

Abschlusspräsentation zum Masterplan Verkehr Ahrensburg



Forum Masterplan
am 6. Mai 2013

Inhalt

- 1) Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung
- 2) „Standortbestimmung“
- 3) Verkehrliches Leitbild
- 4) Zusammenfassung der Entwicklungsoptionen
- 5) Integriertes Gesamtkonzept

Struktur des Masterplan Verkehr

Masterplan Ahrensburg Verkehr



= 3 Broschüren im Internet zum Download, Kurzfassung erscheint in Kürze

Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung

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.
- Siedlungserweiterung sind zum Teil mit verkehrlichen Problemen behaftet.
- Eine **Schlüsselrolle** der künftigen Stadtentwicklung nimmt in verkehrlicher Hinsicht der Erhalt der „Stadt der kurzen Wege“ ein.

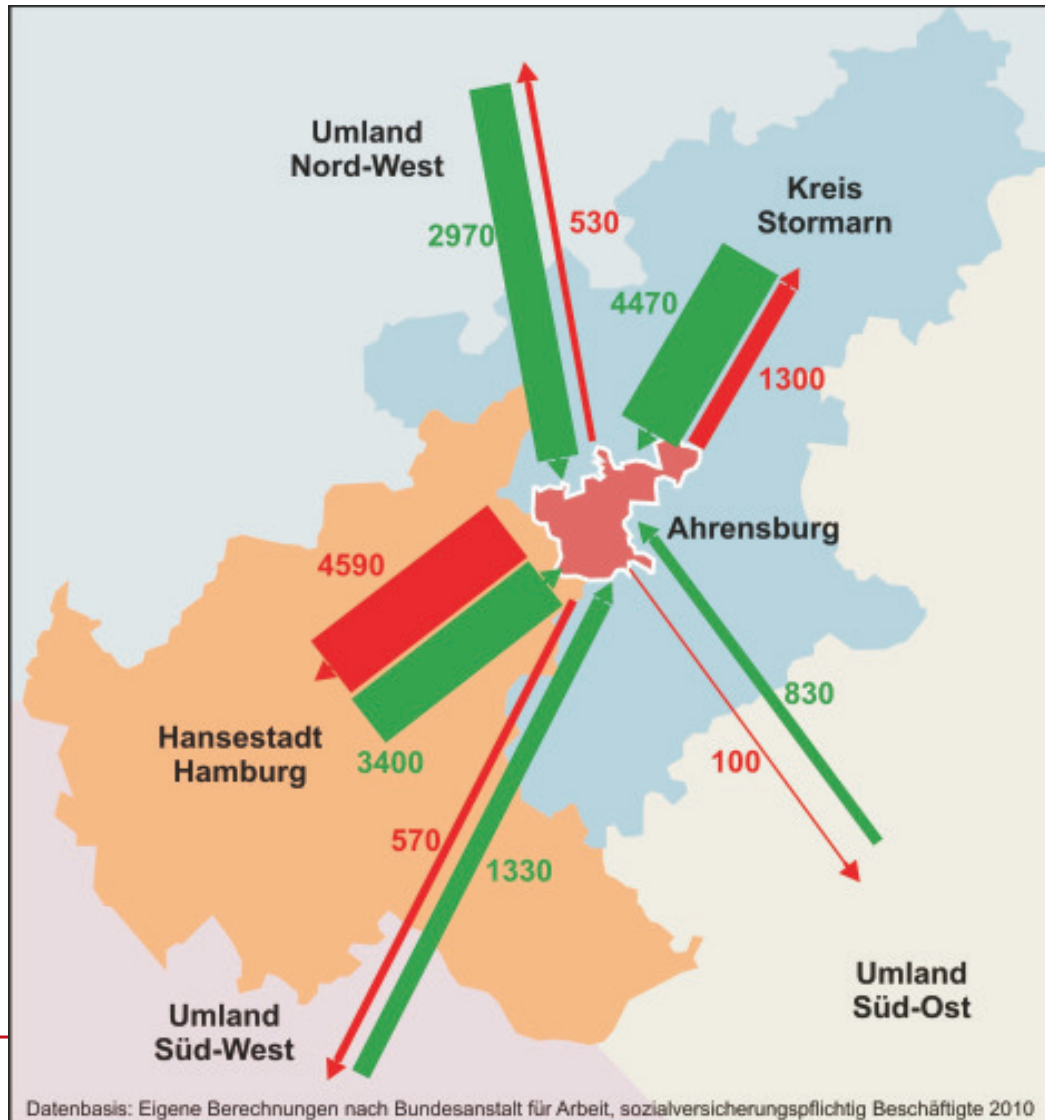
Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung

“Stadt der kurzen Wege“



Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung

Pendlerströme



Pendlerbilanz:

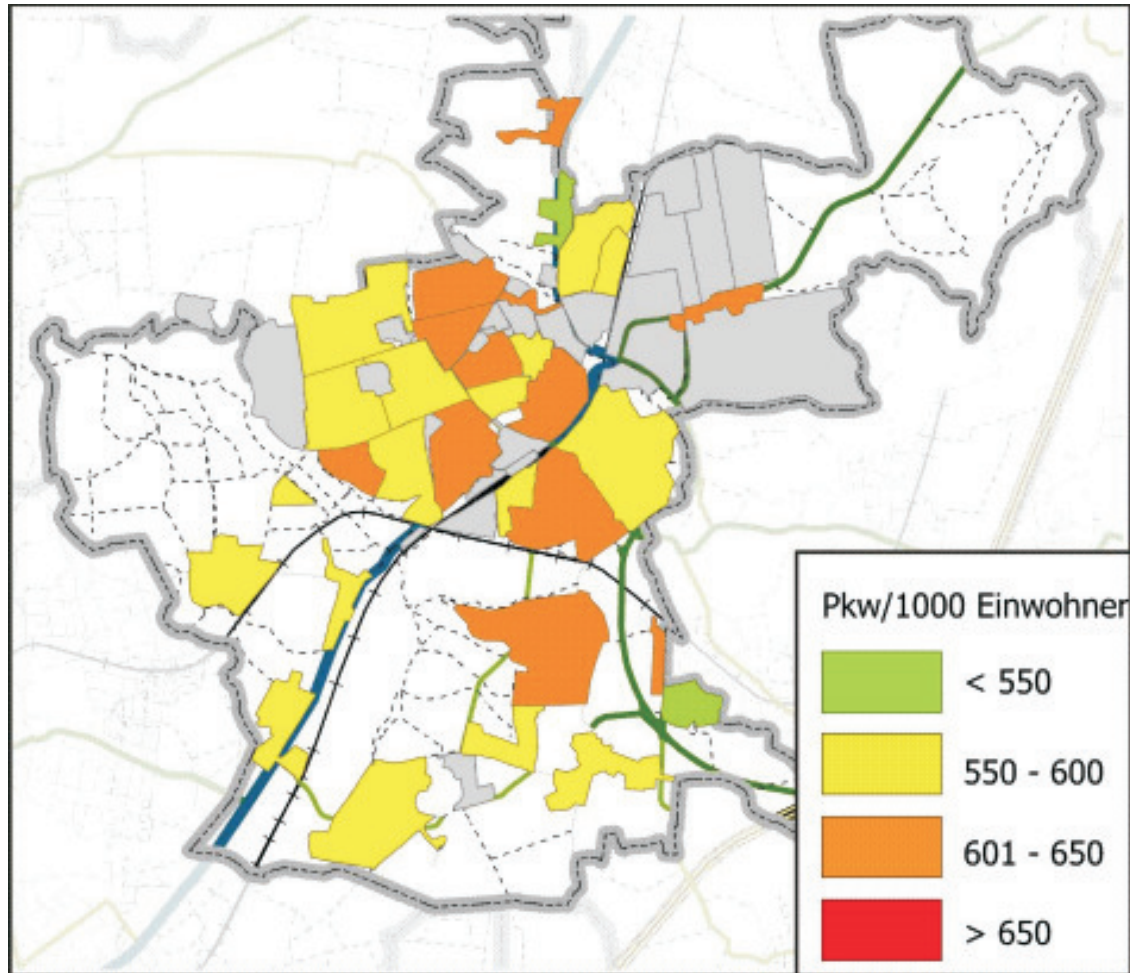
Einpendler	13.000	(56%)
Auspendler	7.100	(31%)
Binnenpendler	2.900	(13%)
Gesamtpendler	23.000	(100%)

Stärkste Pendlerverflechtungen (Summe der Ein- und Auspendler ohne Hansestadt Hamburg):

Bargteheide	1000 Pendler
Bad Oldesloe	810 Pendler
Lübeck	630 Pendler
Großhansdorf	610 Pendler
Ammersbek	420 Pendler
Norderstedt	310 Pendler
Dehlingsdorf	220 Pendler

Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung

Motorisierung



Achtung:

Seit etwa 5 Jahren ist die Motorisierung in der Metropolregion Hamburg und auch in der Stadt Ahrensburg rückläufig !

Frühere Verkehrsprognosen mit deutlich steigender Motorisierung sind damit hinfällig !

Standortbestimmung

Befunde zum Straßenverkehr - Ergebnistelegamm

Stärken

- ↑ Direkte **Autobahnanbindung** ermöglicht eine Verlagerung regionaler und großräumiger Durchgangsverkehre aus dem Stadtgebiet.
- ↑ Ostring und verlängerter Ostring übernehmen Funktion einer leistungsfähigen östlicher **Stadumfahrung** 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.

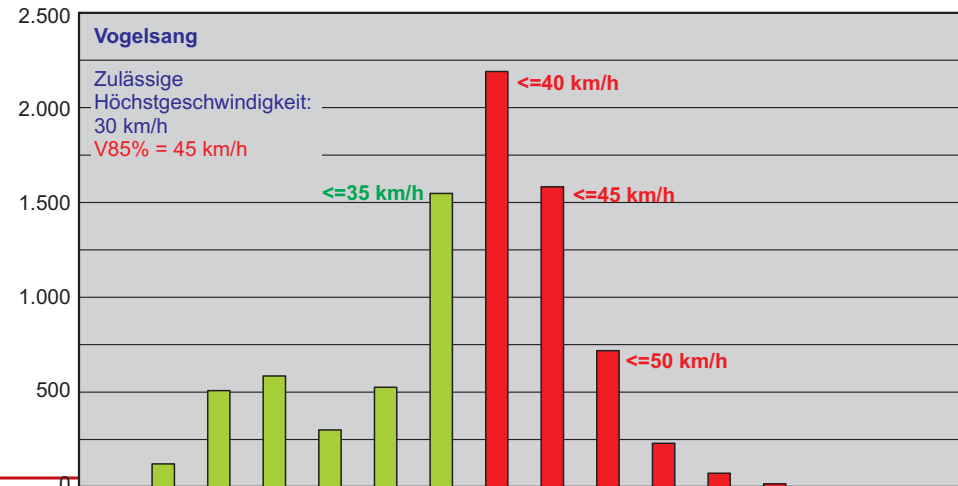
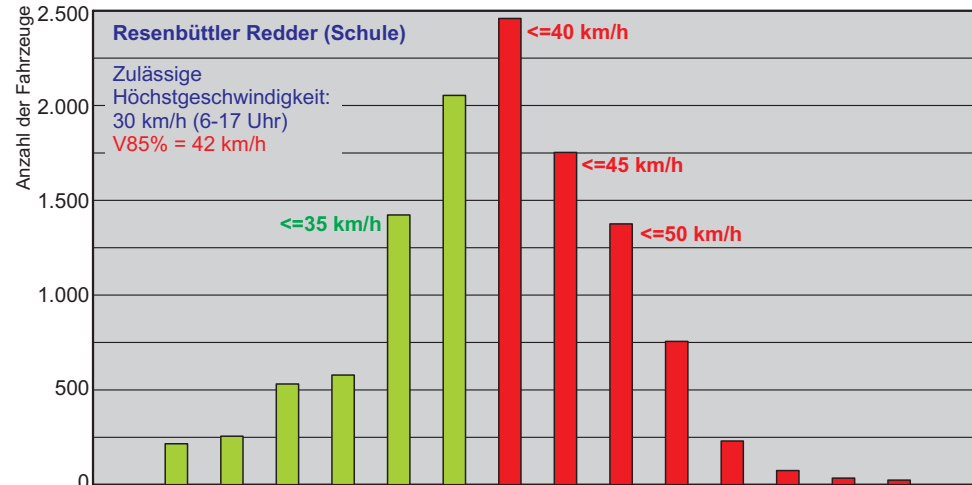
Schwächen

- ↓ **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.

Standortbestimmung

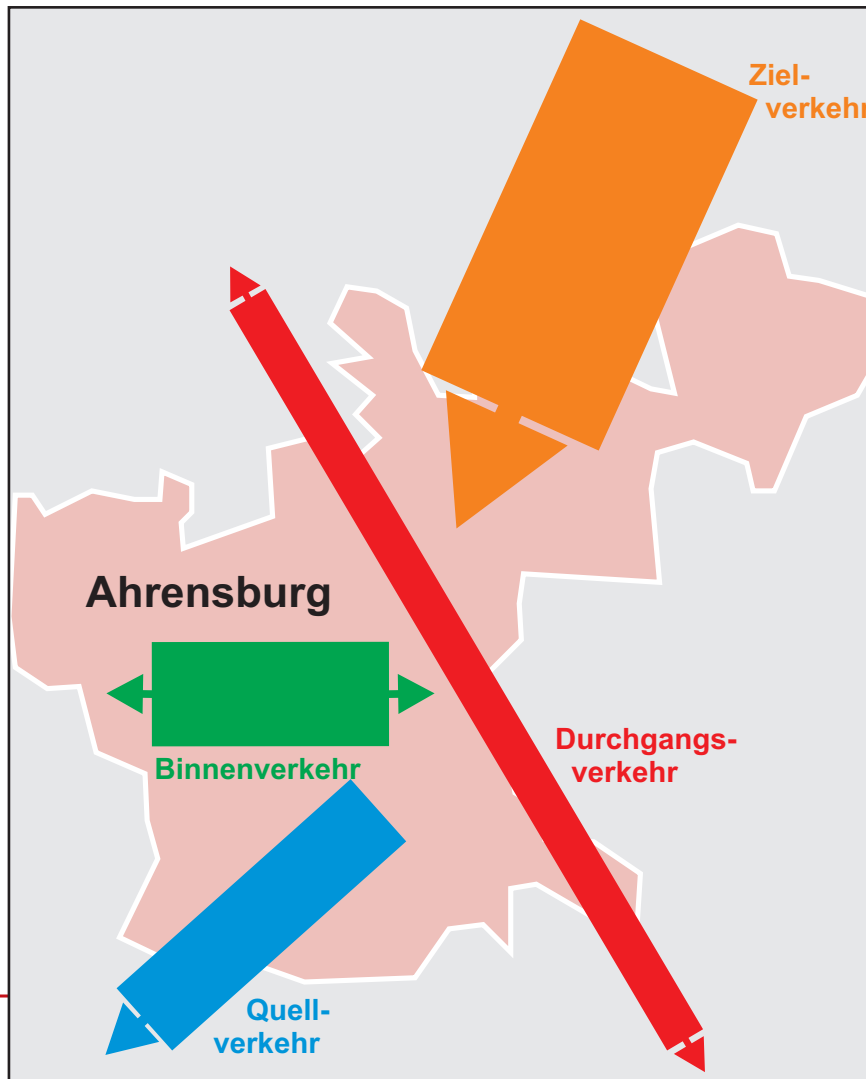
Befunde zum Straßenverkehr - Verkehrsberuhigung

Gestaltung ?
Geschwindigkeiten ?



Standortbestimmung

Befunde zum Straßenverkehr - Räumliche Verkehrsaufteilung



Bilanz der räumlichen Verkehrsverteilung im Kfz-Verkehr

(Status quo 2010):

Binnenverkehr (25%) 30.000

Quellverkehr (18%) 22.000

Zielverkehr (47%) 57.000

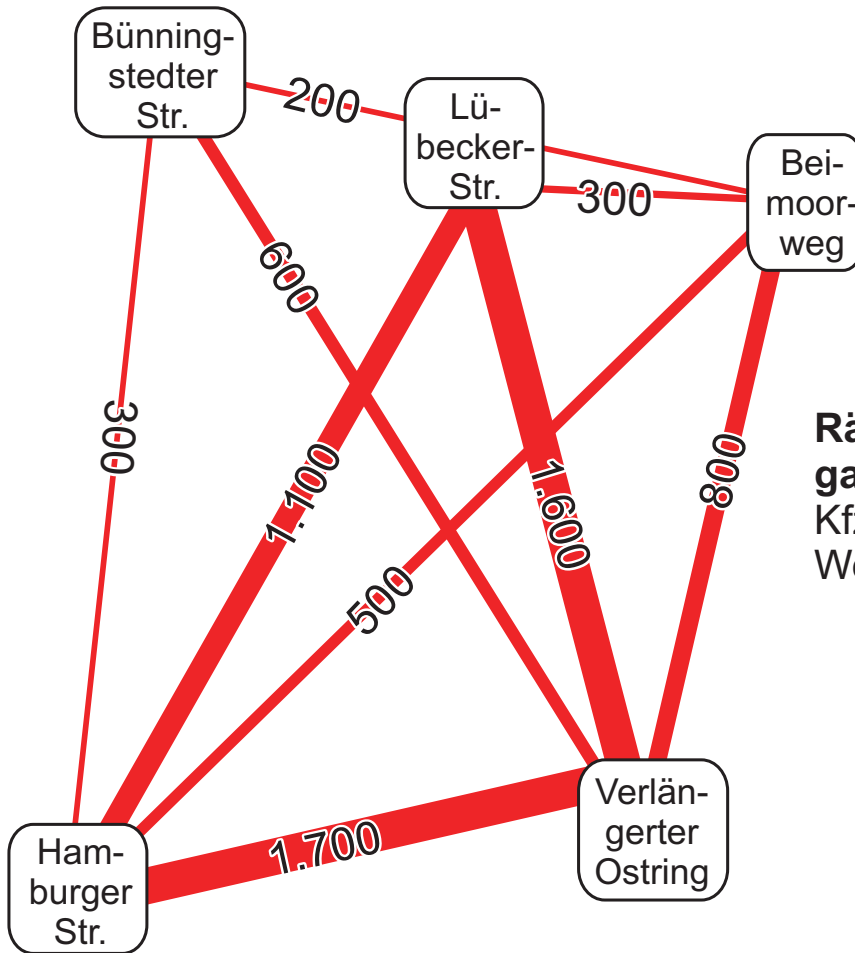
Durchgangsverkehr (10%) 12.000

Gesamtverkehr 120.000

Signifikante Entspannung der Verkehrsverhältnisse in Ahrensburg nur mit einer Reduzierung des Kfz-Zielverkehrs !

Standortbestimmung

Befunde zum Straßenverkehr - Durchgangsverkehrsströme Gesamtstadt



Räumliche Verteilung der Durchgangsverkehre
 Kfz/24h DTV-w, auf 100er gerundete Werte

Standortbestimmung

Befunde zum ÖPNV - Ergebnistelegamm

Stärken

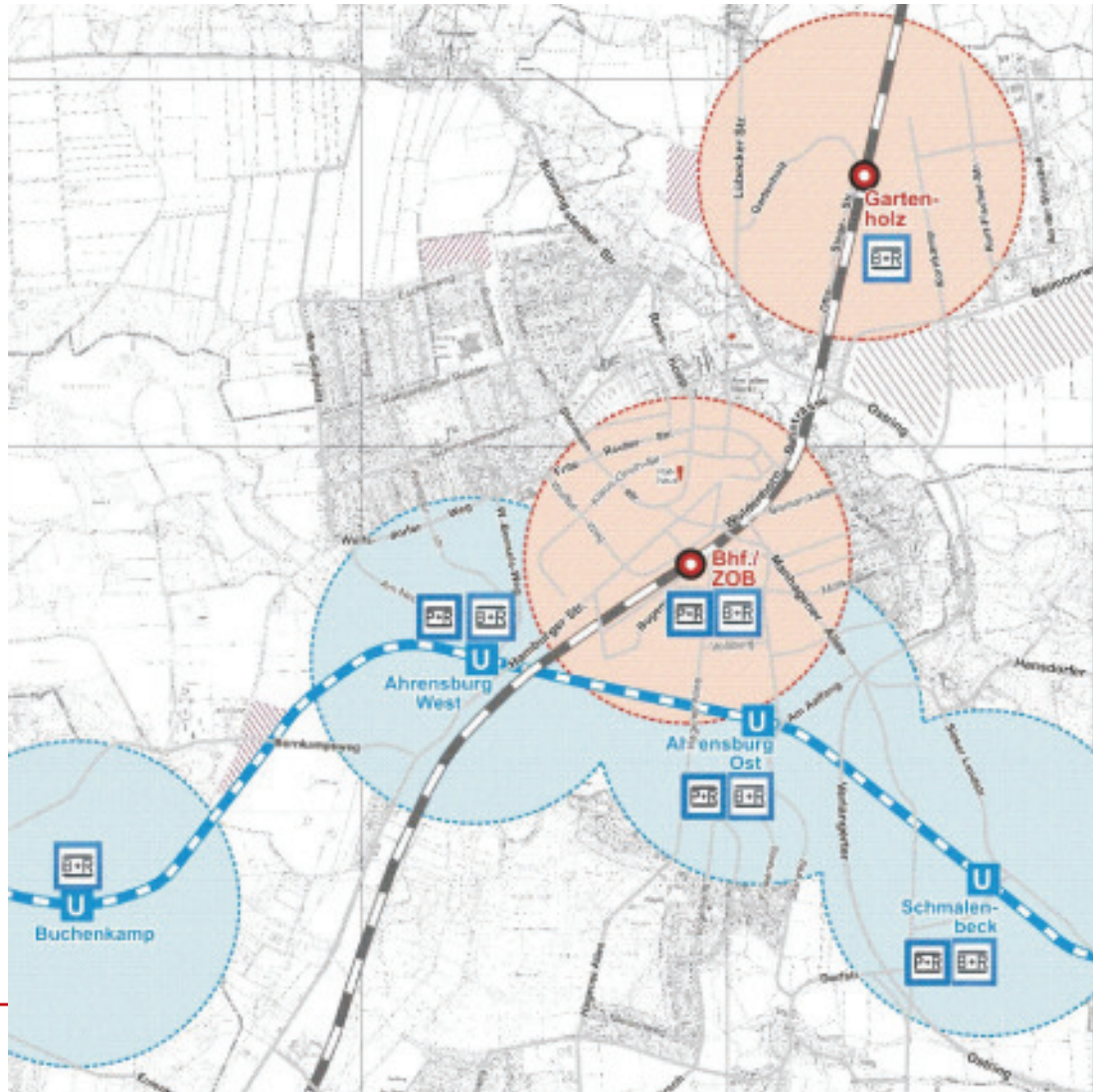
- ↑ Anbindung an zwei Bahnstrecken mit vielfältigen Direktfahrtbeziehungen.
- ↑ Stadtbussystem mit vertaktetem Fahrplan.
- ↑ Fast vollständige Erschließung des städtischen Siedlungsgebietes.
- ↑ Zentraler Verknüpfungspunkt (ZOB) in günstiger Lage zum Stadtzentrum bzw. zu wichtigen Verkehrszielen.
- ↑ 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.

Standortbestimmung

Befunde zum ÖPNV - Bahnerschließung



Standortbestimmung

Befunde zum Fuß- und Radverkehr - 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.

Standortbestimmung

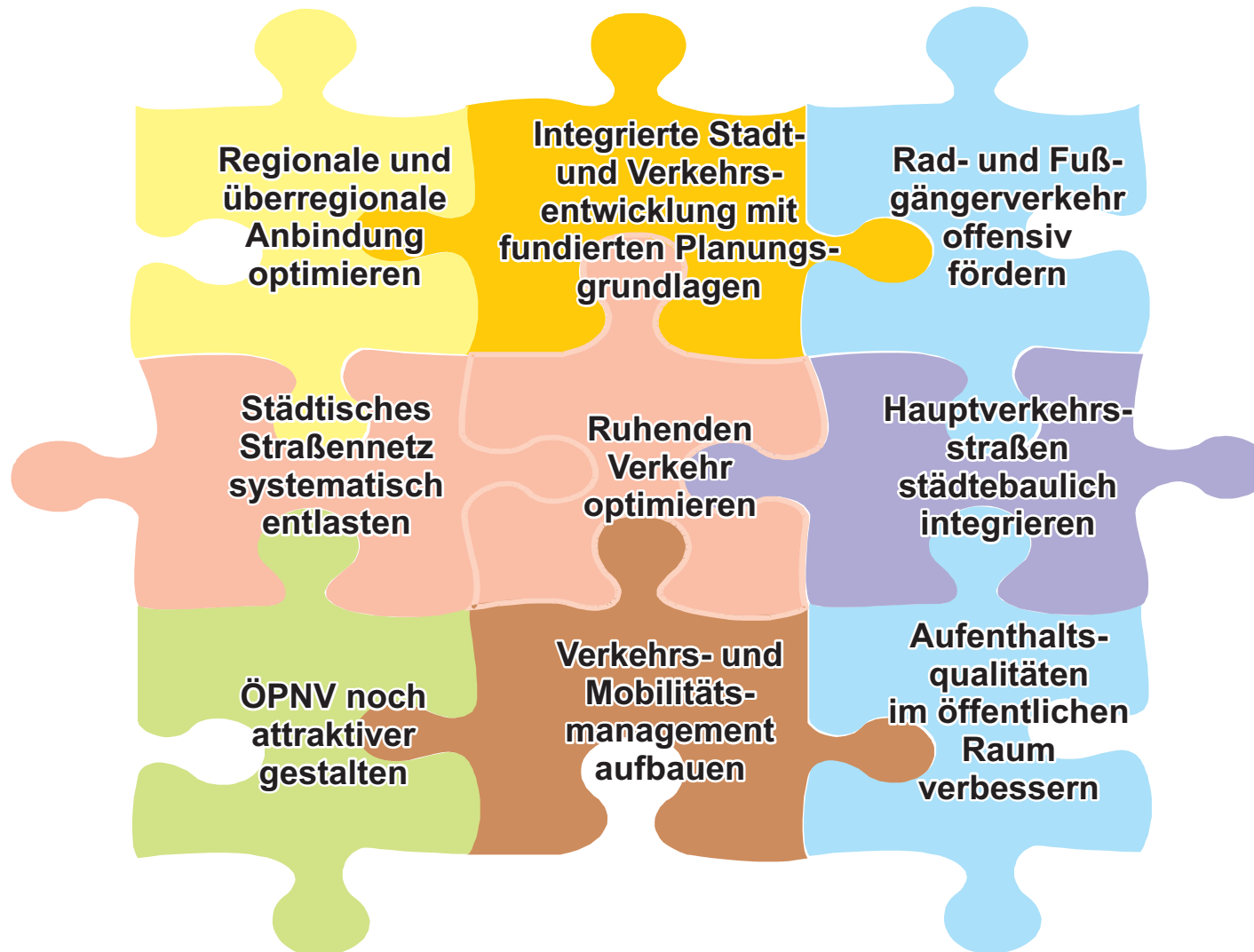
Befunde zum Fuß- und Radverkehr - Beispiele

Masterplan Ahrensburg Verkehr



Verkehrliches Leitbild

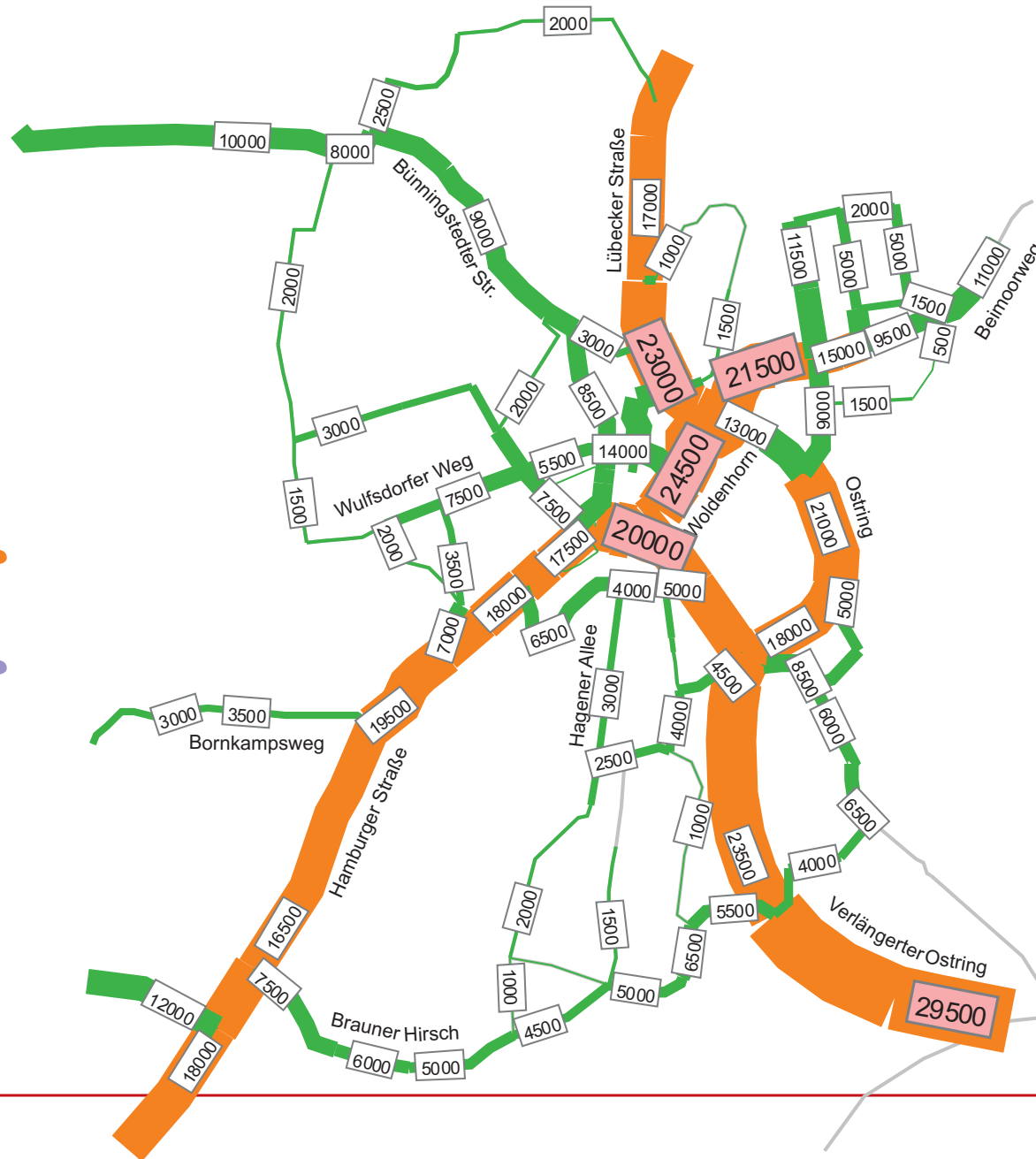
Masterplan
Ahrensburg
Verkehr



Entwicklungsoptionen

Ergebnistelegamm

- Stagnierende, evtl. rückläufige Pkw-Verkehrsleistung, weitere Zunahmen im Lkw-Verkehr
- Deutliche Beeinflussung der städtischen Verkehrssituation durch **Stadtentwicklungsprojekte** (Erlenhof, Beimoor Süd etc.)
- Künftige **Hauptverkehrsengpässe** im Stadtzentrum, im nördlichen Stadtgebiet und an der BAB-Anschlussstelle Ahrensburg
- Nachhaltige **Erhöhung der Verkehrsqualität** nur in Kombination von moderatem Straßenausbau und offensiver Förderung des „Umweltverbundes“ (Fuß, Rad, ÖPNV)
- „**Nordtangente**“ und „Netzschluss an der Strusbek“ sind verkehrlich von höchster Priorität, da sie den sensibelsten Bereich des Ahrensburger Verkehrssystems positiv beeinflussen
- Eine „**Südumfahrung**“ ist weiterhin eine strategische Option, deren abschließende Bewertung allerdings vertiefender Untersuchungen und Abstimmungen sowie eines tragfähigen Finanzierungsmodells bedarf



Entwicklungsoptionen Trend-Szenario 2025

**Verkehrsbelegung
[Kfz / 24h DTVw]**

- █ Kfz-Belegung >15.000 Kfz / 24h
- █ Kfz-Belegung <15.000 Kfz / 24h

Verkehrlich kritisch:

- > Lübecker Straße
- > Beimoorknoten mit Zuläufen
- > BAB AS Ahrensburg
- > Manhagener Allee
- > Woldenhorn



Entwicklungsoptionen Untersuchte Planfälle



Von der Zukunftswerkstatt
eingebrachte / konkretisierte
Tangenten / Umfahrungen



Weitere diskutierte Netz-
schlüsse und Netzergän-
zungen im Ahrensburger
Straßennetz



Verworfen oder als
nachrangig einge-
stufte Tangenten-
Varianten

	2	3	3A	4	4A	5	6	7	8	9	10	11
Kfz-Entlastung sensibler Straßenzüge	+	++	+	++	+ -	+ -	+	++	+	+ -	○	○
Minimierung der Trennwirkung angebauter Hauptverkehrsstraßen	○	++	+	++	+ -	+ -	+	++	+	+ -	○	○
Bündelung des Schwerverkehrs auf Hauptverkehrsachsen	○	+	+	++	++	+	+	++	○	-	○	○
Verbesserung der Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten	○	++	++	++	++	++	++	++	+	+	○	○
Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger städtischer Verkehrsziele	○	○	○	○	-	+	○	○	○	+	○	○
Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung	○	+	+	+	+ -	+ -	+	+	+	+ -	○	○
Minimierung des Flächenverbrauchs durch Verkehrsinfrastruktur	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-	○	○
Minimierung der Eingriffe in den Natur- und Landschaftsraum	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-	+	+
Minimierung der Investitionskosten	-	+	+	-	-	-	-	-	-	+	+	+
Minimierung der Erhaltungskosten	-	+	+	-	-	-	-	-	-	+	+	+
Verbesserung der rechtlichen und faktischen Machbarkeit	-	+	+	○	-	-	-	-	-	-	○	○

Entwicklungsoptionen

Vergleichende Bewertung

- ++ Sehr positiv / sehr günstig
- + Positiv / günstig
- Neutral / kein signifikanter Effekt
- Negativ / ungünstig
- Sehr negativ
- +/- Vor- und Nachteile räumlich differenziert

Integriertes Gesamtkonzept

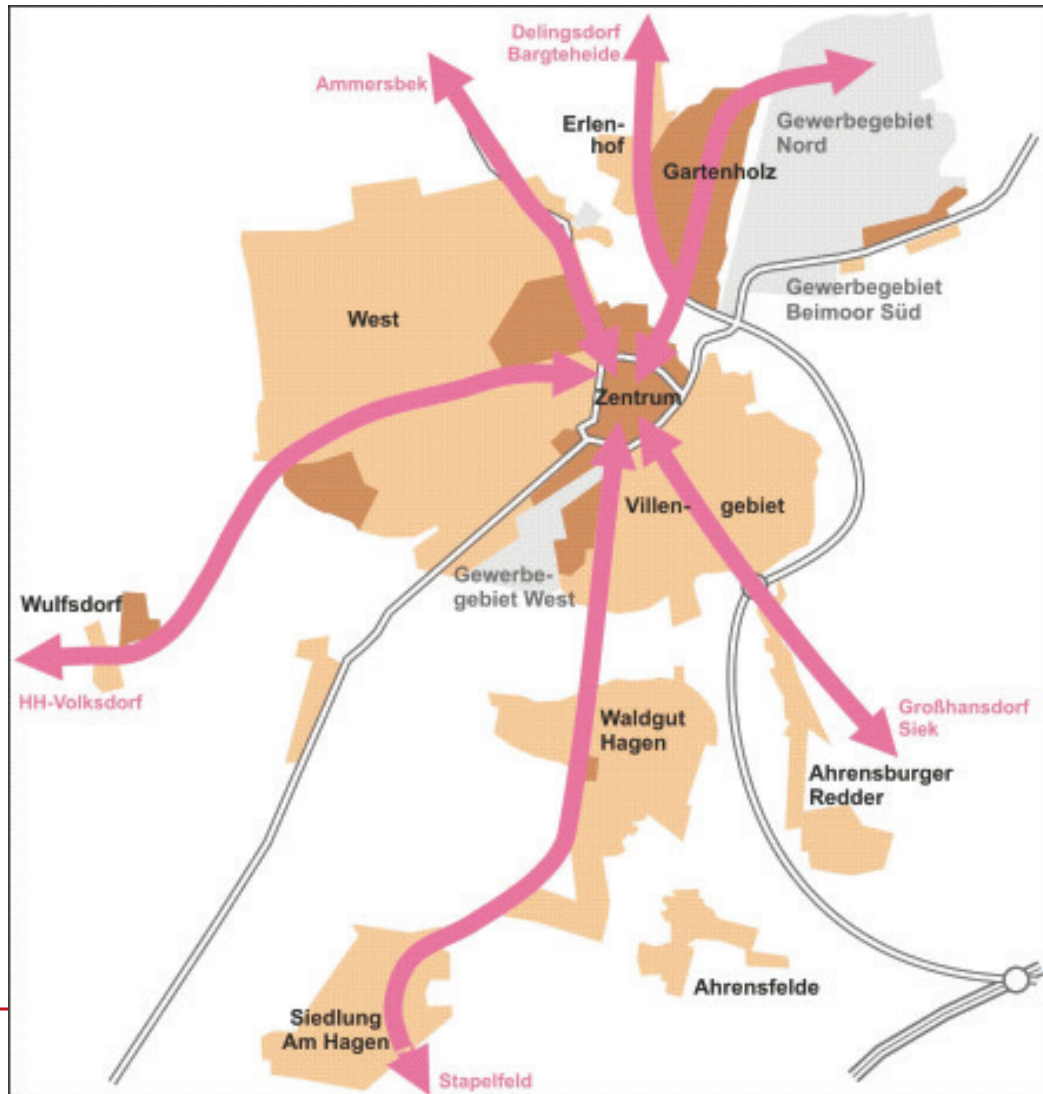
Ergebnistelegamm „Umweltverbund“

- In der künftigen strategischen Ausrichtung des Ahrensburger Verkehrssystems sind auf kurzen Strecken die Verkehrsmittel des „Umweltverbundes“ grundsätzlich zu priorisieren.
- Das Konzept zur Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr setzt im Wesentlichen auf den Aufbau eines hierarchischen Radverkehrsnetzes mit hochwertigen Hauptrouten („Velorouten“), attraktiven Abstellanlagen und einem offensiven Radverkehrs-marketing sowie eine Erhöhung der Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualitäten.
- Der ÖPNV ist noch konkurrenzfähiger zu machen. Dazu gehören vor allem eine Verkürzung von Reisezeiten, eine bessere Anbindung des GE Nord als größter Arbeitsstandort in Ahrensburg und ergänzende Angebote im Spät- und Wochenendverkehr. Mit einem gezielten Marketing ist eine eigene „Identität“ für den Stadtverkehr zu entwickeln.
- Mit dem Bau der S4 dürfte sich ein neuer Impuls für den Ahrensburger ÖPNV ergeben, der auch eine Neustrukturierung des Stadtverkehrs erfordern wird. Eine „Schnell-Verbindung“ nach Hamburg ist aber unbedingt beizubehalten.

Integriertes Gesamtkonzept

Konzept für Radverkehr - Strategische Netzausrichtung

Masterplan
Ahrensburg
Verkehr



Integriertes Gesamtkonzept

Radverkehrssystem „aus einem Guss“

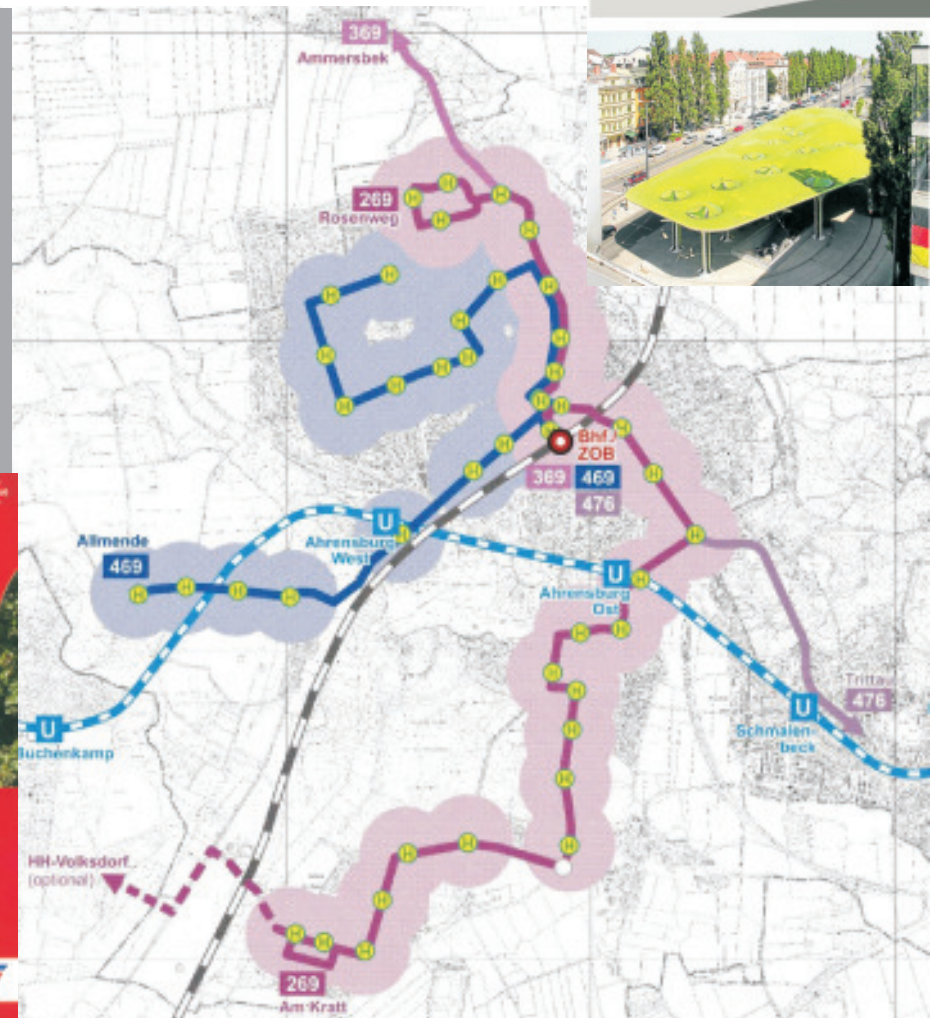
- Haupttrouten + hochwertige Radverkehrsanlagen



↑ A7	Gartenholz Schloss	1,5km 0,7km
← A5	Wulfsdorf Rathaus	3,2km 0,5km
		A3

Integriertes Gesamtkonzept ÖPNV-Konzept - Transparenz und Nutzungsfreundlichkeit

Masterplan  Verkehr



Integriertes Gesamtkonzept

Ergebnistelegamm „Straßenverkehr“ und flankierende Maßnahmen

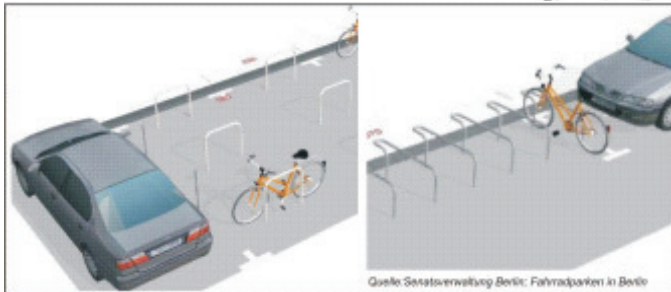
- Instandhaltung des Straßen- und Radwegenetzes („Abbau des Sanierungsstaus“) sowie Ertüchtigung und Optimierung der Verkehrssteuerung vor weiteren Ausbaumaßnahmen
- Ausbau des Straßennetzes vorrangig zur Entlastung sensibler Straßenzüge und zur Verbesserung der Verkehrsqualität
- „Nördlicher Netzschluss“ B75 - GE Nord von erster Umsetzungspriorität
- Noch keine finale Entscheidung zu einem „südlichen Netzschluss“
- Weiterführung der Verkehrsberuhigung mit Stärkung des „Umweltverbundes“ insbesondere im Stadtzentrum, am Schloss/Marstall und im Reeshoop
- Flankierende Maßnahmen wie Mobilitätsmanagement und ein integriertes Monitoring als wichtige Bestandteile des Masterplans





Integriertes Gesamtkonzept

Konzept für den Kfz-Verkehr



Integriertes Gesamtkonzept Teilräumliches Konzept für das Stadtzentrum



-  Hauptroute für den Radverkehr
-  Verkehrs-städtebauliche Neuordnung mit Priorisierung Fuß- und Radverkehr
-  Städtebauliche Überplanung mit Abbau von Parkplätzen
-  Neubau / Erweiterung Parkierungsanlage



Integriertes Gesamtkonzept

Maßnahmenplan „Umweltverbund“

Fußgänger- und Radverkehr	1.1	Unterhaltung / Instandhaltung Radverkehrsanlagen
	1.2	Neugestaltung Rathausplatz
	1.3	Umsetzung Radverkehrskonzept mit Ausbau Radverkehrsanlagen
	1.4	Ausbau Radabstellanlagen im Stadtzentrum
	1.5	Bau einer Radstation am Bahnhof
	1.6	Ausbau (sonstige) B+R-Anlagen
	1.7	Aktualisierung Wegweisungssystem
	1.8	Entwicklung Radverkehrs-Marketing
ÖPNV	2.1	Umsetzung S4
	2.2	Ausbau "hochwertige" Regionalbusverbindungen
	2.3	Linienetzoptimierung Stadtverkehr
	2.4	Überprüfung / ggf. Aufwertung von Bushaltestellen
	2.5	Umsetzung / Komplettierung LSA-Beeinflussung
	2.6	Neugestaltung ZOB / Bahnhofsvorplatz
	2.7	Ausbau / Optimierung Stadtverkehrs-Marketing

Integriertes Gesamtkonzept

Maßnahmenplan „Kfz-Verkehr“

Kfz- verkehr	3.1	Unterhaltung / Instandhaltung Straßennetz
	3.2	Neubau der Nordtangente
	3.3	Neubau Netzschluss An der Strusbek
	3.4	Verkehrsberuhigung Stadtzentrum ("Dreizack")
	3.5	Verkehrsberuhigung Schloss / Marstall
	3.6	Optimierung Parkraumkonzept Stadtzentrum
	3.7	Neubau Parkhaus / Tiefgarage im Bereich Manfred-Samusch-Str.

Integriertes Gesamtkonzept

Maßnahmenplan „flankierende Bausteine“

Verkehrs- management	4.1	Unterhaltung / Instandhaltung Verkehrstechnik
	4.2	Modernisierung / Ertüchtigung Verkehrsrechner
	4.3	Optimierung / Aktualisierung der LSA-Steuerung
	4.4	Organisatorische Maßnahmen zur Kfz-Steuerung
	4.5	Aufbau Mobilitätsmarketing
	4.6	Aufbau betriebliches Mobilitätsmanagement
Verkehrs- sicherheit	5.1	Weiterführung Unfallprävention / AG Verkehr
	5.2	Entwicklung Sicherheitsaudit für komplexe Projekte
Monitoring	6.1	Aufbau Monitoringsystem

Integriertes Gesamtkonzept

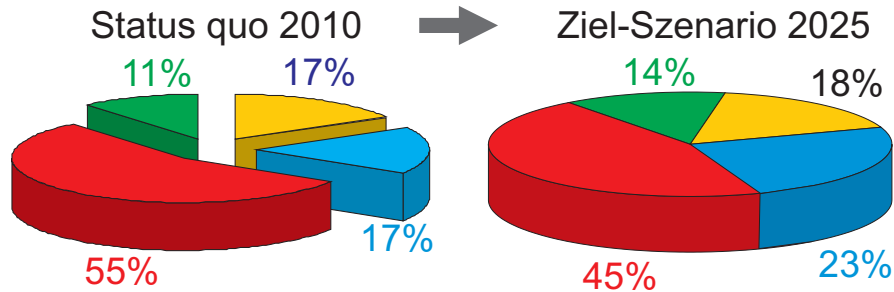
Ergänzungen zum Maßnahmenplan durch Beschluss der STV vom 25.2.2013

Südumfahrung	
Verkehrsberuhigung Brauner Hirsch	Gutachteraussage: Netzergänzung im Norden der Stadt beeinflussen nicht den Süden der Stadt und umgekehrt
Verkehrsberuhigung Ahrensfelde (Dorfstraße)	
Verkehrsberuhigung Bornkampsweg	
Optimierung AOK Knoten	vgl. Untersuchungen zum AOK-Knoten; wird Teil des zu erstellenden "Rahmenplan Innenstadt" sein

Integriertes Gesamtkonzept

Wirkungsanalyse „Ziel-Szenario“

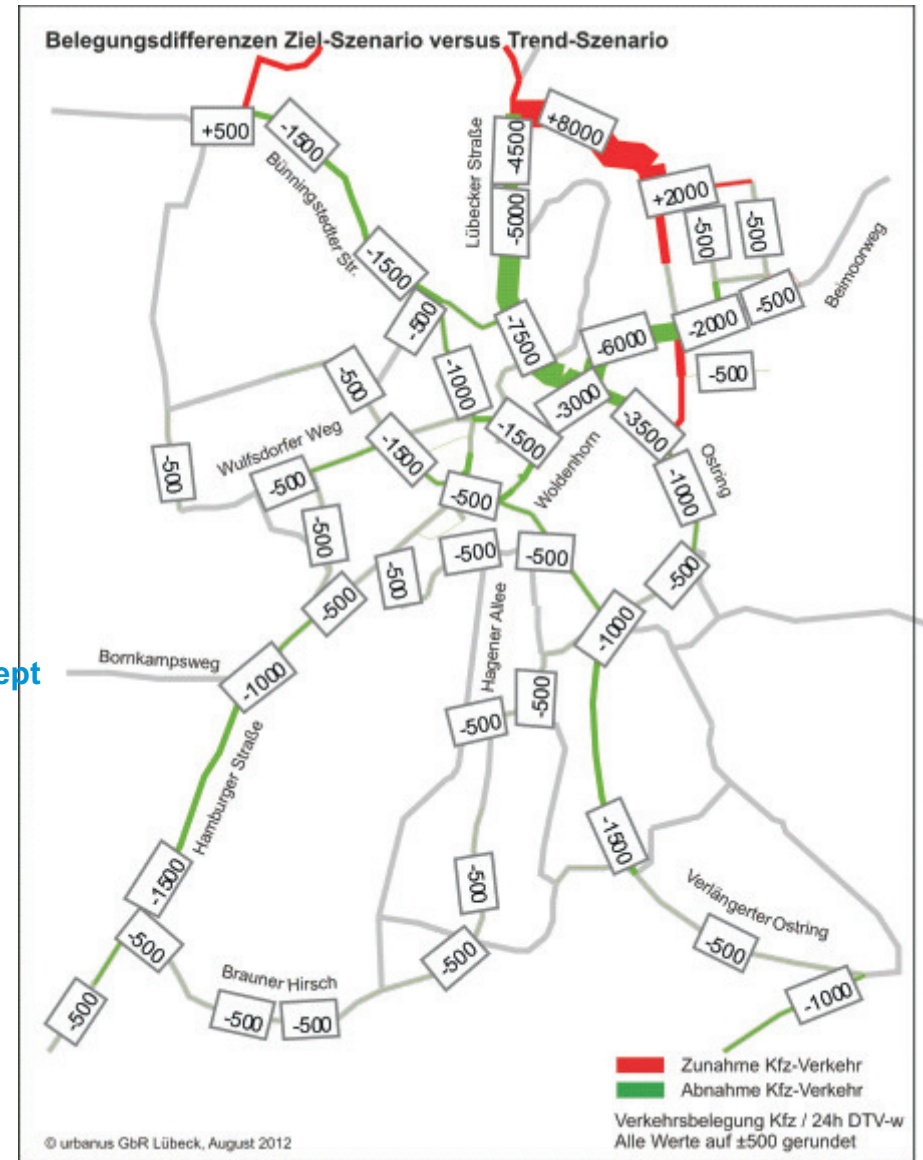
Verkehrsmittelwahl der Ahrensburger



Maßnahmen Radverkehrskonzept

Maßnahmen ÖPNV-Konzept

- Fußgänger
- Fahrrad
- ÖPNV (Bahn, Bus, Taxi)
- Pkw (Selbst- und Mitfahrer)



**Vielen Dank für Ihre
Geduld und Aufmerksamkeit !**