmarkttagen, an denen dieser Parkplatz zeitweise nicht zur Verfügung steht, die Parkraumsituation am westlichen Zentrumsrand angespannt ist.

Die räumliche Konzentration der Parkplätze auf der Zentrums-Westseite trägt dazu bei, dass auch Verkehre, die Ahrensburg aus dem Osten im Wesentlichen über die Manhagener Allee erreichen, zum Teil längere Wege in Kauf nehmen müssen, um die Parkmöglichkeiten zu erreichen.



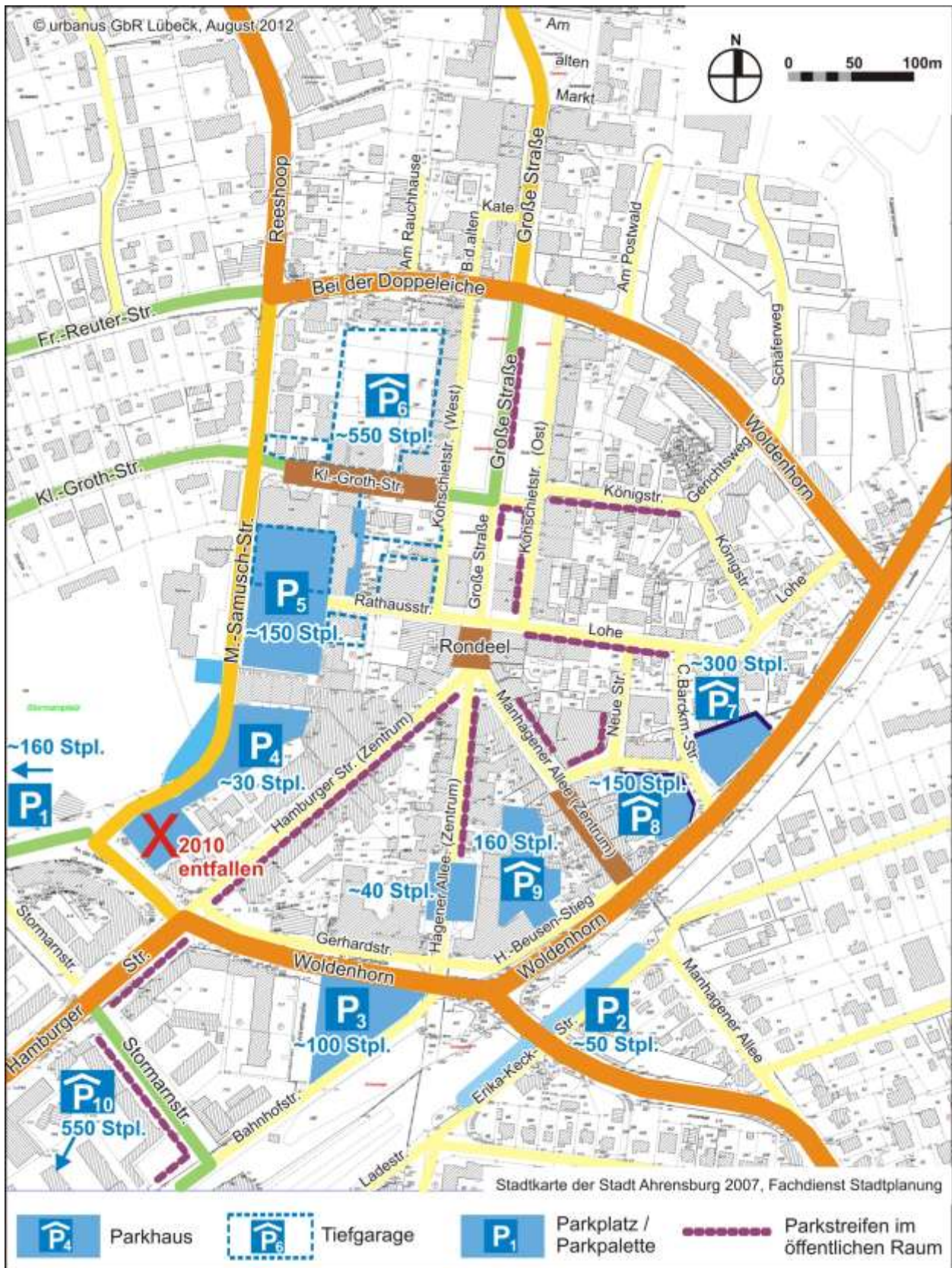


Bild 2-14: Öffentlicher Parkraum im Ahrensburger Stadtzentrum

### 2.3.3 Parkraumbewirtschaftung

Im Stadtzentrum von Ahrensburg und dort auch in zentraler Lage gibt es noch einige Parkplätze, die nicht bewirtschaftet oder zumindest zeitweise kostenlos sind. Unbefriedigend ist vor allem die Situation rund um den Bahnhof, wo sich die Ansprüche einer (kostenlosen) P+R-Nutzung mit den Anforderungen an (kostenpflichtiges) zentrumsbezogenes Parken überlagern. Die Ausgestaltung der Parkraumbewirtschaftung ist für Außenstehende noch wenig transparent. Nachteilig ist, dass die **Parkraumbewirtschaftung nicht flächendeckend vereinheitlicht** ist. So gibt es beispielsweise in den privaten Parkieranlagen eine andere Gebührenordnung als bei den öffentlichen Parkplätzen.

Die Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze erfolgt durch die Stadt im Wesentlichen über die Ausgabe von Parkscheinen, die an im Zentrum verteilten Parkscheinautomaten erworben werden können. Die **Gebühren** liegen überwiegend bei noch moderaten 50 Eurocent pro 30 Minuten, zusätzlich besteht eine Begrenzung der **Parkdauer** auf 3 Stunden. Ab 18 Uhr an Werktagen und ab 13 Uhr an Sonnabenden sind die öffentlichen Parkplätze kostenfrei nutzbar.

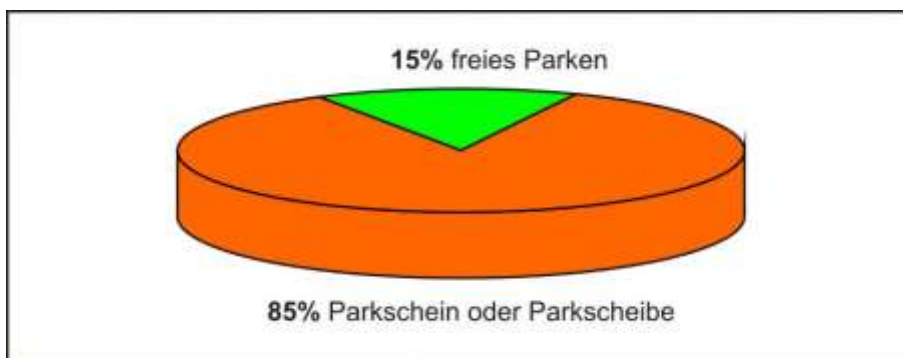


Bild 2-15: Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze im Stadtzentrum

Die Verfügbarkeit kostenfreier Parkplätze trägt dazu bei, dass gebührenpflichtige Parkieranlagen in peripherer Lage meist weniger genutzt werden. So gibt es speziell rund um den Bahnhof tagsüber nur selten freie Kontingente, während die Auslastung im Parkhaus Alte Meierei noch nicht befriedigend ist. Zusätzlich gibt es Anzeichen, dass nennenswerter **Parksuchverkehr rund um den Bahnhof mittlerweile in die angrenzenden Wohnstraßen verdrängt** wird (z.B. Adolfstr., Bogenstr., Bargaenkoppelredder).



Parkzone im Bereich der Großen Straße

### 2.3.4 Parkleitsystem

Das Parkleitsystem im Ahrensburger Stadtzentrum beschäftigt die Stadt Ahrensburg seit vielen Jahren. Das Parkleitsystem besteht derzeit aus einer **stationären Beschilderung** der einzelnen Parkierungsanlagen im Wesentlichen im Bereich des Zentrums-Ringes. Die Parkierungsanlagen sind über eine Nummer und eine Farbe, die die räumliche Zuordnung angibt, gekennzeichnet. Bisher verfügen nur die Parkhäuser und die CCA-Tiefgarage über eine positiv-negativ-Darstellung der Auslastung, ein dynamisches Parkleitsystem gibt es bisher nicht.

Generell zeigen Untersuchungen aber, dass vor allem in Klein- und Mittelstädten Parkleitsysteme selbst von Ortsunkundigen relativ selten zur Orientierung genutzt werden. In vielen Fällen ist sogar eine Beschilderung im unmittelbaren Umfeld bzw. im Zulauf der jeweiligen Parkierungsanlage ausreichend.

Für die Stadt Ahrensburg wird das statische System in der jetzigen Form als ausreichend angesehen, insbesondere da die Anzahl und die räumliche Entfernung der Parkierungsanlagen sich vergleichsweise übersichtlich gestaltet. Gegen das dynamische System sprechen vor allem die hohen Investitions- und Unterhaltungskosten und der Umstand, dass zu den meisten Zeiten im Stadtzentrum noch ausreichend freie Stellplätze verfügbar sind. Hinzu kommen auch negativen Erfahrungen beispielsweise der Stadt Itzehoe mit der Zuverlässigkeit elektronischer Systeme.

Einer dringenden gestalterischen Überarbeitung bedürfen die **Informationstafeln**, die derzeit eine unzureichende Informationsqualität und auch erhebliche Gestaltungsdefizite aufweisen. Hier wäre ein plakativeres bzw. besser wahrnehmbares Layout zu empfehlen. Auf Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom Mai 2009 wurden diese Infotafeln allerdings an den Zufahrten zum Stadtzentrum bereits entfernt und befinden sich jetzt nur noch an den zentralen Parkierungsanlagen.

Generell besteht aber beim Parkleitsystem kein akuter Handlungsbedarf.



*Gestalterisch unzureichende Infotafeln zum Parken in Ahrensburg*



*Wegweisung zu den Parkierungsanlagen im Stadtzentrum*

## 2.4 Bestand und Befunde zum ÖPNV

### 2.4.1 Ergebnistelegamm

#### Stärken

- ↑ Anbindung an zwei Bahnstrecken mit vielfältigen Direktfahrtbeziehungen.
- ↑ Stadtbussystem mit vertaktetem Fahrplan.
- ↑ Fast vollständige Erschließung des städtischen Siedlungsgebietes.
- ↑ Zentraler Verknüpfungspunkt (ZOB) in günstiger Lage zum Stadtzentrum bzw. zu wichtigen Verkehrszielen.
- ↑ Integration in den HVV- und SH-Tarif.
- ↑ Moderne Fahrzeuge mit Niederflurtechnik.
- ↑ Überwiegend hochwertige Haltestellen im HVV-Standard.
- ↑ Hochwertige Fahrgastinformationen und ÖPNV-Marketing durch den HVV.
- ↑ Gute Bahnverbindungen Richtung Hamburg.
- ↑ Tagsüber weitgehend koordinierte Anschlüsse Bus – Bahn am Bahnhof Ahrensburg.

#### Schwächen

- ↓ Unbefriedigendes Angebot in den verkehrlichen Randzeiten.
- ↓ Teilweise unübersichtliche und umwegige Linienführung im Stadtverkehr.
- ↓ Linien mit einem stündlichen Fahrtenangebot sind wenig geeignet, um Neukunden zu gewinnen bzw. Kfz-Verkehr auf den ÖPNV zu verlagern.
- ↓ Deutliche Defizite in der Angebotsqualität des regionalen Busverkehrs.
- ↓ Keine systematische und attraktive Vernetzung zum Individualverkehr.
- ↓ Keine systematische ÖPNV-Beschleunigung.
- ↓ Fehlende Fahrplankoordination zwischen Regionalbahn und U-Bahn.
- ↓ Keine Zubringerverkehre zum Regionalexpress (RE) von/nach Hamburg.

### 2.4.2 Linien- und Haltestellennetz

Sowohl für die regionalen Zielverkehre als auch für die Ahrensburger Pendler insbesondere Richtung Hamburg spielen die Bahn bzw. der **Schiennenpersonennahverkehr** (SPNV) eine zentrale Rolle. Da viele Bahnnutzer speziell aus der Region mit dem Kfz zum Bahnhof Ahrensburg fahren und das dortige P+R-Angebot nutzen, wird der Nutzen der Bahn in Bezug auf die Verkehrssituation in Ahrensburg jedoch relativiert.

Mit der zusätzlichen Anbindung ans U-Bahn-Netz verfügt Ahrensburg über eine insgesamt **hochwertige Bahnanbindung**, die vielfältige direkte Fahrtbeziehungen insbesondere in den Hamburger Raum ermöglicht. Knapp 1/3 der Ahrensburger Bevölkerung wohnen im fußläufigen Einzugsbereich einer Bahnstation (maximal 12 Minuten Fußweg), so dass hier auch eine gute Erschließungswirkung besteht. Mit der geplanten S-Bahn Hamburg – Ahrensburg (S4) ergeben sich hier noch weitere positive Perspektiven.



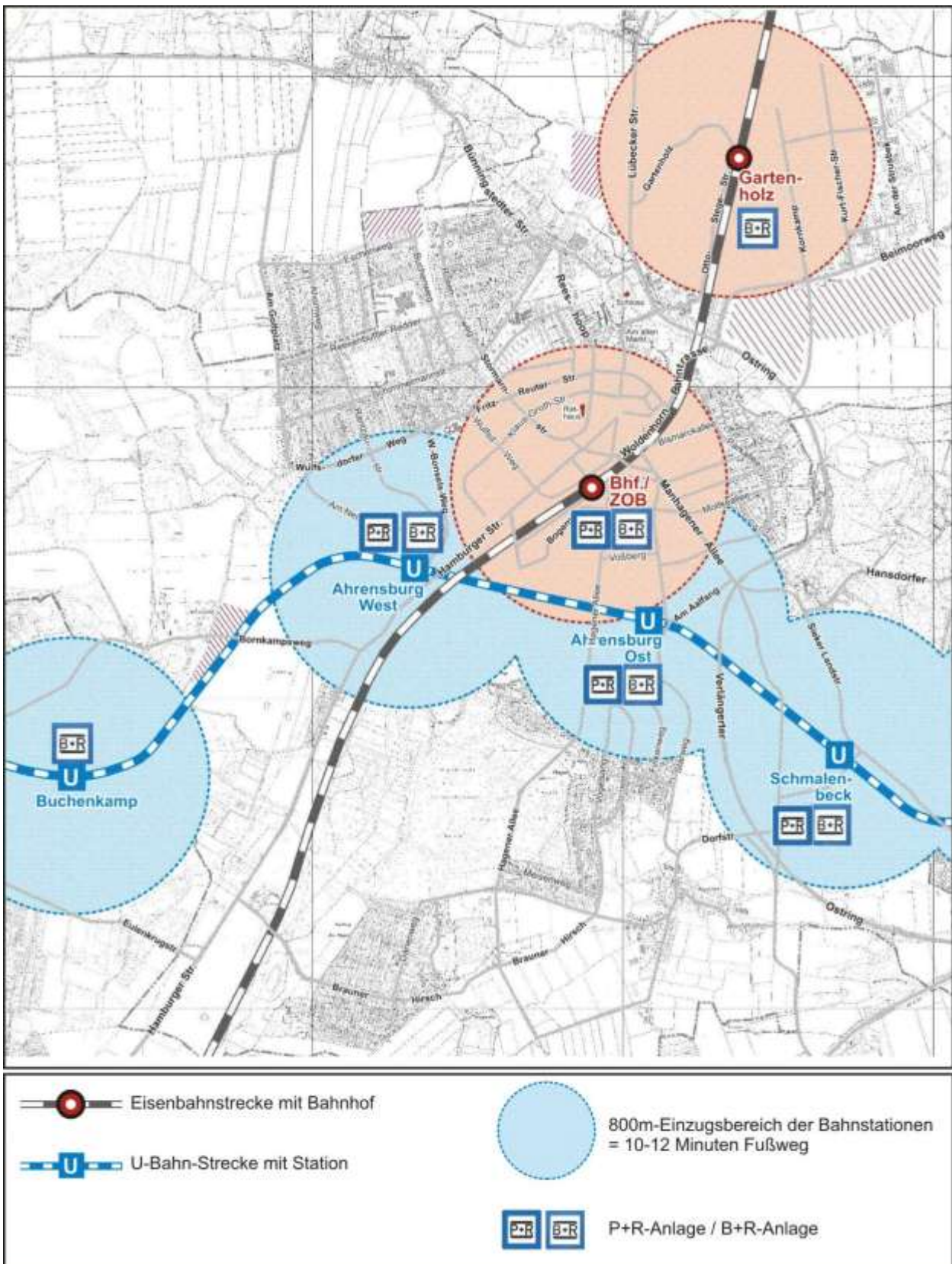


Bild 2-16: Erschließungswirkung der Bahn in Ahrensburg

Mit der 2010 erfolgten Eröffnung der **Bahnstation Gartenholz** hat sich die Attraktivität der Bahnanbindung weiter spürbar verbessert, von der nicht nur die Anwohner im Gartenholz, sondern auch die Beschäftigten im GE Nord profitieren.

Das ÖPNV-Angebot innerhalb der Stadt Ahrensburg wird im Wesentlichen vom Busverkehr getragen, der die Hauptverkehrsströme im Binnenverkehr abdeckt, aber auch eine wichtige Zubringerfunktion zur Bahn erfüllt.

Der eigentliche „**Stadtverkehr Ahrensburg**“ (hier als funktionale Bezeichnung) wird von 5 Stammlinien gebildet, die sich alle auf das Ahrensburger Stadtgebiet beschränken. Hinzu kommt eine Schülerverkehrslinie, die quer durch Ahrensburg verläuft. Durch das enge Siedlungsgeflecht übernehmen zusätzlich einige HVV-Linien wichtige Verbindungen innerhalb Ahrensburgs.

Das **Liniennetz** ist weitgehend radial auf das Stadtzentrum mit dem Hauptbezugs- und Umsteigepunkt Bahnhof / ZOB ausgerichtet, so dass Querverbindungen (z.B. vom Wohngebiet West zum GE Nord oder vom Waldgut Hagen nach Hamburg-Volksdorf) in der Regel einen Umweg über den ZOB oder die Bahn erfordern. Damit erhöhen sich aber die Fahrzeiten so stark, dass der ÖPNV hier zum Teil nicht mehr konkurrenzfähig ist.

In Bezug auf die **Fahrzeit ins Stadtzentrum** ist das Anfahren des ZOB für die südlichen Stadtgebiete eher ungünstig, da keine Anbindung an den Markt / Rathausplatz besteht. Allerdings sind auch die Fußwegzeiten vom ZOB in die zentrale Einkaufszone vertretbar.

Wegen der Kompaktheit des Stadtgebietes bzw. der kurzen Wegeentfernungen ist der ÖPNV sehr umwegempfindlich, d.h. seine Konkurrenzfähigkeit zu anderen Verkehrsmitteln insbesondere auch zum Fahrrad wird durch Umwegfahrten negativ beeinflusst. Im Stadtverkehrsnetz sind zwar Umwegfahrten vor allem im nördlichen und westlichen Stadtgebiet gegeben, in Abwägung mit der Erschließungsqualität sind diese aber verkehrlich noch vertretbar. Ohnehin ist die komplette Erschließung des Ahrensburger Stadtgebietes in wirtschaftlicher Hinsicht eher schwierig.

Aus Nutzersicht nicht akzeptabel ist allerdings die Anbindung des Neubaugebietes am Bornkampsweg, da hier die Fahrzeit zum Stadtzentrum sogar vom Fahrrad unterboten wird.



*Neue Bahnstation Gartenholz*

Mit dem **ZOB am Bahnhof** ist der ÖPNV nur peripher an das Stadtzentrum und den zentralen Einkaufsbereich angeschlossen. Die wichtigsten Ziele sind aber zu Fuß vom ZOB in akzeptabler Zeit gut erreichbar. Lediglich zum Markt / Rathaus sind rund 10 Minuten Fußwegzeit in Kauf zu nehmen.

Das mit Abstand wichtigste städtische **Verkehrsziel** außerhalb des Stadtzentrums ist derzeit das **GE Nord**. Mit den beiden Linien 169 und 469 wird hier die Erschließung hergestellt, wenngleich die Anbindungsqualität nicht das Potenzial widerspiegelt. Nachteilig ist, dass es nur eine direkte Anbindung des Bahnhofs / ZOB und der Bahnstation Gartenholz gibt. Somit müssen praktisch alle ÖPNV-Kunden ins GE Nord mindestens einmal Umsteigen. Hinzu kommt, dass die Herstellung von annehmbaren Anschlüssen an der Bahnstation Gartenholz einen unverhältnismäßig hohen Betriebsaufwand bedeutet. Zum Fahrplanwechsel 2012/2013 wird hier aber bereits an einer Neuordnung der Linienbusanbindung gearbeitet. Für Einpendler aus der Region ist das GE Nord insgesamt eher ungünstig erreichbar.

Die **Haltestellenabstände** sind für einen Stadtverkehr angemessen. Bei einem 400m-Einzugsbereich (entspricht etwa 5 Minuten Fußweg) ist das Ahrensburger Siedlungsgebiet insgesamt gut abgedeckt. Als **Erschließungsdefizite** sind zu nennen:

- Das Villengebiet im Bereich der Parkallee, das allerdings für den Linienbus nur schwer befahrbar ist und zudem nur ein geringes ÖPNV-Potenzial aufweist.
- Die Wohnbebauung im Bereich Eschenweg und Buchenweg, wo ebenfalls eine Busbefahrung schwierig ist (schmale Straßen, zum Teil mit Kopfsteinpflaster oder Verkehrsberuhigung).
- Das Wohngebiet am Ahrensburger Redder, das durch die Straßenführung und Verkehrsberuhigung ebenfalls nur schwer erschließbar ist.
- Das Wohngebiet Ahrensfelde im Bereich der Dorfstraße, das nur durch die Schulbuslinie angebunden ist. Hier besteht aus Gutachtersicht durchaus Handlungsbedarf, ggf. auch in Kombination mit dem Ahrensburger Redder.

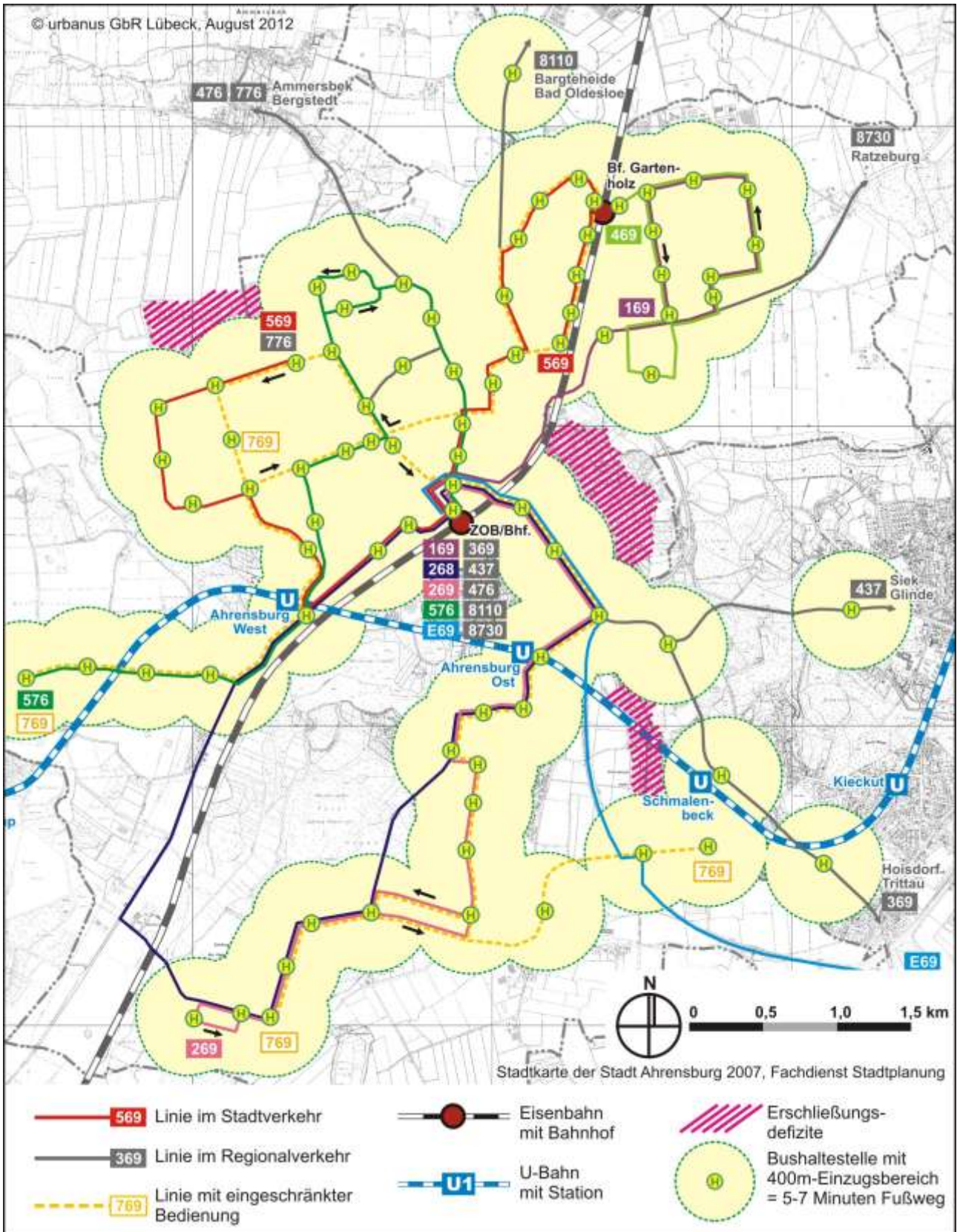


Bild 2-17: Linienverläufe und Haltestellen des Stadtverkehrs Ahrensburg

### 2.4.3 Verkehrsangebot und Vernetzung

Mit durchschnittlich 4 Fahrten pro Stunde im Regionalbahnverkehr und einem 20-Minuten-Takt bei der U-Bahn, der in den Hauptverkehrszeiten sogar auf 10-Minuten verdichtet wird, verfügt Ahrensburg auch im Vergleich zu anderen Mittelzentren in Schleswig-Holstein über ein **gutes Verkehrsangebot auf der Bahn**, das auch für wahlfreie Verkehrsteilnehmer attraktiv ist bzw. eine annehmbare Verkehrsmittelalternative darstellt.

Nachteilig und attraktivitätsmindernd für die Bahn sind die **fehlende räumliche Verknüpfung zwischen SPNV und U-Bahn** sowie die fehlende Koordination der Fahrplankette (U-Bahn 20 Min.-Takt, SPNV ca. 30-Min.-Takt). Dies wirkt sich auch nachteilig auf die Buszubringerverkehre aus, da nur ausgewählte Anschlüsse optimal gestaltet werden können.

Die vom Fahrtenangebot attraktivsten **Linien im Stadtverkehr** sind die Linien 269 und 569, die in der Woche tagsüber durchgehend im 30-Minuten-Takt verkehren und auch am Wochenende noch eine vertretbare Angebotsqualität aufweisen. Diese Linien sind auch am ehesten dazu geeignet, zusätzliche ÖPNV-Potenziale zu erschließen. Mit einem Stundentakt ist das Angebot auf der Linie 169 bereits deutlich abgestuft. Angesichts der rund 10.000 Arbeitsplätze im GE Nord mit zusätzlichem Fachmarktzentrum ist das Angebot hier wenig attraktiv. Auch die Linie 469 kann mit ihren nicht optimalen Anschlusszeiten von/zur Bahn wenig überzeugen, der 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten bringt „keine echten Nutzen“. Die Linie 576 weist schließlich nicht nur eine ungünstige bzw. wenig transparente Linienführung auf, sondern verkehrt auch erst nach der Früh-Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt und ist damit für Berufspendler eher ungeeignet.

Die dichteste Bedienung besteht in der Manhagener Allee und in der Hamburger Straße, wo sich mehrere Linien überlagern. Linienüberlagerungen führen allerdings nicht immer zu einer deutlichen Verbesserung der Bedienungsqualität, da die Linien teilweise in einer ähnlichen Fahrplanlage verkehren, um die Bahnanschlüsse herzustellen.

Die **Bedienungszeit der Stadtverkehrslinien** liegt zwischen etwa 5 und maximal 21 Uhr. Lediglich das Wohngebiet Gartenholz und das GE Nord werden noch bis etwa 23 Uhr bedient. Sowohl im Abendverkehr als auch am Wochenende ist das Fahrtenangebot generell auf einen Stundentakt reduziert, wobei das GE Nord am Wochenende überhaupt nicht bedient wird. Dies bedeutet eine deutliche Qualitätseinbuße speziell für Kunden, die auf den ÖPNV angewiesen sind.

Linien-Nr.	Linienverlauf	Takt bzw. Fahrtenanzahl		
		Mo-Fr	Sams-tag	Sonn-tag
169	Bf. Ahrensburg - Gewerbegebiet Nord - Bf. Ahrensburg	60"-Takt	/	/
268	Bf. Ahrensburg - U Ahr. Ost - Dänenweg - Bf. Ahrensburg	60"-Takt	60"-Takt	60"-Takt
269	Bf. Ahrensburg - U Ahrensburg Ost - Am Kratt	30"-Takt	30"-Takt	60"-Takt
369	Bf. Ahrensburg - U Großhansdorf - Hoisdorf - Trittau	60"-Takt	60"-Takt	120"-Takt
437	Bf. Ahrensburg - U Großhansdorf - Siek - Glinde	60"-Takt <sup>1)</sup>	/	/
469	Bf. Gartenhorl - Gewerbegebiet Nord - Bf. Gartenholz	30" / 60"-Takt	/	/
476	Bf. Ahrensburg - Ammersbek - U Hoisbüttel - Duvenstedt	120"-Takt <sup>1)</sup>	120"-Takt	120"-Takt
569	Gartenholz - Bf. Ahrensburg - Schulzentrum Heimgarten	30"-Takt	30"-Takt	60"-Takt
576	Bf. Ahrensburg - Siedlung Steinkamp - Wulfsdorf	30" / 60"-Takt	60"-Takt	60"-Takt
648	U Ahrensburg West - Gartenholz - U Berne (NachtBus)	/	6 x	6 x
658	Bf. Ahrensburg - U Großhansdorf - Siek - Bf. Ahr. (NachtBus)	/	4 x	4 x
769	Ahrensburger Schulen - Gartenholz - Wulfsdorf	25 x <sup>2)</sup>	/	/
776	Ahrensburger Schulen - Bünningstedt - Hoisbüttel	13 x <sup>2)</sup>	/	/
E69	Bf. Ahrensburg - Ahrensburger Redder - Siek (EilBus)	60"-Takt	/	/
8110	Bf. Ahrensburg - Bargtheide - Bad Oldesloe	60"-Takt	120"-Takt	120"-Takt
8730	Bf. Ahrensburg - Sandesneben - Nusse - Ratzeburg	60"-Takt	6 x	6 x
R10	Lübeck Hbf - Bad Oldesloe - Ahrensburg - Hamburg Hbf	20" / 30"-Takt	30"-Takt	30"-Takt
U1	Großhansdorf - Ahrensburg - Hamburg Hbf - Norderstedt	10" / 20"-Takt	20"-Takt	20"-Takt
1) zusätzliche Fahrten zu Schulbeginn bzw. -ende		Stand/Quelle:		
2) auf Schulbeginn und -ende abgestimmte Fahrten		HWV Fahrplan 2012, Kreis Stormarn		

Bild 2-18: Verkehrsangebot im Ahrensburger ÖPNV-System 2011/2012

Angebotsdefizite bestehen auch im Regionalverkehr, wenngleich inzwischen auf den meisten regionalen Verbindungsachsen nach Ahrensburg bereits Stundentakte realisiert sind. Damit liegt die Angebotsdichte vielfach höher als im Umland anderer Mittelzentren. Das vom Kreis Stormarn entwickelte vertaktete Grundnetz und die von Hamburg ausstrahlenden Stadtbuslinien bilden zumindest ein akzeptables Basisangebot auch in den Schulferien. Dennoch leistet der Regionalverkehr bzw. der Linienbusverkehr im Ahrensburger Verflechtungsraum derzeit keinen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation in Ahrensburg und spricht offenbar kaum wahlfreie Verkehrsteilnehmer an. Besonders nachteilig ist der stark ausgedünnte Fahrplan am Abend und am Wochenende.

Die vertakteten Buslinien sind am Bahnhof Ahrensburg mit akzeptablen **Übergangszeiten mit der Bahn** verknüpft. Fahrplantechnisch sind die meisten Buslinien auf die „Rendevouz-Zeitpunkte“ etwa um `15 und `45 am ZOB ausgerichtet. Damit bestehen auch einige gute Übergänge im Bussystem. Die Fahrplankoordination führt aber auch dazu, dass der ZOB mittlerweile an der Kapazitätsgrenze angekommen ist. Bei einer Fahrplanverdichtung oder der Einführung neuer Linien unter Beibehaltung der auf den ZOB ausgerichteten Halbmeserlinienstruktur wird eine Überplanung und Erweiterung der Verknüpfungsanlage am Bahnhof erforderlich.

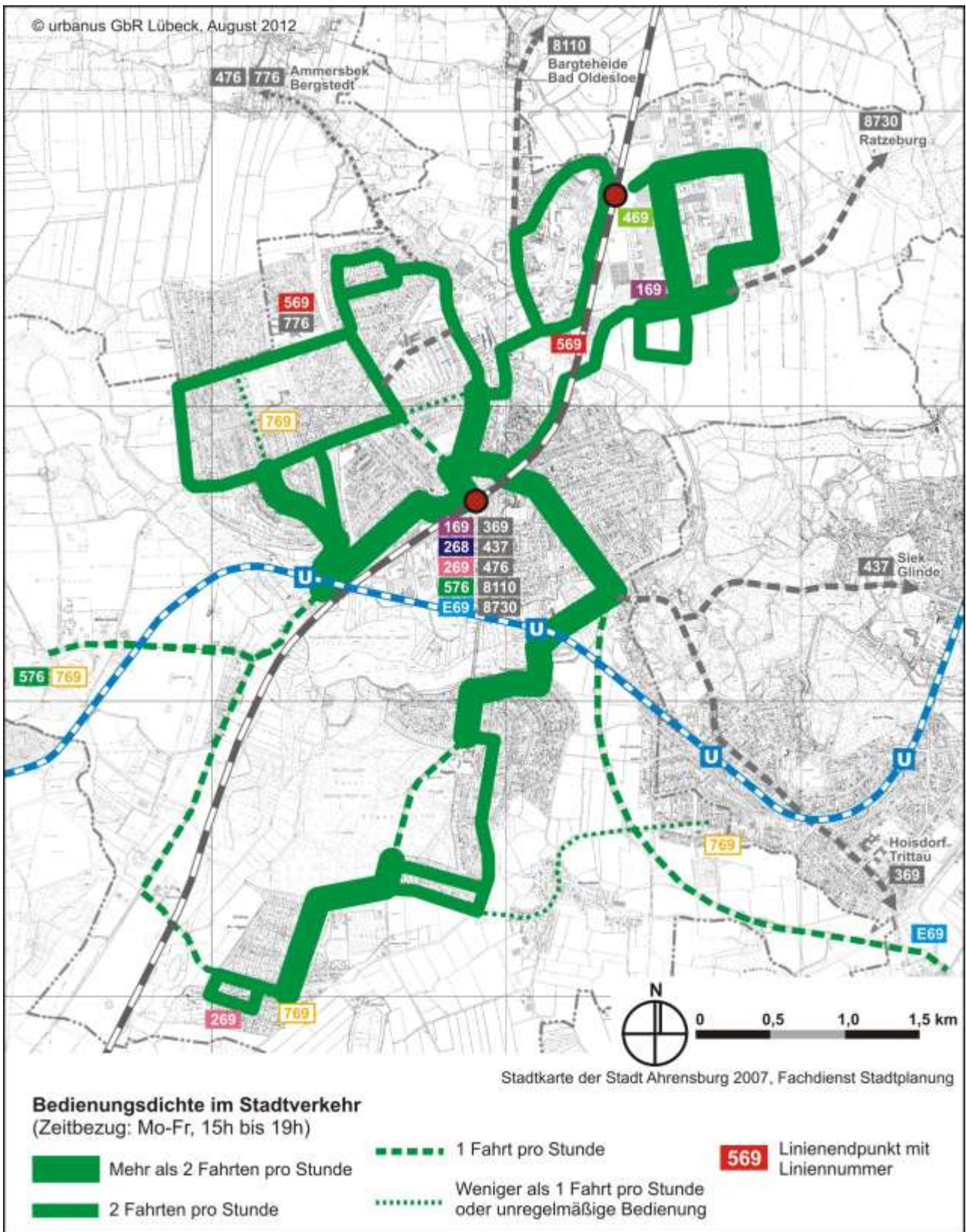


Bild 2-19: Streckenbezogene Bedienungshäufigkeit im Linienbusverkehr (Fahrplan 2012)



#### 2.4.4 Weitere Komponenten des ÖPNV-System

Die Zugehörigkeit zum HVV-Verkehrs- und Tarifverbund macht sich bei vielen ÖPNV-Qualitätskriterien positiv bemerkbar. Die künftig im Stadtverkehr zum Einsatz kommenden **modernen Fahrzeuge** mit Niederflurtechnik und Klimaanlage, **Haltestellen im HVV-Standard** mit einer vergleichsweise komfortablen Ausstattung und der speziell für lange Strecken günstige **HVV-Tarif** sind wesentliche Aspekte, die ein insgesamt positives ÖPNV-Image fördern und auch wahlfreie Verkehrsteilnehmer zur ÖPNV-Nutzung animieren.

Auch die **Fahrgastinformation** und das ÖPNV-Marketing unterstützen das positive Erscheinungsbild. Der HVV setzt hier auf kontinuierliche Weiterentwicklung, kundenorientierten Service und konsequenten Einsatz der „neuen Medien“. Mit dem neu eingeführten eigenständigen Fahrplan- und Informationsheft zum Stadtverkehr Ahrensburg kann jetzt eine gezieltere Bewerbung der potenziellen Kunden erfolgen.

Negativ für den Busverkehr ist, dass Behinderungen im Straßenverkehr unmittelbar auch die ÖPNV-Bedienungsqualität beeinträchtigen. Aufgrund der kurzen Wege sind schon Verspätungen von wenigen Minuten ein erheblicher Wettbewerbsnachteil für den Stadtverkehr. Da für die Buslinienführung auf den Hauptverkehrsstraßen kaum vertretbare Alternativen bestehen, kommt der **ÖPNV-Beschleunigung** in Ahrensburg eine wichtige Rolle zu. Die meisten Lichtsignalanlagen (LSA) an den Busstrecken sind zwar verkehrstechnisch für eine Busbeeinflussung eingerichtet, diese wird aber derzeit nicht systematisch eingesetzt und auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Das Beispiel des Kreises Pinneberg zeigt, wie eine konsequente ÖPNV-Beschleunigung in Kleinstädten aussehen kann.

Signifikanter Handlungsbedarf besteht allerdings noch hinsichtlich einer **systematischen Verknüpfung mit dem Individualverkehr**. Kapazitätsengpässe und Gestaltungsdefizite beim P+R- und B+R-Angebot trüben ebenso das Gesamtbild wie eine generell noch nicht ausgereifte „Partnerschaft“ zwischen ÖPNV und Radverkehr.



*Die Bushaltestellen im HVV-Standard weisen für einen Stadtverkehr eine adäquate Gestaltung auf*



*Moderne Fahrzeuge fördern ein positives Image des Stadtverkehrs*

## 2.5 Bestand und Befunde zum Fuß- und Radverkehr

### 2.5.1 Ergebnistelegamm

#### Stärken

- ↑ Großzügige Ausdehnung verkehrsberuhigter Bereiche.
- ↑ Teilräumliche Ansätze und zahlreiche Einzelmaßnahmen für hochwertige Radverkehrsanlagen.
- ↑ Überwiegend gute Bedingungen für Fuß- und Radverkehr an neu gebauten / umgebauten Straßen.
- ↑ Sukzessive Installation von hochwertigen Fahrradbügeln im Stadtzentrum und an den Bahnstationen.

#### Schwächen

- ↓ Nicht ausreichend attraktive Aufenthaltsflächen im Stadtzentrum und zum Teil auch Defizite in den Stadtquartieren.
- ↓ Keine konsequente Umsetzung eines hierarchisch strukturierten Radnetzes, insgesamt wenig Netztransparenz.
- ↓ Starke qualitative „Brüche“ bei den Fuß- und Radverkehrsanlagen, oft nur Minimalstandards.
- ↓ Komfortdefizite an Überquerungsstellen.
- ↓ Unzureichende Wegweisung für den Fuß- und Radverkehr.
- ↓ Zu wenige hochwertige Fahrrad-Abstellanlagen.

### 2.5.2 Generelle Situation

Als Grundlage für die Bestandsanalyse im Bereich Fuß- und Radverkehr wurden diverse Ortsbegehungen im Hauptstraßennetz sowie auf ausgewählten Radrouten durchgeführt. Grundsätzlich bestehen in Ahrensburg **gute Voraussetzungen für den Fußgänger- und Radverkehr**. Zum Einen ist das Stadtgebiet durch eine relativ günstige Topographie mit moderaten Höhenunterschieden gekennzeichnet. Zum Anderen hat sich das Stadtgebiet relativ gleichmäßig vom Stadtzentrum nach Außen entwickelt, so dass insgesamt gute Erreichbarkeitsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer bestehen. Das Stadtzentrum ist derzeit aus fast allen Stadtquartieren in höchstens 15 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen, die „Stadt der kurzen Wege“ ist generell prädestiniert für einen hohen Anteil des Fuß- und Radverkehrs.

Die Wegelänge und die Akzeptanz des nichtmotorisierten Verkehrs hängen allerdings auch von der städtebaulichen Infrastruktur in den Stadtquartieren ab. Im Hinblick auf die Einkaufsmöglichkeiten und die soziale Infrastruktur bestehen hier in Ahrensburg vergleichsweise gute Voraussetzungen. Signifikante Lücken in der Nahversorgung gibt es noch im südlichen Stadtgebiet (Waldgut Hagen) und mit Einschränkungen im Gartenholz und im westlichen Stadtgebiet.

Generell sind in Ahrensburg in den Fuß- und Radverkehrsanlagen zum Teil **starke Qualitätsbrüche** zwischen guten funktionalen und gestalterischen Beispielen auf der einen sowie Defiziten auf der anderen Seite festzustellen. Dies deutet darauf hin, dass bisher keine systematische und strategisch hinterlegte Fuß- und Radverkehrsplanung erfolgt ist, sondern diese aufgrund knapper Ressourcen zur Zeit im Wesentlichen auf isolierten Einzelmaßnahmen oder Maßnahmen im Zuge von Straßenumbauten beruht. Die Qualitätsbrüche weisen zum Teil auch auf eine **unzureichende Instandhaltung der Fuß- und Radverkehrsanlagen** hin, die allerdings durch den Baumbestand oft erschwert wird.

### 2.5.3 Fußverkehrsanlagen

Für den Fußgängerverkehr ist eine weitgehend flächendeckende Infrastruktur in Form von Gehwegen vorhanden. Dabei entsprechen jedoch einige Fußgängeranlagen besonders im Altbestand weder in der nutzbaren Breite noch im baulichen Zustand den heutigen Ansprüchen an ein attraktives Fußverkehrssystem.

An Hauptverkehrsstraßen entsprechen die Gehwege vielfach nur **Minimalstandards**, da vor allem in einigen Hauptverkehrsstraßen die Kfz-Fahrbahnen recht großzügig bemessen sind (z.B. Manhagener Allee ca. 7,50m, Lübecker Str. > 7,50m). Zum Teil ist auch die Nutzbarkeit durch Einbauten, Behältnisse oder parkende Fahrzeuge zusätzlich eingeschränkt.

Nur an wenigen Plätzen finden sich städtebauliche Qualitäten, die zum Verweilen einladen oder für Aktivitäten geeignet sind. Selbst im **Stadtzentrum** bestehen noch Entwicklungspotenziale für den Fußgängerverkehr. Mit der Eröffnung des CCA wurde erst 2011 die zweite kurze Fußgängerzone Ahrensburgs eröffnet. Darüber hinaus sind einige Straßen zwar als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen, **annehmbare Aufenthaltsqualität** bieten aber nur das Rondeel und das Umfeld der neugestalteten Großen Straße.

**Vordringlicher Verbesserungsbedarf** im Fußgänger- und Radverkehr wird gesehen in den Bereichen

- Rathaus / Markt,
- Schloss / Marstall,
- Große Straße Nord / Am alten Markt,
- Hamburger Str. / Hagener Allee (Zentrum) und
- Manhagener Allee (vor allem Zustand der Radwege).



*Vielfalt der Beläge von Fuß- und Radverkehrsanlagen*

Die Hagener Alle (Zentrum) ist dabei etwas differenzierter zu betrachten, da im südlichen Abschnitt vor dem Lindenhof Ansätze zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch die bestehende Platzsituation gegeben sind.

Wesentlich für den Fußverkehr ist die **Gestaltung der Gehwegbeläge**, die nicht nur den Aspekt der Verkehrssicherheit, sondern auch den Gehkomfort und das städtebauliche Ambiente betreffen. In Ahrensburg finden sich zurzeit noch diverse Belagsformen vom Kopfsteinpflaster über Klinkerpflaster bis hin zur Asphaltdecke, die aber häufig an die städtebaulichen Randbedingungen angepasst sind. Ansätze einer Standardisierung sind derzeit nur ansatzweise erkennbar, sollten sich aber bei Neu- und Umbauten von Gehwegen künftig durchsetzen.

Schließlich werden auch die Themen „**subjektive Sicherheit**“ und „**Barrierefreiheit**“ in Ahrensburg insbesondere im Bestandssystem noch nicht konsequent genug angegangen. Dies schwächt nicht nur die Rolle des Fußverkehrs, sondern kann auch indirekt zur Meidung des ÖPNV beitragen, wenn beispielsweise Haltestellen nicht sicher und bequem erreichbar sind.



Hamburger Str. und Manhagener Allee (Zentrum):  
Kfz-orientierte Straßenraumgestaltung mit fehlenden  
Qualitäten für Fußgänger und Radfahrer

Große Str. :  
Deutliche Aufwertung für alle Verkehrsteilnehmer,  
Vorzeigebispiel für die Gestaltung einer Geschäftsstraße

Bild 2-20: Beispiele für die Situation im Fußgängerverkehr

#### 2.5.4 Radnetz und Radverkehrsanlagen

Die Stadt Ahrensburg gehört zu den **aufstrebenden Radfahrstädten**, in denen in den letzten Jahren durch zahlreiche Einzelmaßnahmen eine deutliche Qualitätsverbesserung für den Radverkehr erreicht werden konnte. Um die noch vorhandenen Potenziale auszuschöpfen fehlt es aber vor allem einer **transparenten hierarchischen Netzstruktur**, in der die Hauptrouten insbesondere für den Alltagsverkehr einen durchgehend hohen Qualitätsstandard aufweisen und eine „Kanalisation“ des Radverkehrs auf besonders sichere und komfortable Routen ermöglichen. Anders als in Städten mit systematischer Radverkehrsförderung wie z.B. Kiel oder Münster, ist der Radverkehr im Ahrensburger Stadtbild noch zu wenig präsent, wenngleich auch in Ahrensburg das Radverkehrsaufkommen deutlich zugenommen hat. Die Radverkehrsplanung orientiert sich derzeit noch mehr an punktuellen Maßnahmen und einzelnen Straßenabschnitten und nicht konsequent an Nachfragepotenzialen und Verkehrsrelationen bzw. durchgehenden Routenverbindungen.

Bei den Radverkehrsanlagen dominieren insbesondere bei Straßenneu- und –ausbauten weiterhin **eigenständige Radverkehrsanlagen** in Form straßenbegleitender Radwege sowie kombinierter Geh- und Radwege vorwiegend in Bestandsquartieren und Straßen mit geringer Straßenraumbreite.

Bisher gibt es in Ahrensburg nur wenige Abschnitte mit Fahrradstraßen und zwei Straßen mit einem Schutzstreifen (Waldemar-Bonsels-Weg und Hagener Allee Süd). Radfahrstreifen sind derzeit nicht vorhanden. Die Fahrradstraßen sind aber leider nicht in einen sinnvollen Netzzusammenhang bzw. Routensystem eingebunden.

An den Hauptverkehrsstraßen überwiegen noch straßenbegleitende Radwege, die aber teilweise nicht den aktuellen Regelbreiten entsprechen. Die **Aufhebung der Benutzungspflicht** ist hier wegen der hohen Kfz-Belastung oft kritisch. In Tempo-30-Zonen wird der Radverkehr in Übereinstimmung mit dem Regelwerk und den Empfehlungen der Verkehrswissenschaft hauptsächlich in der Fahrbahn geführt.

In mehreren Straßenzügen sind keine eigenständigen Radverkehrsanlagen vorhanden oder es bestehen **Brüche in der Radverkehrsführung** (z.B. nördlicher und südlicher Abschnitt der Großen Straße, Bahnhofsstr., Stormarnstr.). Gerade bei künftigen übergeordneten Routenführungen wären hier durchgehend hohe Qualitätsstandards wünschenswert.

Zum Teil kommen noch Situationen vor, in denen kombinierte Geh-Radwege angeordnet sind („Benutzungspflicht“), obwohl aufgrund der Rahmenbedingungen eigentlich eine Radverkehrsführung in der Fahrbahn sinnvoll und vertretbar wäre. Es ist aber davon auszugehen, dass die Benutzungspflicht hier überwiegend vor dem Hintergrund der veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen sukzessive aufgehoben wird.

In Ergänzung zu den Radführungen im Straßenraum existiert ein Netz an **straßenunabhängig geführten Radwegen** bzw. kombinierten Geh- und Radwegen, die zum überwiegenden Teil aber nicht beleuchtet und mit einer befestigten Oberfläche ausgestattet sind. Auch hier bestehen aber noch sehr unterschiedliche Qualitäten bezüglich der Führungen und der Beläge. Hier sollte ein qualitativ hochwertiges Netz außerhalb des Straßennetzes noch systematischer entwickelt werden.

Weitgehend gute Bedingungen für den Radverkehr bestehen im Stadtzentrum, wengleich auch hier deutliche Qualitätsbrüche festzustellen sind. Während in den verkehrsberuhigten Straßen einschließlich der umgestalteten Großen Straße ein überwiegend komfortables Fahren möglich ist und der Radverkehr eine angemessene Rolle im Straßenraum einnimmt, sind die Situationen in den angrenzenden Straßen sowie in den südlich gelegenen Zentrumsstraßen (z.B. Hamburger Straße) wenig fuß- und radfahrerfreundlich. Hier spielt der Kfz-Verkehr noch eine zu dominante Rolle (vgl. auch Kapitel 2.5.2).

Bei den **Belägen der Radverkehrsanlagen** ist ähnlich wie im Fußverkehr die bestehende Vielfalt zu bemängeln. Während sich bei Neubauten inzwischen Betonverbundpflaster oder Asphaltdecken etabliert haben, gibt es vor allem im Altbestand noch zahlreiche verbesserungsbedürftige Gestaltungsformen. Dabei sind der Zustand der Flächen und die optische Abgrenzung zwischen Rad- und Gehweg sogar oft problematischer als die Belagsform selber. Bei der Radverkehrsführung in der Fahrbahn werden zum Teil nicht die Belange des Radverkehrs ausreichend berücksichtigt (z.B. Kopfsteinpflaster).

Ein wichtiger, häufig vernachlässigter Aspekt ist auch in Ahrensburg die Instandhaltung der Anlagen für den Fuß- und Radverkehr. Zum Teil werden hier positive Ansätze in der Führung durch eingeschränkte Befahrbarkeit wieder herabgestuft. Insbesondere bei älteren Radverkehrsanlagen ist hier ein offensichtlicher „Sanierungsstau“ festzustellen.



*Lilienweg:  
Freie Fahrt für den Radverkehr auf Fahrradstraßen, allerdings zum Teil ohne strategischen Netzzusammenhang*



*Hagener Allee Süd:  
Neue Qualitäten für den Radverkehr durch Ersatz von zu schmalen Radwegen durch Schutzstreifen*



*Friedrich-Hebbel-Straße:  
Ruhige Wohnstraßen und Grünzüge als ideale und beliebte Radfahrrouen*



*Bahnhofstraße:  
Zentraler Zielbereich im Radverkehrssystem ohne eigenständige Radverkehrsanlage schmälert die Akzeptanz*

*Bild 2-21: Beispiele für Radverkehrsanlagen in Ahrensburg*

### 2.5.5 Überquerungsstellen

**Gesicherte Querungsmöglichkeiten** bestehen für Fußgänger wie auch für Radfahrer vorrangig an LSA-geregelten Knoten sowie an speziellen Fußgängerampeln. Dabei sind an Knoten die Fußgänger- und Radfahrerfurten noch häufig abgerückt und liegen somit nicht in der direkten Geh- bzw. Fahrtrichtung. Allerdings hat die Stadt Ahrensburg bereits einige Knoten an eine zeitgemäße Radverkehrsführung angepasst. Fußgängerüberwege und Fahrbahnteiler / Mittelinseln kommen hier verstärkt zur Anwendung.

Die Überquerungsstellen gehören zwar immer noch zu den Schwächen im Ahrensburger Fuß- und Radverkehrssystem, da sie noch überwiegend an den Belangen des Kfz-Verkehrs orientiert sind, allerdings zeichnet sich hier in letzter Zeit auch im Zusammenhang mit dem eingeführten Fahrradbeirat ein Umdenken ab, das bereits zu guten Lösungen geführt hat. Problematisch sind vor allem Kreuzungen und Einmündungen mit hoher Verkehrsbelastung, die bisher nicht lichtsignal geregelt sind sowie Übergänge zwischen verschiedenen Radverkehrsführungen (z.B. Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn). Eine nicht ausreichend transparente und komfortable Führung kann hier auch ein Fehlverhalten der Radfahrer und Fußgänger provozieren und die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

Wenige Beanstandungen bezüglich der Überquerungsanlagen gibt es an neu gebauten und in den letzten Jahren umgebauten Straßen, wo die neuesten Erkenntnisse und Regelwerke der Radverkehrsplanung konsequent umgesetzt werden konnten. Auch in den Außenbereichen des Stadtgebietes sind zumindest die Minimalanforderungen für den Fuß- und Radverkehr – meist in Form kombinierter Geh- und Radwege – weitgehend erfüllt, wenngleich die Schnittstellen zu den benachbarten Gebietskörperschaften nicht immer optimal gestaltet sind (z.B. zur Hansestadt Hamburg).

Teilweise problematisch ist das **Radfahren im Stadtzentrum**, wo aufgrund der beengten Straßenräume vielfach keine eigenständigen Radverkehrsanlagen vorhanden sind und so das Fahren in der Fahrbahn oder gebotspflichtige gemeinsame Geh-Radwege die Regelführungsarten sind. An komplexen Knoten wie Hamburger Straße / Woldenhorn oder am Beimoorknoten ist die Führung für die Radnutzer oft wenig transparent und wird auch durch Markierungslösungen nicht ausreichend unterstützt. Die Aussage zur Streckenführung, dass in Ahrensburg vorwiegend konventionelle Lösungen für den Radverkehr zum Einsatz kommen, trifft prinzipiell auch für die Überquerungsanlagen zu.



Mit einer noch konsequenteren Förderung des Radverkehrs könnten hier noch weitere Verkehrsanteile erschlossen werden.



**Manfred-Samusch-Str.:**  
*Fahrbahnteiler und Bushaltestelle als „Schleuse“ erleichtern die Straßenquerung auch bei höherem Verkehrsaufkommen*



**Bornkampsweg :**  
*Unübersichtliche Straßenführung und Beschilderung erhöht das Konfliktpotenzial zwischen Kfz-Verkehr und Fuß-Radverkehr*



**Wulfsdorfer Weg:**  
*Auch vorbildliche gestaltete Überquerungsstellen mit gerade geführten Furchen verhindern kein Fehlverhalten*



**Bünningstedter Str.:**  
*Fahrbahnteiler ersetzt Lichtsignalanlage. Eine einfache und komfortable Überquerungsmöglichkeit mit Aufmerksamkeitseffekt*

**Bild 2-22: Beispiele für Überquerungsstellen**

### 2.5.6 Radabstellanlagen und flankierende Maßnahmen

Eine sichere und komfortable Abstellmöglichkeit ist für die Radnutzung mittlerweile ein fast ebenso wichtiges Kriterium wie die Verbindungs- bzw. Wegequalität. Sowohl an der Wohnung als auch am Zielort sind entsprechende Angebote bereitzustellen. Da hier jedoch auch private Zuständigkeiten bestehen (z.B. seitens der Wohnungseigentümer und des Einzelhandels), hat die Stadt Ahrensburg nur bedingten Einfluss auf die Qualität.

Die **Situation bei den Abstellanlagen** in Ahrensburg hat sich in den letzten Jahren spürbar verbessert. Bei den öffentlichen Radstellplätzen kommen nur noch Radbügel zum Einsatz, die einen ausreichenden Abstellkomfort bieten. Wegen der starken Zunahme des Radverkehrs treten jedoch inzwischen überall Kapazitätsengpässe auf. Besonders heikel ist die Situation an den Bahnstationen, wo sich das „Wildparken“ deutlich ausbreitet. Zum Teil besteht hier auch ein Problem der Flächenverfügbarkeit, so dass wünschenswerte Komfortlösungen nicht immer umsetzbar sind. Speziell am Bahnhof treten zusätzlich Konflikte mit parkenden Fahrzeugen (P+R) und dem Linienbusverkehr auf.

Generell handelt es sich bei den meisten Abstellanlagen um Standardlösungen, wobei teilweise sogar noch die überholten „Felgenklemmen“ anzutreffen sind. Überdachte oder verschließbare Fahrradstellplätze sind bisher nur vereinzelt anzutreffen. Hier wäre eine intensivere Einbindung der Wohnungswirtschaft, des Einzelhandels und von Unternehmen förderlich.



Bild 2-23: Beispiele für Defizite an Radabstellanlagen

Auch im Bereich der Verkehrsordnung ist die Stadt Ahrensburg bestrebt, den Radverkehr zu fördern. Neben der Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr werden auch Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet soweit keine verkehrlichen Bedenken entgegenstehen. Dazu erfolgt eine systematische Umsetzung.

Für den Radverkehr in Ahrensburg gibt es eine **Wegweisung**, die den Gestaltungsvorgaben der landesweiten Wegweisung entspricht. Die verwendeten Pfeilwegweiser sind allerdings für den städtischen Raum aufgrund der Zielkomplexität und Aufnahmefähigkeit für den Radnutzer nur bedingt geeignet. Eine integrierte Fuß-Rad-Wegweisung mit Tafel- oder Tabellenwegweisern wäre hier die deutlich bessere Lösung.



Hinzu kommt, dass durch das **unkoordinierte Nebeneinander verschiedener Leitsysteme** („Schilderwald“) die Orientierung deutlich leidet. Zum Teil sind „wichtige“ Schilder nicht mehr richtig erkennbar, wobei auch die Unterhaltung zum Teil zu wünschen übrig lässt (z.B. Schilderschmutzung, Beschädigungen, Zuwuchs).



Bild 2-24: Nebeneinander verschiedener Leitsysteme

Deutlicher Nachholbedarf besteht in Ahrensburg im **Radverkehrsmarketing** wie generell auch im Mobilitätsmarketing. Hier könnte sich die Stadt in Kooperation mit anderen Akteuren deutlich offensiver präsentieren.

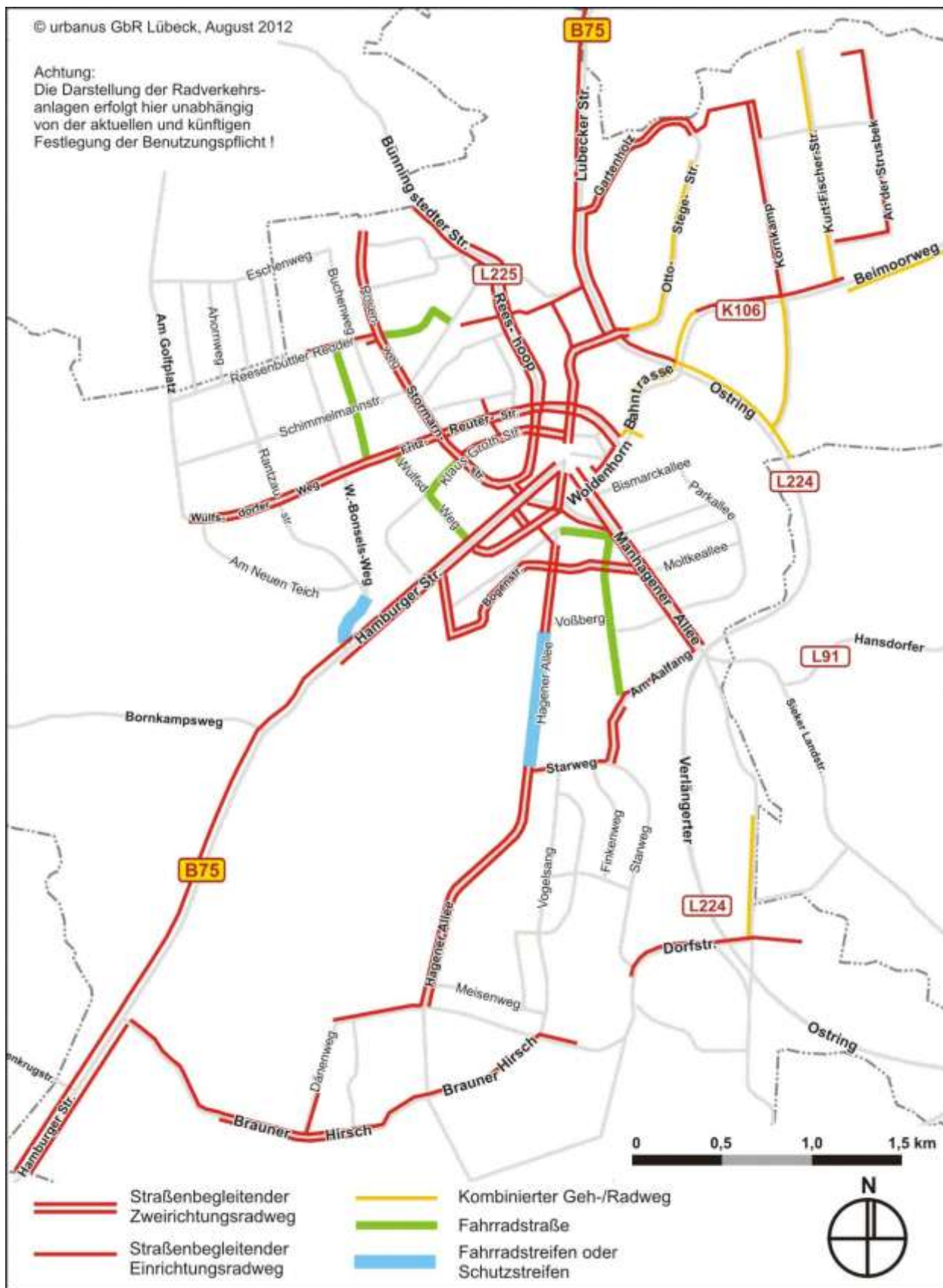


Bild 2-25: Radverkehrsinfrastruktur in Ahrensburg

## 2.6 Ergänzende Befunde zum Gesamtverkehrssystem

### 2.6.1 Ergebnistelegamm

#### Stärken

- ↑ Die Stadtstruktur bietet günstige Rahmenbedingungen für die Verringerung von Schadstoffbelastungen.
- ↑ Mit dem Lärmaktionsplan geht die Stadt Ahrensburg aktiv die Lärminderung in Wohngebieten an.
- ↑ Mit einer intensiven Unfallprävention und der AG Verkehr wird kontinuierlich an einer Erhöhung der Verkehrssicherheit gearbeitet. Die Unfallstatistik fällt für Ahrensburg entsprechend positiv aus.

#### Schwächen

- ↓ Rund 3% der Ahrensburger leben an Straßen, an denen die Lärmgrenzwerte überschritten werden, wobei hier keine gesundheitsgefährdende Lärmbelastung besteht.
- ↓ Die hohe Kfz-Belegung im Hauptstraßennetz wirkt sich negativ auf die überwiegend angrenzenden Wohnnutzungen aus.
- ↓ Die hohe Kfz-Belegung und die tendenzielle Benachteiligung des nichtmotorisierten Verkehrs führen speziell im inneren Stadtgebiet zu straßenräumlichen Unverträglichkeiten, die die städtebauliche Qualität und Wohnumfeldqualität deutlich beeinträchtigen.
- ↓ Der Anstieg der Unfälle mit Kindern und vor allem mit Radfahrern erfordert eine erhöhte Aufmerksamkeit und unterstreicht die Bedeutung einer verstärkten Berücksichtigung in der Verkehrsplanung.

### 2.6.2 Luftschadstoff- und Lärmbelastungen

Der Kfz-Verkehr ist eine der wesentlichen Ursachen für die Belastung des städtischen Raumes mit Luftschadstoffen und Lärm. Die Stadt Ahrensburg engagiert sich seit vielen Jahren für eine systematische Erfassung und Bewertung der Schadstoff- und Lärmbelastungen. So wurden bereits im Lärmaktionsplan von 2008 alle Hauptverkehrsstraßen in die Betrachtungen von lärmindernden Maßnahmen einbezogen. Zudem begünstigt die Stadtstruktur eine geringe Schadstoffbelastung (u.a. durch „Windschneisen“).

Um die europäischen und deutschen Gesetzesvorgaben (v.a. Bundes-Immissionsschutzgesetz) zu erfüllen, wurde 2008 ein erster **Lärmaktionsplan** aufgestellt, in dem sowohl eine Bewertung der aktuellen Situation als auch Maßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte enthalten sind. Die Maßnahmen wurden in enger Abstimmung mit dem Masterplan Verkehr entwickelt und sollen mit der zweiten Auflage des Lärmaktionsplans 2012/2013 aktualisiert und fortgeführt werden.

Insgesamt gehört der Kfz-Verkehr, und hier vor allem der Pkw-Verkehr, zu den Hauptverursachern von Lärm- und Schadstoffbelastung im Stadtgebiet.

Ausgehend von den Verkehrsbelegungen und den verkehrs-städtebaulichen Rahmenbedingungen wurden zur Bewertung der Lärmbelastung „Lärmkarten“ berechnet. Unterschieden wird dabei nach Tageslärm (L\_DEN) und Nachtlärm (L\_Night). Wie zu erwarten bestehen an den Straßen mit der höchsten Verkehrsbelastung auch die stärksten Lärmbelastungen. Neben der Kfz-Belegung wirken hier auch der eingeschränkte Verkehrsfluss und die dichte Folge an LSA-Knoten lärmverstärkend. Besonders negativ sind die Auswirkungen, wenn sich an den betreffenden Straßen Wohnnutzungen befinden. Daher sind die angebauten Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen Hamburger Str., Lübecker Str., Manhagener Allee, Reeshoop, Beimoorweg und Brauner Hirsch auch als „Untersuchungsquartiere“ im Lärmaktionsplan festgelegt.

Im **Ergebnis der Lärmkartierung** sind in der Stadt Ahrensburg weniger als 3% der Bevölkerung durch Straßen-Umgebungs-lärm im Sinne der Grenzwertdefinition betroffen, wobei praktisch keine Einwohner einer potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung ausgesetzt sind.

Die **Gesamtzahl der durch Verkehrslärm Betroffenen** liegt in Ahrensburg zum Teil über anderen Städten (z.B. Itzehoe). In Ahrensburg wirkt sich lärmtechnisch vor allem negativ aus, dass an den hochbelasteten Straßen wie Hamburger Straße und Manhagener Allee Wohnbebauung unmittelbar an die Straße angrenzt.

L_DEN dB(A)	Anzahl belasteter Menschen	L_Night dB(A)	Anzahl belasteter Menschen
über 55 bis 60	4100	über 50 bis 55	2500
über 60 bis 65	2100	über 55 bis 60	1000
über 65 bis 70	800	über 60 bis 65	100
über 70 bis 75	10	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	7310	Summe	3600

Quelle: Lärmaktionsplan Stadt Ahrensburg 2008

Bild 2-26: Durch Lärm belastete Menschen an Hauptverkehrsstraßen

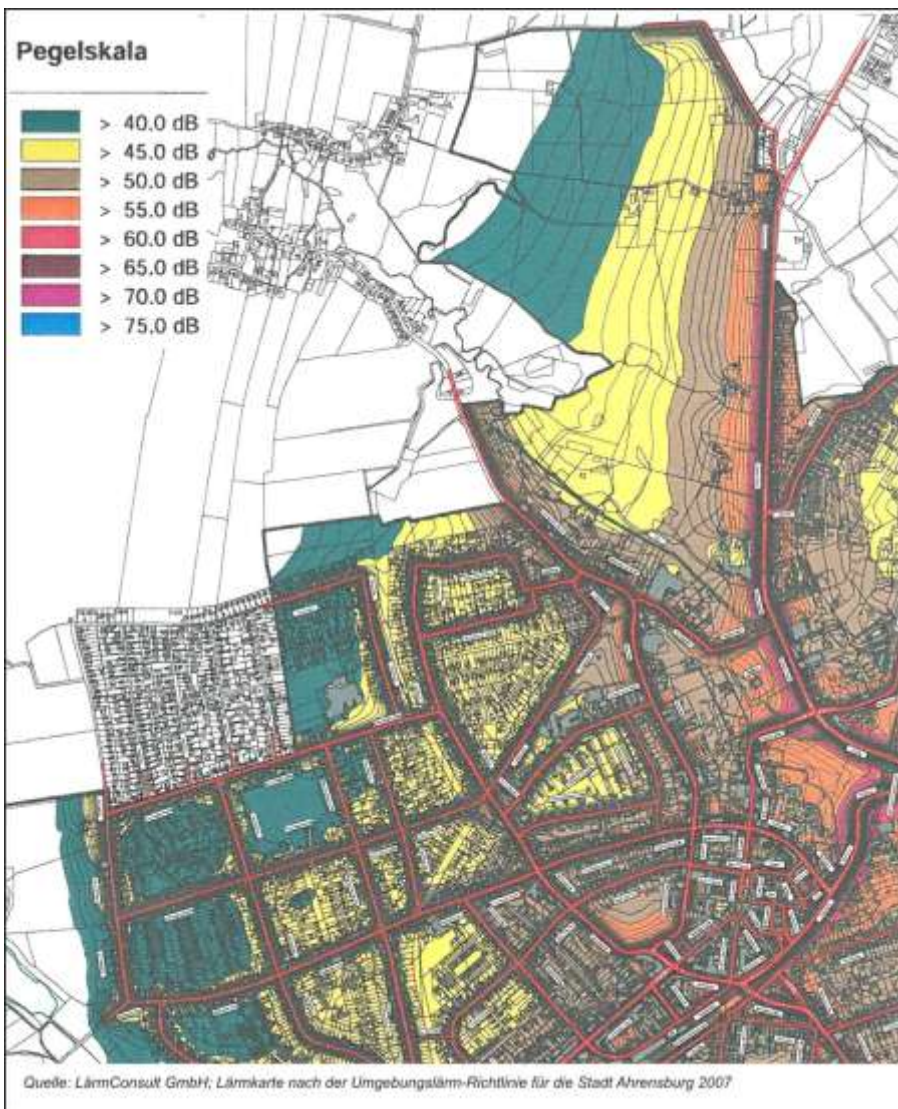


Bild 2-27: Schallimmissionsplan für das nordwestliche Stadtgebiet

### 2.6.3 Straßenräumliche Verträglichkeiten

Als Grundlage für die spätere Konzeption von Maßnahmen im Straßenraum wurde auch die straßenräumliche bzw. verkehrs-städtebauliche Verträglichkeit ausgewählter Hauptverkehrsstraßen, d.h. die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit den anderen Verkehrsnutzungen und dem städtebaulichen Umfeld, qualitativ untersucht. Dabei wurden im Rahmen von Ortsbegehungen die folgenden **Verträglichkeits-Merkmale** für jeden Streckenabschnitt aufgenommen und bewertet:

- **Nutzungsart und Nutzungsdichte:**  
Empfindliche Sondernutzungen und Wohnnutzungen sind sensibler als Misch- oder Gewerbenutzungen. Hohe Kfz-Belastungen in Wohngebieten sind generell kritisch.
- **Bebauungsstruktur:**  
Geschlossene, mehrgeschossige Bebauung ist empfindlicher als offene Bebauung oder Anbaufreiheit.
- **Straßenraumbreite:**  
Enge Straßenräume sind empfindlicher für hohe Verkehrsstärken, da leichter Nutzungskonflikte, aber auch höhere Lärmbelastungen entstehen.
- **Kfz-Belegung und Schwerverkehrsanteil:**  
Ein hohes Kfz-Aufkommen und viele Lkws sind generell negativ.
- **Fuß- und Radverkehrsanlagen:**  
Ausreichende Aufenthalts- und Bewegungsräume sowie komfortable und sichere Überquerungsanlagen fördern den nichtmotorisierten Verkehr.
- **Kfz-Fahrgeschwindigkeiten:**  
Hohe Fahrgeschwindigkeiten erhöhen nicht nur die Lärmbelastung, sondern wirken sich auch negativ auf die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität aus (dieses Kriterium konnte mangels ausreichend differenzierter Daten nur für ausgewählte Straßen bewertet werden).

Auf der Grundlage einer zusammenfassenden Bewertung dieser Kriterien werden die einzelnen Straßennetzabschnitte den folgenden Kategorien zugeordnet:

- **Hohe Unverträglichkeit:**  
Große Problemkonzentration und hohes Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsträgern und/oder zwischen Verkehr und Städtebau, das in der Regel nur durch eine systematische Reduzierung und Beruhigung des Kfz-Verkehrs abzubauen ist.
- **Bedingte Unverträglichkeit:**  
Abgestufte Defizite und Konfliktpotenziale, die durch verkehrliche oder bauliche Maßnahmen zu beseitigen, oder aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen noch tolerierbar sind.



- **Weitgehende Verträglichkeit:**

Die vorhandenen Kfz-Verkehrsbelastungen sind weitgehend verträglich abwickelbar, mögliche Defizite in der Straßenraum-aufteilung oder -gestaltung ergeben keinen vorrangigen Handlungsbedarf.

Die **Bewertung der straßenräumlichen Verträglichkeit** wurde für die Hauptverkehrsstraßen durchgeführt, da hier die größten Problemkonzentrationen zu erwarten sind. Im Ergebnis gibt es nur wenige Straßenabschnitte, für die überhaupt kein Handlungsbedarf vorliegt. Andererseits gibt es aber auch keine Straße, wo akuter Handlungsbedarf beispielsweise durch eine Gefährdung der Verkehrssicherheit besteht. Am wenigsten kritisch sind anbaufreie Straßen(abschnitte) mit geringer oder mittlerer Kfz-Belegung, die für den Fuß- und Radverkehr nur eine untergeordnete Rolle spielen. Dazu gehören u.a. der südliche Abschnitt der B75, der Kornkamp Süd und der östliche Abschnitt des Braunen Hirschen.

Die besonders konfliktträchtigen Straßenzüge erfordern in jedem Falle eine systematische Entlastung vom Kfz-Verkehr:

(1) **Hamburger Straße / B75**

(Abschnitt U-West – AOK-Knoten):

Unverträglichkeit im Wesentlichen bedingt durch sehr starken Kfz-Verkehr mit Schwerverkehr und Linienbusverkehr. Im nördlichen Abschnitt zusätzliche Nutzungskonflikte im Seitenraum in der Überlagerung von Parken-Liefern-Fußgänger-Radfahrer. Dimensionierung der Seitenräume ist aber richtlinienkonform.



(2) **Große Straße**

(Abschnitt Woldenhorn – Am alten Markt):

Mittlere Kfz-Belegung mit Linienbusverkehr in einem sehr beengten Straßenprofil. Geschoss-Randbebauung mit Wohnen und Einzelhandel. Mindestanforderungen für Fuß- und Radverkehr sind nicht erfüllt, Beläge sind in einem schlechten Zustand. Im Nordabschnitt besteht ein Lkw-Durchfahrverbot.



(3) **Manhagener Allee / L91**

(Abschnitt Parkallee – Lohkoppel):

Deutliche Verkehrszunahme mit inzwischen hoher Kfz-Belegung. Wichtige Verkehrsachse für Linienbusse und Radverkehr. Konflikte durch starke Überlagerung der Straßenraumansprüche. Relativ breite Fahrbahn, zum Teil zu geringe Radwegbreite.



(4) **Lübecker Straße / B75**

(Abschnitt Gartenholz – Am Weinberg):

Sehr hohe Kfz-Belastung mit starker Lärmbelastung der angrenzenden Wohnbebauung. Im Bereich Schloss / Marstall kritische städtebauliche Situation durch starke Trennwirkung der B75 mit unzureichender Querungsgestaltung. Zum Teil keine eigenständige Führung des Radverkehrs. Knoten Am Weinberg mit weitgehend ausgeschöpfter Leistungsfähigkeit bei gleichzeitig hohen Ansprüchen aller Verkehrsträger (Fuß – Rad – ÖPNV).



(5) **Reeshoop / L225**

(Abschnitt Schulstraße – Klaus-Groth-Straße):

Insgesamt enger Straßenraum bei mittlerer Kfz-Belastung. Kritisch für Befahren mit Lkw und Linienbussen (Fahrbahn z.T. nur 6,10m). Im südlichen Abschnitt zusätzliche Konflikte durch Abbiegen zur CCA-Garage. Flächen für Fußgänger und Radfahrer liegen teilweise unter Regelflächen. Aufgrund der angrenzenden Bebauung aber praktisch keine Spielräume für veränderte Aufteilung des Straßenraums.



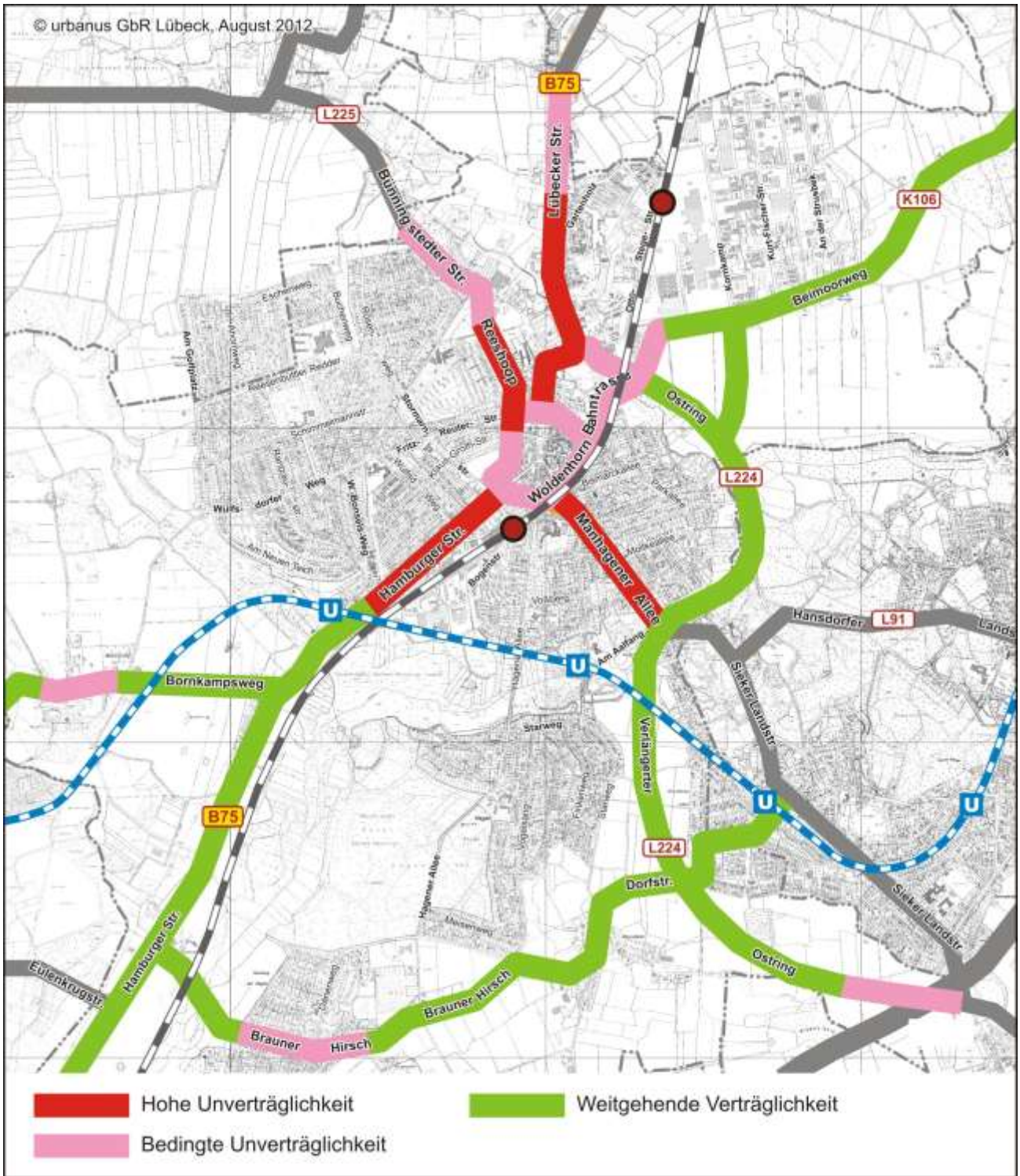


Bild 2-28: Bewertung der straßenräumlichen Verträglichkeiten

## 2.6.4 Verkehrssicherheit

Die **intensive Verkehrssicherheitsarbeit** hat in den letzten Jahren tendenziell zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kreis Stormarn und auch in der Stadt Ahrensburg beigetragen. Dennoch liegt der Kreis Stormarn bei der Unfalldichte (Anzahl Unfälle je Kilometer Straßennetz) in Schleswig-Holstein noch auf einem eher hohen Niveau, sicherlich auch bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen und die hohe Verkehrsdichte im Verflechtungsbereich der Hansestadt Hamburg. Durch Verbesserungen von

- aktiver Fahrzeugsicherheit (ABS, Airbag, ESP etc.),
- sicherheitsorientierten Maßnahmen im Straßen- und Radwegebau und
- verkehrsregelnden Maßnahmen

sowie Anpassung und Intensivierung von

- Verkehrsüberwachungsmaßnahmen,
- Verfolgung unfallrelevanter Verkehrsverstöße und
- Präventionsmaßnahmen

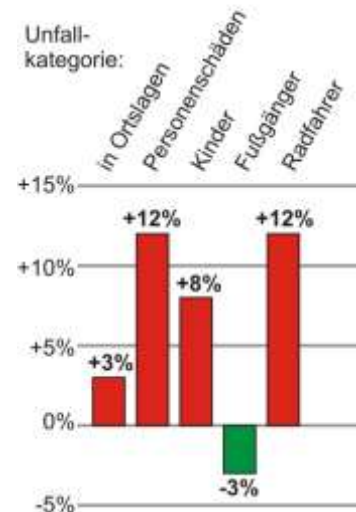
konnten die **Unfallzahlen** im letzten Jahr nach dem deutlichen Anstieg 2010 wieder reduziert werden. Dennoch sind die niedrigen Werte der Jahre 2007-2009 noch nicht wieder erreicht. Im vergangenen Jahr wurden im Kreis Stormarn etwa 4.700 Unfälle gemeldet, wobei nur 1.300 Unfälle polizeilich erfasst werden mussten. Im Wesentlichen handelt es sich also um „Bagatellunfälle“. Bei rund 20% der Unfälle kamen auch Personen zu Schaden, wobei die Anzahl der Leichtverletzten angestiegen, die Anzahl Toter und Schwerverletzter stabil bzw. rückläufig ist.

Auffällig ist der deutliche **Anstieg von Unfällen mit Kindern und Radfahrern**. Dies untermauert die Bedeutung der Präventionsarbeit für diese Zielgruppen, aber auch die Notwendigkeit für attraktive und sichere Fuß- und Radverkehrsanlagen.

Etwa 3/4 aller Unfälle ereignen sich innerhalb geschlossener Ortschaften, wobei die Städte Ahrensburg und Bad Oldesloe räumliche Unfallschwerpunkte im Kreisgebiet bilden. Die Unfallhäufung resultiert hier auch aus dem hohen Verkehrsaufkommen und der starken Überlagerung von Kfz-Verkehr und Fuß- und Radverkehr.

### Verkehrsunfälle 2011 im Vergleich zu 2010 im Kreis Stormarn

Quelle: Polizeidirektion Ratzeburg, Sicherheitsbericht 2011



Die mit Abstand bedeutendsten Unfallursachen sind Nichtbeachtung der Vorfahrt und falsches Abbiegen / Wenden, gefolgt von nicht angepasster Geschwindigkeit. Geschwindigkeitsübertretungen sind nach wie vor die häufigsten Verstöße bei der Verkehrsüberwachung und die Hauptunfallursache bei Einfluss von Alkohol und Drogen.

Die meisten Unfälle ereignen sich am Nachmittag, die Hauptunfallzeit deckt sich in etwa mit der Verkehrsspitze im Tagesgang, die sich in den letzten Jahren vom Morgen auf den Nachmittag verschoben hat.

Die Stadt Ahrensburg weist insgesamt eine auch im Vergleich zu anderen Mittelzentren positive Unfallstatistik mit verhältnismäßig niedrigen Unfallzahlen auf. Offenbar zahlen sich hier die Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie die AG Verkehr mit der Unfallkommission, die Arbeiten zur Schulwegsicherung, aber auch die umgesetzten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung aus.

Eine erhöhte Aufmerksamkeit sollte den zunehmenden Unfällen mit Fußgänger und Radfahrern gewidmet werden. 2011 gab es 47 registrierte Radfahrunfälle, die alle mit Personenschäden ausgingen. Die Dunkelziffer dürfte hier aber deutlich höher liegen, da Radfahrunfälle ohne Personenschaden häufig nicht der Polizei gemeldet werden. Die B75 und die L225, aber auch der Kreisverkehr in der Stormarnstraße bilden hier Unfallschwerpunkte.

Insgesamt gibt die Unfallstatistik derzeit aber keinen unmittelbaren Anlass zur Besorgnis, zeigt aber die große Bedeutung von „transparenten“ Verkehrsanlagen und verkehrsberuhigender Maßnahmen sowie die Notwendigkeit regelmäßiger Verkehrsüberwachungen.



Bild 2-29: Unfallentwicklung im Kreis Stormarn

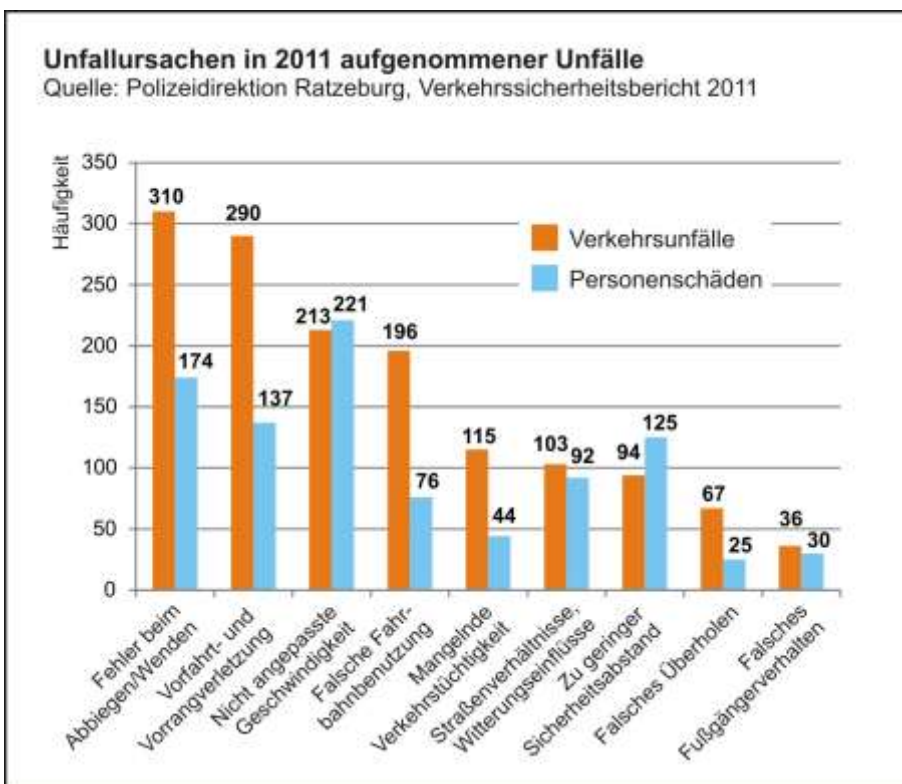


Bild 2-30: Hauptunfallursachen im Kreis Stormarn

## Bildverzeichnis

Bild 1-1: Übersicht zur Stadtstruktur von Ahrensburg .....	8
Bild 1-2: Regionale Einbindung der Stadt Ahrensburg .....	10
Bild 1-3: Bevölkerungsverteilung in Ahrensburg (qualitativ) .....	12
Bild 1-4: Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis 2030 .....	14
Bild 1-5: Entwicklung der Altersstruktur im Kreis Stormarn bis 2025 .....	15
Bild 1-6: Räumliche Struktur Gewerbe und Einzelhandel .....	18
Bild 1-7: Pendlerverflechtungen für Ahrensburg .....	20
Bild 1-8: Motorisierung in Schleswig-Holstein im Vergleich .....	22
Bild 1-9: Motorisierung in der Stadt Ahrensburg .....	22
Bild 1-10: Städtebauliche Handlungsschwerpunkte im Innenstadtbereich .....	24
Bild 2-1: Struktur des Verkehrsmodells „privater Personenverkehr“ .....	25
Bild 2-2: Einteilung der Verkehrszellen im Stadtgebiet .....	26
Bild 2-3: Übergeordnetes Straßenverkehrsnetz Gesamtstadt .....	29
Bild 2-4: Straßenverkehrssystem Ausschnitt Stadtzentrum .....	30
Bild 2-5: Geschwindigkeitsbeschränkung in Wohnstraßen .....	31
Bild 2-6: Zulässige Geschwindigkeiten im Ahrensburger Straßennetz .....	33
Bild 2-7: Geschwindigkeitsprofile in ausgewählten Straßen .....	34
Bild 2-8: Verkehrsbild im übergeordneten Ahrensburger Straßennetz 2010 .....	37
Bild 2-9: Verkehrsbild 2009 – Ausschnitt Innenstadt .....	38
Bild 2-10: Schwerverkehrsanteile im übergeordneten Straßennetz 2010 .....	39
Bild 2-11: Räumliche Zuordnung der Kfz-Verkehre in Ahrensburg .....	41
Bild 2-12: Straßenbelegungen aus Durchgangsverkehren 2010 .....	42
Bild 2-13: Räumliche Verteilung der Parkraumkapazitäten im Stadtzentrum .....	44
Bild 2-14: Öffentlicher Parkraum im Ahrensburger Stadtzentrum .....	45
Bild 2-15: Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze im Stadtzentrum .....	46
Bild 2-16: Erschließungswirkung der Bahn in Ahrensburg .....	49
Bild 2-17: Linienverläufe und Haltestellen des Stadtverkehrs Ahrensburg .....	52
Bild 2-18: Verkehrsangebot im Ahrensburger ÖPNV-System 2011/2012 .....	54
Bild 2-19: Streckenbezogene Bedienungshäufigkeit im Linienbusverkehr .....	56
Bild 2-20: Beispiele für die Situation im Fußgängerverkehr .....	60
Bild 2-21: Beispiele für Radverkehrsanlagen in Ahrensburg .....	63

Bild 2-22: Beispiele für Überquerungsstellen ..... 65

Bild 2-23: Beispiele für Defizite an Radabstellanlagen ..... 66

Bild 2-24: Nebeneinander verschiedener Leitsysteme ..... 67

Bild 2-25: Radverkehrsinfrastruktur in Ahrensburg..... 68

Bild 2-26: Durch Lärm belastete Menschen an Hauptverkehrsstraßen ..... 71

Bild 2-27: Schallimmissionsplan für das nordwestliche Stadtgebiet ..... 71

Bild 2-28: Bewertung der straßenräumlichen Verträglichkeiten..... 75

Bild 2-29: Unfallentwicklung im Kreis Stormarn..... 78

Bild 2-30: Hauptunfallursachen im Kreis Stormarn..... 78