

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

**Verkehrskonzept
im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen
„Innenstadt / Schlossbereich“
der Stadt Ahrensburg**

Mai 2017

Verkehrskonzept im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen „Innenstadt / Schlossbereich“ der Stadt Ahrensburg

Auftraggeber:

Stadt Ahrensburg
Fachdienst Stadtplanung/Bauaufsicht/Umwelt
Manfred-Samus-Straße 5
22926 Ahrensburg

Auftragnehmer:

Gertz Gutsche Rümenapp GbR
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Büro Berlin
Goethestraße 14
10625 Berlin

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Jens Rümenapp
M.Sc. Ben-Thure von Lueder
B.Eng. Moritz Brandner

Hamburg/Berlin, Mai 2017

Inhaltsverzeichnis

1.	Hintergrund und Zielsetzung.....	6
2.	Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	7
3.	Verkehrliches Leitbild	9
4.	Bestandsanalyse.....	12
4.1.	Städtebauliche Strukturen und Nutzungen	12
4.2.	Fußverkehr	15
4.3.	Radverkehr	24
4.4.	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	33
4.5.	Fließender Kfz-Verkehr.....	39
4.6.	Ruhender Kfz-Verkehr.....	52
4.7.	Ableitung von Handlungsbereichen	57
5.	Integrierte Netz- und Parkraumkonzeption.....	58
5.1.	Fußwegenetz	58
5.2.	Radverkehrsnetz.....	58
5.3.	Busnetz	59
5.4.	Straßennetz	61
5.5.	Parkraumkonzeption	65
6.	Einzelmaßnahmen	71
7.	Handlungs- und Umsetzungskonzept.....	107
8.	Quellenverzeichnis.....	111

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtgebiet von Ahrensburg.....	7
Abb. 2:	Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	8
Abb. 3:	Leitbild-Bausteine des Masterplans Verkehr Ahrensburg	9
Abb. 4:	Ziele des Innenstadtkonzepts Ahrensburg.....	10
Abb. 5:	Wohnnutzungen in der Innenstadt.....	13
Abb. 6:	Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen in der Innenstadt	14
Abb. 7:	Fußgängerbereiche mit hohen Flanier- und Aufenthaltsqualitäten	15
Abb. 8:	„Gehwegeinengungen“	16
Abb. 9:	Gemeinsame Seitenraumnutzung mit dem Radverkehr	16
Abb. 10:	Querungsmöglichkeiten für Fußgänger	17
Abb. 11:	Querungsmöglichkeiten für Fußgänger	18
Abb. 12:	Gehwegoberflächen	19
Abb. 13:	Fußverkehrsinfrastruktur	20
Abb. 14:	Hauptrelationen des Fußverkehrs.....	22
Abb. 15:	Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Darstellung zum Fußverkehr.....	23
Abb. 16:	Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen.....	24
Abb. 17:	Radverkehrsanlagen mit funktionalen/baulichen Defiziten	25
Abb. 18:	Radverkehrsführung an Kreuzungen und Querungsstellen.....	26
Abb. 19:	Radverkehrsinfrastruktur.....	28
Abb. 20:	Fahrradabstellanlagen im Innenstadtkern	29
Abb. 21:	Velorouten und Verkehrsstärken 2009+2015	31
Abb. 22:	Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Darstellung zum Radverkehr	32
Abb. 23:	Ein- und Aussteiger im Schienenpersonennahverkehr pro Tag	33
Abb. 24:	Buslinienangebot am Bahnhof Ahrensburg	34
Abb. 25:	Haltestellen und Linienverläufe des Busverkehrs im Innenstadtbereich.....	35
Abb. 26:	Bahnhof / ZOB	36
Abb. 27:	Haltestelle Reeshoop	36
Abb. 28:	Bushaltestellen im Innenstadtbereich	37
Abb. 29:	Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Darstellung zum ÖPNV.....	38
Abb. 30:	Straßennetz	41
Abb. 31:	Straßenraumgestaltung Hauptverkehrsstraßen.....	42
Abb. 32:	Straßenraumgestaltung Hauptverkehrsstraßen.....	43
Abb. 33:	Straßenraumgestaltung Erschließungsstraßen	44
Abb. 34:	Verkehrsstärken (DTV _w) im Straßennetz 2010.....	46
Abb. 35:	Streckenbelegungen durch Durchgangsverkehr (DTV _w , gerundete Werte)	47
Abb. 36:	Ergebnisse der Verkehrszählungen 2015.....	48
Abb. 37:	Differenzverkehrsstärken Trend-Szenario 2025 versus Status quo 2010 (DTV _w).....	49
Abb. 38:	Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Darstellung zum fließenden Kfz-Verkehr.....	51

Abb. 39: Parkraumangebot.....	53
Abb. 40: Parkraumbewirtschaftung.....	54
Abb. 41: Stellplatzauslastung an Wochentagen (ohne Wochenmarkt) 2009.....	55
Abb. 42: Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Darstellung zum ruhenden Kfz-Verkehr.....	56
Abb. 43: Räumliche Handlungsbereiche	57
Abb. 44: Optionen für eine veränderte Buslinienführung in der Innenstadt	59
Abb. 45: Straßennetzkonzeption Innenstadt.....	62
Abb. 46: Variante A für eine veränderte Verkehrsführung in der Innenstadt.....	63
Abb. 47: Variante B für eine veränderte Verkehrsführung in der Innenstadt.....	64
Abb. 48: Stellplatzbilanz Parkraumkonzeption.....	66
Abb. 49: Einflussfaktoren Wirtschaftlichkeit Tiefgarage	67
Abb. 50: Eingangsgrößen Wirtschaftlichkeitsberechnung	68
Abb. 51: Ergebnis Wirtschaftlichkeitsberechnung	68
Abb. 52: Ergebnis Wirtschaftlichkeitsberechnungen bei Varianz der Eingangsgrößen	69
Abb. 53: Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bei einem Worst-Case-Szenario.....	70
Abb. 54: Maßnahmenübersicht.....	71

1. Hintergrund und Zielsetzung

Die Stadt Ahrensburg ist mit der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Innenstadt/Schlossbereich“ in das Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ aufgenommen worden. Als Grundlage zur Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme wurden vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept (VU mit ISEK) durchgeführt. Ergänzend zu den vorbereitenden Untersuchungen wurden parallel Fachkonzepte zu den Themen Verkehr, Barrierefreiheit und Einzelhandel erarbeitet. Die Ergebnisse dieser Fachkonzepte flossen in die vorbereitenden Untersuchungen ein.

Das Untersuchungsgebiet „Innenstadt/Schlossbereich“ umfasst die Innenstadt, das Rathaus, den Alten Markt sowie das Schloss Ahrensburg mit seinen Parkanlagen und dem östlich angrenzenden Gutshof des Schlosses. Es beinhaltet damit die wesentlichen das historische Stadtbild Ahrensburgs prägenden Stadträume. Diese Stadträume sind jedoch in erheblichem Umfang durch Verkehrsräume geprägt, die sowohl regionale und städtische Verbindungsfunktionen als auch Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen erfüllen müssen.

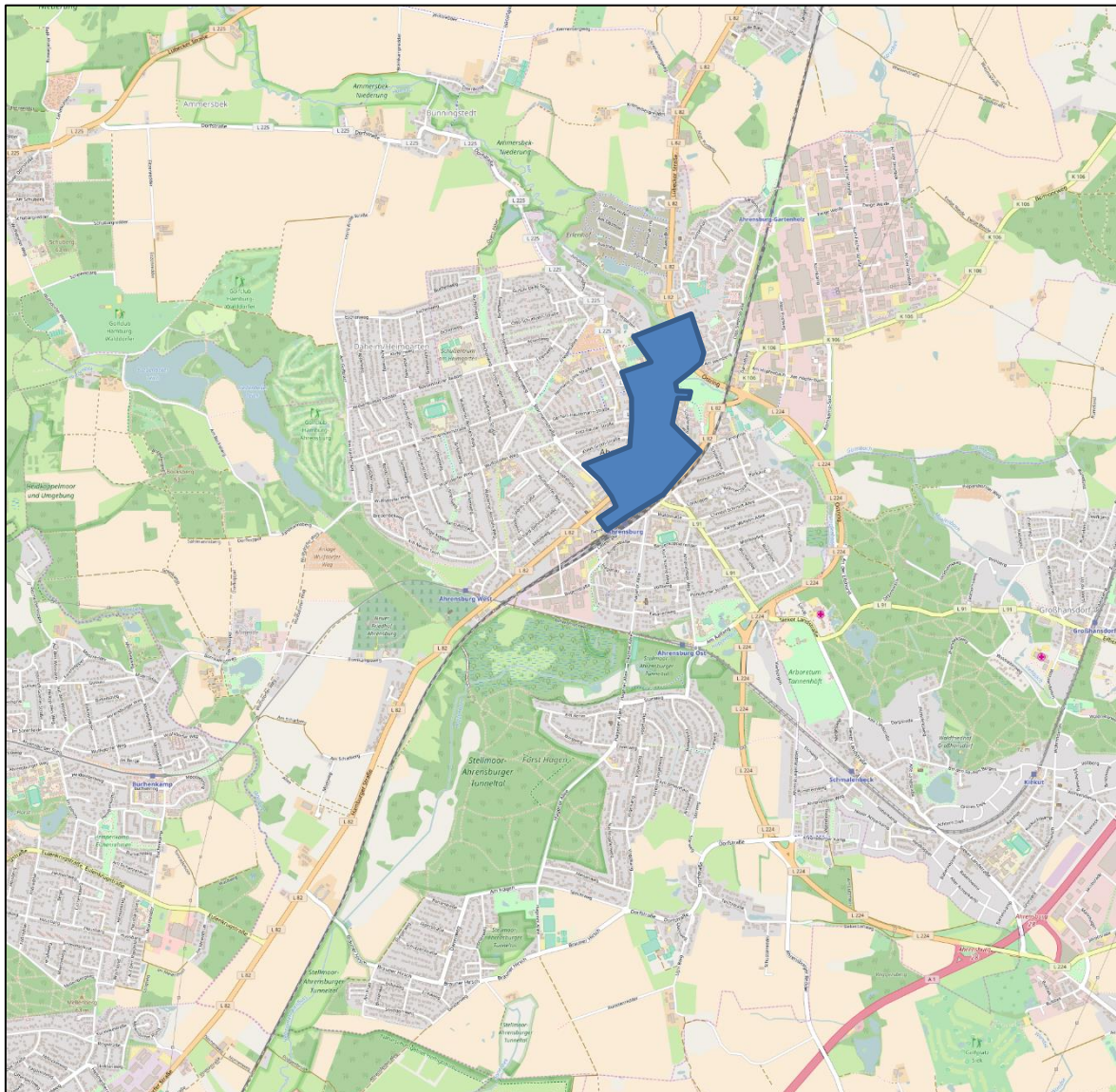
Im Rahmen des vorliegenden Verkehrskonzepts „Innenstadt/Schlossbereich“ wurden die Schwachstellen/Herausforderungen und Potenziale/Stärken im Bereich der städtebaulichen Gesamtmaßnahme herausgearbeitet und erörtert werden. Darauf aufbauend wurden in Kooperation mit den Planern der vorbereitenden Untersuchungen sowie den übrigen o.g. Fachplanern geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der städtebaulichen und verkehrlichen Situation entwickelt.

2. Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet des vorliegenden Verkehrskonzepts entspricht der Gebietsfestlegung für die vorbereitenden Untersuchungen zur städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Innenstadt/Schlossbereich“. Das Gebiet umfasst im Wesentlichen den Innenstadtkern von Ahrensburg mit Erweiterungen nach Norden bis zum Schloss Ahrensburg und dem Kulturzentrums Marstall sowie nach Süden bis zum Bahnhof Ahrensburg.

Das Untersuchungsgebiet liegt sehr zentral im Stadtgebiet von Ahrensburg. Es ist aus den meisten Bereichen des übrigen Stadtgebiets in maximal 10-15 Minuten mit dem Auto bzw. dem Fahrrad zu erreichen. Lediglich von dem peripherer am südlichen Stadtrand gelegenen Stadtteil Am Hagen werden ca. 15-20 Minuten benötigt.

Abb. 1: Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtgebiet von Ahrensburg



Kartengrundlage: © OpenStreetMap contributors

Das Untersuchungsgebiet umfasst eine Fläche von insgesamt ca. 60 ha. Es wird im Norden durch das Gelände des Schloss Ahrensburg und des Marstalls begrenzt. Die östliche Grenze verläuft im Anschluss östlich der Kreuzung Lübecker Straße / Ostring / Am Weinberg quer durch das Auetal, über die Straßen Am Postwald und Woldenhorn bis zur Bahnstrecke Hamburg-Lübeck und auf dieser bis zum Bahnhof Ahrensburg. Im Süden wird das Gebiet durch die Stormarnstraße und im Westen durch den Stormarnplatz und die Straße Reeshoop begrenzt.

Abb. 2: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage:

Die Betrachtungen im Rahmen des vorliegenden Verkehrskonzepts gehen über das eigentliche Untersuchungsgebiet der vorbereitenden Untersuchungen hinaus, sofern dies für Fragestellungen innerhalb des Gebiets erforderlich ist (z.B. Einbindung in die gesamtstädtischen Verkehrsnetze, Parkraumangebot für Innenstadtbesucher, Durchgangsverkehrsbeziehungen, Planungen im übergeordneten Straßennetz).

3. Verkehrliches Leitbild

Mit dem nachfolgend entwickelten verkehrlichen Leitbild für das Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen werden die grundsätzlichen Ziele der zu entwickelnden Maßnahmen und Strategien im Kontext der übergeordneten städtebaulichen und stadtplanerischen Ziele definiert. Es bildet damit den Bewertungsmaßstab sowohl für den Ist-Zustand als auch für die Konzeption und Bewertung von Maßnahmen in den nachfolgenden Arbeitsschritten.

Den Ausgangspunkt für die Ableitung von Zielsetzungen für den Untersuchungsraum bildet das verkehrliche Leitbild des übergeordneten Masterplans Verkehr Ahrensburg aus dem Jahr 2012. Dieses Leitbild wurde von der Stadtverordnetenversammlung einstimmig beschlossen und definiert damit die Grundlage für die zukünftige Verkehrsgestaltung in Ahrensburg insgesamt. Das Leitbild umfasst die in Abb. 3 dargestellten Bausteine bzw. Ziele.

Abb. 3: Leitbild-Bausteine des Masterplans Verkehr Ahrensburg



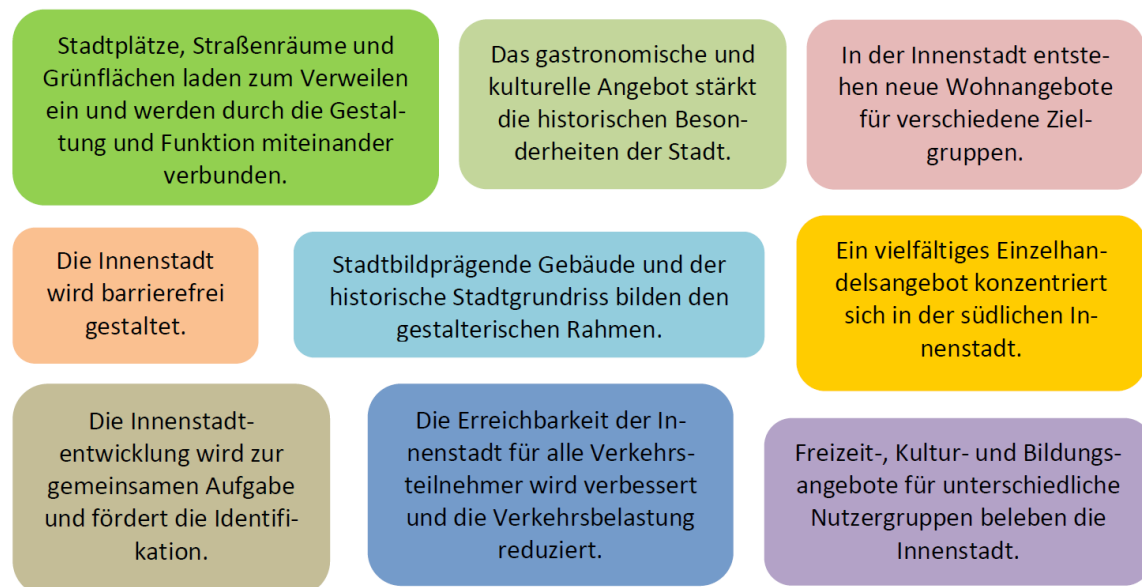
Quelle: urbanus / GGR 2012, Teil 3, S. 5

Im Hinblick auf die konkreten Rahmenbedingungen und Anforderungen des Untersuchungsgebiets sind dabei vor allem die folgenden Bausteine zu berücksichtigen und wie folgt zu konkretisieren (vgl. urbanus / GGR 2012, S. 9ff.):

- Rad- und Fußgängerverkehr offensiv fördern, durch den Ausbau einer attraktiven Infrastruktur von Wegeführungen, Aufenthaltsflächen und Radabstellanlagen
- Ruhenden Verkehr optimieren, durch eine flächendeckende und räumliche differenzierte Parkraumbewirtschaftung sowie eine Sicherstellung der öffentlich zugänglichen Stellplatzkapazitäten (insgesamt) bei wegfallenden Kapazitäten aufgrund neuer städtebaulicher Nutzungen
- Hauptverkehrsstraßen städtebaulich integrieren, durch den sukzessiven Abbau von Defiziten in den Umfeld- und Aufenthaltsqualitäten an Hauptverkehrsstraßen und eine bessere Gestaltung der Straßenräume
- Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum verbessern, vor allem durch die Fortführung der begonnenen verkehrs-städtebaulichen Aufwertung der Hauptgeschäftsstraßen in der Innenstadt
- ÖPNV noch attraktiver gestalten, durch eine Verbesserung der Infrastruktur für den ÖPNV

Neben dieser Konkretisierung der übergeordneten Ziele des Masterplans Verkehr sind in das verkehrliche Leitbild für den Bereich „Innenstadt / Schlossbereich“ auch die im Rahmen des Innenstadtkonzepts Ahrensburg entwickelten Ziele für die Innenstadt einzubeziehen (vgl. Abb. 4).

Abb. 4: Ziele des Innenstadtkonzepts Ahrensburg



Quelle: BPW 2016, S.

Für das Verkehrskonzept sind dabei vor allem die folgenden Ziele relevant und wie folgt zu konkretisieren:

- Stadtbildprägende Gebäude und der historische Stadtgrundriss bilden den gestalterischen Rahmen,
d.h. dass sich sowohl die Netzkonzeption für die einzelnen Verkehrsarten als auch die konkrete Gestaltung von Straßenräumen und Verkehrsinfrastrukturen in diesen Rahmen einpassen müssen
- Stadtplätze, Straßenräume und Grünflächen laden zum Verweilen ein und werden durch die Gestaltung und Funktion miteinander verbunden, indem die Aufenthalts- und Flanierqualitäten von Platz- und Straßenräumen durch eine entsprechende Gestaltung verbessert werden und die unterschiedlichen Räume durch funktional und gestalterisch attraktive Wegeverbindungen vor allem für den Fuß- und Radverkehr verbunden werden
- Die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer wird verbessert und die Verkehrsbelastung reduziert, indem die Qualität der Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote für alle Verkehrsteilnehmer verbessert wird und die Verkehrsbelastungen vor allem durch eine verträglichere Abwicklung des Kfz-Verkehrs reduziert werden.

Zusammenfassend werden für das vorliegende Verkehrskonzept die folgenden Zielsetzungen definiert:

- Aufenthalts- und Lebensqualität in der Innenstadt erhöhen
- Historische Bezüge stärken
- Verbindung zwischen Innenstadtkern und Schloss stärken
- Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt stärken
- Sichere und komfortable Wege für den Fuß- und Radverkehr innerhalb und durch die Innenstadt
- ÖPNV-Erreichbarkeit weiter verbessern
- Kfz-Erreichbarkeit der Innenstadt optimieren und dabei den Kfz-Verkehr möglichst verträglich abwickeln
- Abwicklung des Ruhenden Kfz-Verkehrs optimieren

4. Bestandsanalyse

Die nachfolgende Bestandsanalyse basiert auf den Erkenntnissen, die im Rahmen diverser Ortsbegehungen und Befahrungen des Untersuchungsgebiets an unterschiedlichen Tagen gewonnen wurden. Darüber hinaus wurden zwischen Oktober und Dezember 2015 an vier Knotenpunkten die Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrsströme gezählt sowie die Belegung der öffentlich zugänglichen Stellplätze (öffentliche und private) erfasst.

4.1. Städtebauliche Strukturen und Nutzungen

Die städtebaulichen Strukturen und Nutzungen innerhalb des Untersuchungsgebiets stellen sowohl wichtige Einflussgrößen für den Umfang und die Art der Verkehrsnachfrage als auch relevante Rahmenbedingungen für die Möglichkeiten zur Abwicklung der Verkehre und die konkrete Gestaltung der Verkehrsräume dar.

Das Untersuchungsgebiet ist durch eine Mischung von Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen, Büros sowie administrativen, sozialen und kulturellen Einrichtungen geprägt. Es bildet damit den zentralen Anlaufpunkt für eine Vielzahl von Aktivitäten sowohl der Ahrensburger Bevölkerung als auch der Bevölkerung aus den umliegenden Gemeinden.

Die räumliche Verteilung der einzelnen Nutzungen innerhalb des Untersuchungsgebiets ist im Detail im Innenstadtkonzept (vgl. BPW 2016) sowie im Einzelhandelskonzept (vgl. Dr. Lademann & Partner 2016) analysiert und dargestellt worden (vgl. Abb. 5 und 6).

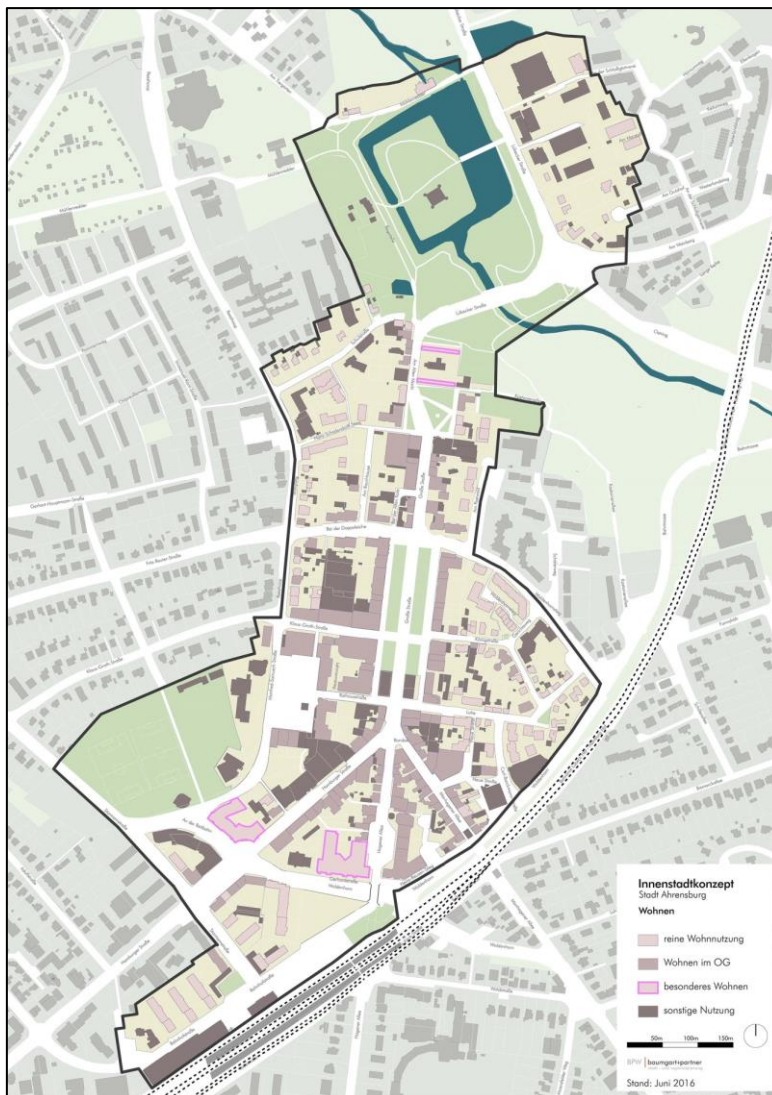
Im Hinblick auf die Verkehrsnachfrage lassen sich diese Detailanalysen zu den folgenden relevanten Teilbereichen und Strukturen zusammenfassen:

- Der zentrale Einkaufsbereich mit einer z.T. sehr kleinteiligen Mischung aus Einzelhandelsfachgeschäften sowohl des periodischen als auch aperiodischen Bedarfs, Dienstleistern und Gastronomiebetrieben im Bereich der „Drei Strahlen“, des Rondeels, des CCA, der Rathausstraße und des Rathausplatzes. Mit dieser Mischung und Konzentration von Einrichtungen ist dieser Bereich auch als der Hauptquell- und -zielort
- Der westliche Bereich mit den administrativen, sozialen und kulturellen Einrichtungen an der Manfred-Samusch-Straße (Rathaus, Bibliothek, Peter-Rantzau-Haus, Juki 42) sowie der Skaterbahn und den Sportanlagen auf dem Stormarnplatz.
- Der östliche Bereich um Lohe und Königstraße, der vorwiegend durch Wohnnutzungen geprägt ist, daneben aber auch kleinere Dienstleistungsbetriebe sowie das Amtsgericht umfasst.
- Den Bereich um die Große Straße Nord und Am Alten Markt, der durch eine Mischung von Wohnnutzungen, vereinzelt Einzelhandelsgeschäften, Dienstleistungseinrichtungen vor allem auch aus dem Gesundheitsbereich (Ärztehaus Am Alten Markt), Gastronomiebetrieben, dem Hotel am Schloss sowie den kirchlichen Einrichtungen

(Schlosskirche, Gottesbuden, Gemeindezentrum) geprägt ist. Verkehrlich relevant ist darüber hinaus auch der sich nördlich anschließende Schulstandort der Grundschule am Schloss.

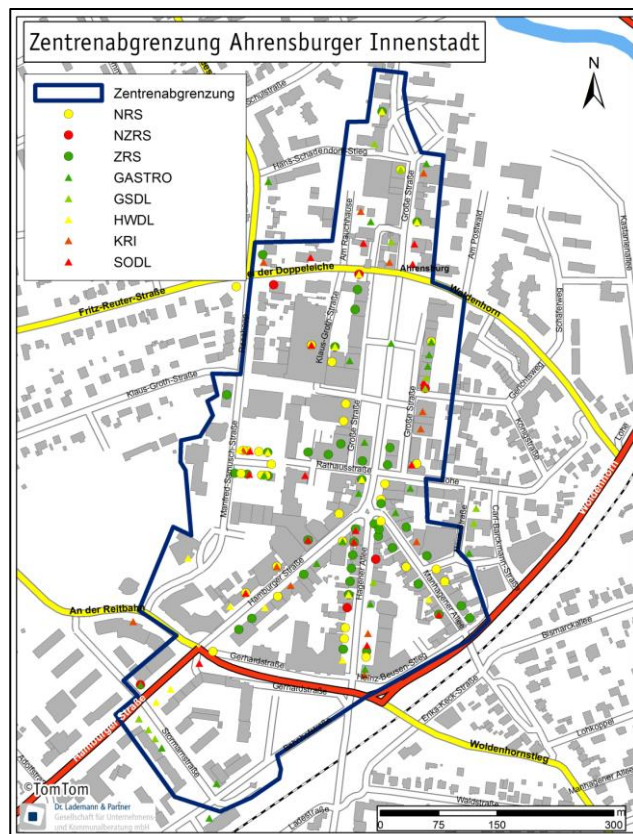
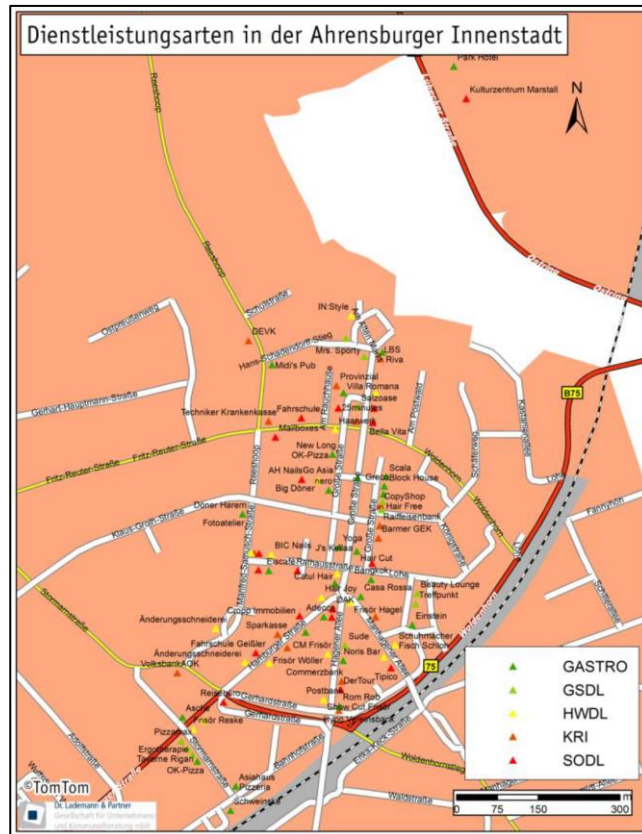
- Dem Bereich „Schloss und Marstall“, der das Schloss Ahrensburg, den Schlosspark sowie den Marstall als Freizeit- und Kulturstandorte umfasst. Darüber hinaus finden sich in diesem Bereich aber auch das Park Hotel Ahrensburg sowie verschiedene Dienstleistungsnutzungen auf dem Marstallgelände, die ebenfalls eine relevante Verkehrsnachfrage induzieren.
- Der Bereich des Bahnhofs und des benachbarten Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) als zentraler Verkehrsknoten für den öffentlichen Verkehr in Ahrensburg. Darüber hinaus gehören zu diesem Bereich auch gastronomische Einrichtungen, die Volkshochschule sowie in nicht unerheblichem Maße Wohnnutzungen im direkten Umfeld des Bahnhofs.

Abb. 5: Wohnnutzungen in der Innenstadt



Quelle: BPW 2016, S. 46

Abb. 6: Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen in der Innenstadt



Quelle: Dr. Lademann & Partner 2016, S. 51 und 71

4.2. Fußverkehr

Fußverkehrsinfrastruktur

Das Untersuchungsgebiet weist eine flächendeckende, funktional ausdifferenzierte Infrastruktur für den Fußverkehr auf. An allen Straßen – mit Ausnahme der anbaufreien bzw. nur halbseitig angebauten Abschnitte der L82 – sind beidseitig straßenbegleitende Gehwege vorhanden. Zusammen mit diversen straßenunabhängigen Gehwegverbindungen (u.a. zwischen den drei Strahlen, durch den Schlosspark) steht für den Fußverkehr ein sehr eng vermaschtes Netz zur Verfügung.

Der Innenstadtkern ist zunächst vor allem durch die kraftfahrzeugfreien bzw. verkehrsberuhigten Platzbereiche und Straßenabschnitte am Rondeel, der Rathausstraße sowie im Bereich der Großen Straße geprägt. In diesen Bereichen ist trotz Freigabe für den Radverkehr und z.T. auch für den Kfz-Verkehr ein meist störungsfreies Bewegen für Fußgänger möglich. Verbunden mit dem städtebaulichen Umfeld und den vorhandenen Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen weisen sie daher durchaus hohe Flanier- und Aufenthaltsqualitäten auf.

Entsprechende Qualitäten finden sich auch in den sogenannten „Drei Strahlen“, vor allem in der Hagener Allee und der Manhager Allee. Die Hamburger Straße weist zwar durchaus ebenfalls entsprechende Potenziale auf. Diese können jedoch aufgrund der derzeitigen gestalterischen, funktionalen und baulichen Mängel nicht zur Geltung kommen.

Ein im Untersuchungsgebiet sehr weit verbreitetes Problem für den Fußverkehr stellen zu geringe Fußwege- bzw. Seitenraumbreiten dar. Breiten von unter 2,50 m werden den heutigen Ansprüchen im Fußverkehr gerade in einem zentralen Innenstadtbereich wie auch den Erfordernissen der Barrierefreiheit (sichere und unbehinderte Begegnung von Rollatoren, Kinderwägen, Rollstühlen)

Abb. 7: Fußgängerbereiche mit hohen Flanier- und Aufenthaltsqualitäten



Rondeel



Rathausstraße

Quelle: eigene Fotos

nicht mehr gerecht. Zudem entsprechen sie auch nicht mehr den Mindestvorgaben der aktuellen technischen Regelwerke.

Problemverschärfend wirken darüber hinaus bauliche Engstellen, Aufsteller, Fahrradstände, Einbauten sowie falsch geparkte Kraftfahrzeuge aus, die die nutzbare Gehwegbreite zusätzlich reduzieren. Dies gilt insbesondere für die Straßenzüge mit Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz wie bspw. die Drei Strahlen, die Rathausstraße und die Große Straße

In Verbindung mit zu geringen Gehwegbreiten stellt auch die im Untersuchungsgebiet häufig anzutreffende gemeinsame Nutzung der Seitenräume mit dem Radverkehr eine Problemlage dar.

So ist bei separaten Rad- und Gehwegen in vielen Fällen die Trennung zwischen den Bereichen schon für den „normalen“ Verkehrsteilnehmer kaum erkennbar. Für Sehbehinderte fehlen taktil erfassbare, kontrastreiche Sicherheitstrennstreifen (vgl. Abb. 9). In der Hamburger Straße (Nord) ist auch aufgrund des baulichen Zustands z.T. für den Fußgänger gar nicht mehr klar erkennbar, ob es sich in den Seitenräumen überhaupt noch um Radwege handelt.

Auch die vorhandenen für den Radverkehr benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwege bzw. für den Radverkehr freigegebene Gehwege sind aufgrund z.T. zu geringer Breiten (z.B. Manfred-Samusch-Straße im Warte- und Ein-/Ausstiegsbereich der zentralen Haltestelle in der Innenstadt oder auf der Bahnhofstraße bei gleichzeitigem Zweirichtungsverkehr) aber auch im Umfeld von Einzelhandelsnutzungen durch die Überlagerung mit stärkeren Fußgängerströmen

Abb. 8: „Gehwegeinengungen“



Hamburger Straße
Quelle: eigenes Foto

Abb. 9: Gemeinsame Seitenraumnutzung mit dem Radverkehr



Stormarnstraße



Manfred-Samusch-Straße
Quelle: eigene Fotos

(Platzbereich der Hagener Allee) problematisch.

Für den querenden Fußverkehr bestehen an den Hauptverkehrsstraßen gesicherte Quermöglichkeiten in erster Linie an den signalisierten Knotenpunkten. Darüber hinaus gibt es auch vereinzelt Fußgängerampeln u.a. auch zur Schulwegsicherung (z.B. Woldenhorn, Am Alten Markt, An der Reitbahn). Fußgängerüberwege sind lediglich unmittelbar vor dem Bahnhof vorhanden. Querungshilfen in Form von Mittelstreifen -bzw. inseln sind an den Übergängen zwischen Rathaus und Rathausplatz, zwischen Schloss und Marstall sowie vom Parkhaus Woldenhorn über die Carl-Barckmann-Straße vorhanden.

Insgesamt ist jedoch die Zahl der Quermöglichkeiten für Fußgänger über die Hauptverkehrsstraßen angesichts der vorhandenen Verkehrsstärken sowie der z.T. relativ großen Abstände zwischen den Querungstellen als zu gering einzuschätzen. Die daraus resultierenden Trennwirkungen der Hauptverkehrsstraßen machen sich auf einer Reihe von Streckenabschnitten negativ bemerkbar (vgl. Abb. 13).

An Kreuzungen und Einmündungen wird der Fußverkehr zum Teil über geradlinig zu den Gehwegen verlaufende Furten geführt (z.B. Reeshoop / Bei der Doppeleiche, Reeshoop / Klaus-Groth-Straße). Teilweise existieren jedoch auch weit abgesetzte Furten, die in Verbindung mit großen Abbiegeradien und/oder eingeschränkten Sichtverhältnissen unter Sicherheitsaspekten kritisch sind und die für den Fußverkehr aufgrund der Umwegigkeit auch unkomfortabel sind (z.B. AOK-Knoten, Einmündungen im Bereich Woldenhorn).

Abb. 10: Quermöglichkeiten für Fußgänger



Fußgängerüberweg vor dem Bahnhof



Übergang zw. Rathaus-Rathausplatz über die Manfred-Samusch-Straße



Fehlende Quermöglichkeit am Alten Markt im Bereich der Bushaltestelle und im Zuge einer Gehwegverbindung
Quelle: eigene Fotos

In der Regel ist das Queren von Erschließungsstraßen für den Fußverkehr allein aufgrund der geringeren Kfz-Verkehrsstärken und der meist reduzierten Geschwindigkeiten weitgehend problemlos möglich und bedarf daher keiner besonderen baulichen Anlagen. Gleichwohl müssen für ein sicheres Queren der Fahrbahn auch in Erschließungsstraßen die Grundvoraussetzungen gegeben sein, dass ausreichende Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger und Kfz-Fahrer und ausreichende Raum für den Fußgänger zum Betreten der Fahrbahn vorhanden sein muss.

Im zentralen Innenstadtbereich sind diese Voraussetzungen insbesondere in den „Drei Strahlen“ nicht immer bzw. nicht überall gegeben. Das Hauptproblem stellt dabei das weitgehend lückenlose Parken am Straßenrand dar, wodurch sowohl die Sichtbeziehungen als auch die erforderlichen Bewegungsräume deutlich eingeschränkt sind (vgl. Foto oben).

Am Rondeel werden diese Probleme vor allem durch den Lieferverkehr verursacht, der mangels Alternativen im verkehrsberuhigten Bereich, in dem die drei Strahlen zusammenlaufen, hält (vgl. Foto Mitte). Für Fußgänger wirken sich dabei die starken Radverkehrsströme in allen Richtungen zusätzlich problemverschärfend aus.

Im Bereich der „Drei Strahlen“ wird das Queren für Fußgänger zusätzlich noch durch den zwischen Parkreihe und Gehweg liegenden Radweg und den Zwischenstreifen mit Aufstellern, Einbauten und Bäumen erschwert. Dabei sind einerseits die Sichtverhältnisse auf den Radweg deutlich eingeschränkt und es fehlt zum anderen auch der notwendige Raum zum Erreichen der Fahrbahn.

Abb. 11: Querungsmöglichkeiten für Fußgänger



Straßenrandparken in der Manhagener Allee



Lieferverkehr im Bereich Rondeel



Hagener Allee

Quelle: eigene Fotos

Die Gehwege und Fußgängerbereiche weisen im Untersuchungsgebiet i.d.R. Pflasteroberflächen auf. Dabei sind je nach Straßenzug bzw. Teilbereich unterschiedliche Pflasterarten mit sehr unterschiedlichen Qualitäten verbaut. Der bauliche Zustand ist in den meisten Bereichen befriedigend bis ausreichend; ausgeprägte verkehrsgefährdende Schadstellen konnte nicht festgestellt werden.

Schlechte Oberflächenbeschaffenheiten, die vermutlich zumindest mittelfristig sanierungsbedürftig sind, wurden in den folgenden Straßenzügen festgestellt:

- Hamburger Straße
- Große Straße Nord / Am Alten Markt / Lübecker Straße
- Bei der Alten Kate

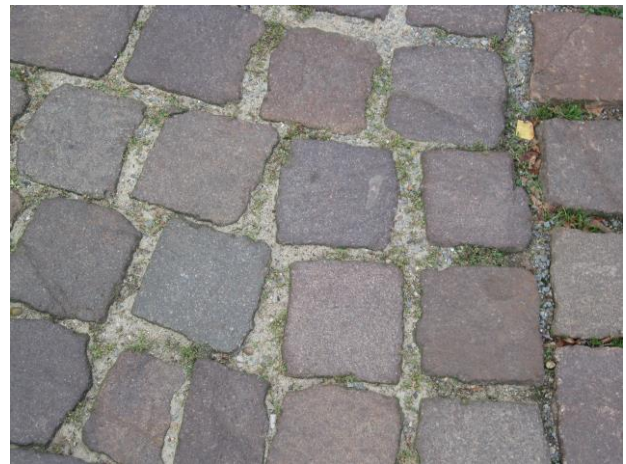
Wie im parallel zur dieser Untersuchung erarbeiteten Konzept zur Barrierefreiheit festgestellt wurde, weisen die Pflasteroberflächen im Hinblick auf die Barrierefreiheit z.T. gravierende Mängel auf. Dies gilt vor allem in Bezug auf das in den Drei Strahlen und am Rondeel verbaute Kleinsteinpflaster (s. Foto), das zwar als optisch ansprechend, gleichzeitig jedoch auch als nicht gut begehbar bewertet. Für Rollstuhlfahrende und mit Rollatoren ist es, u.a. auch aufgrund von Instandhaltungsmängeln, nur schlecht befahrbar (vgl. Tollerort / Hunck+Lorenz 2016, S. 12ff.).

Die vorhandene Fußverkehrsinfrastruktur und die festgestellten Mängel sind in der nachfolgenden Karte noch einmal zusammenfassend dargestellt (vgl. Abb. 13). Im Hinblick auf die Barrierefreiheit und Begehrbarkeit der Wege und Plätze sei auf die vertieften Ausführungen im Rahmen des Konzepts zur Barrierefreiheit verwiesen (vgl. a.a.O.).

Abb. 12: Gehwegoberflächen



Hamburger Straße (Nord)



Kleinsteinpflaster
Quelle: eigene Fotos

Abb. 13: Fußverkehrsinfrastruktur



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: Stadt Ahrensburg

Hauptrelationen des Fußverkehrs von/zur Innenstadt

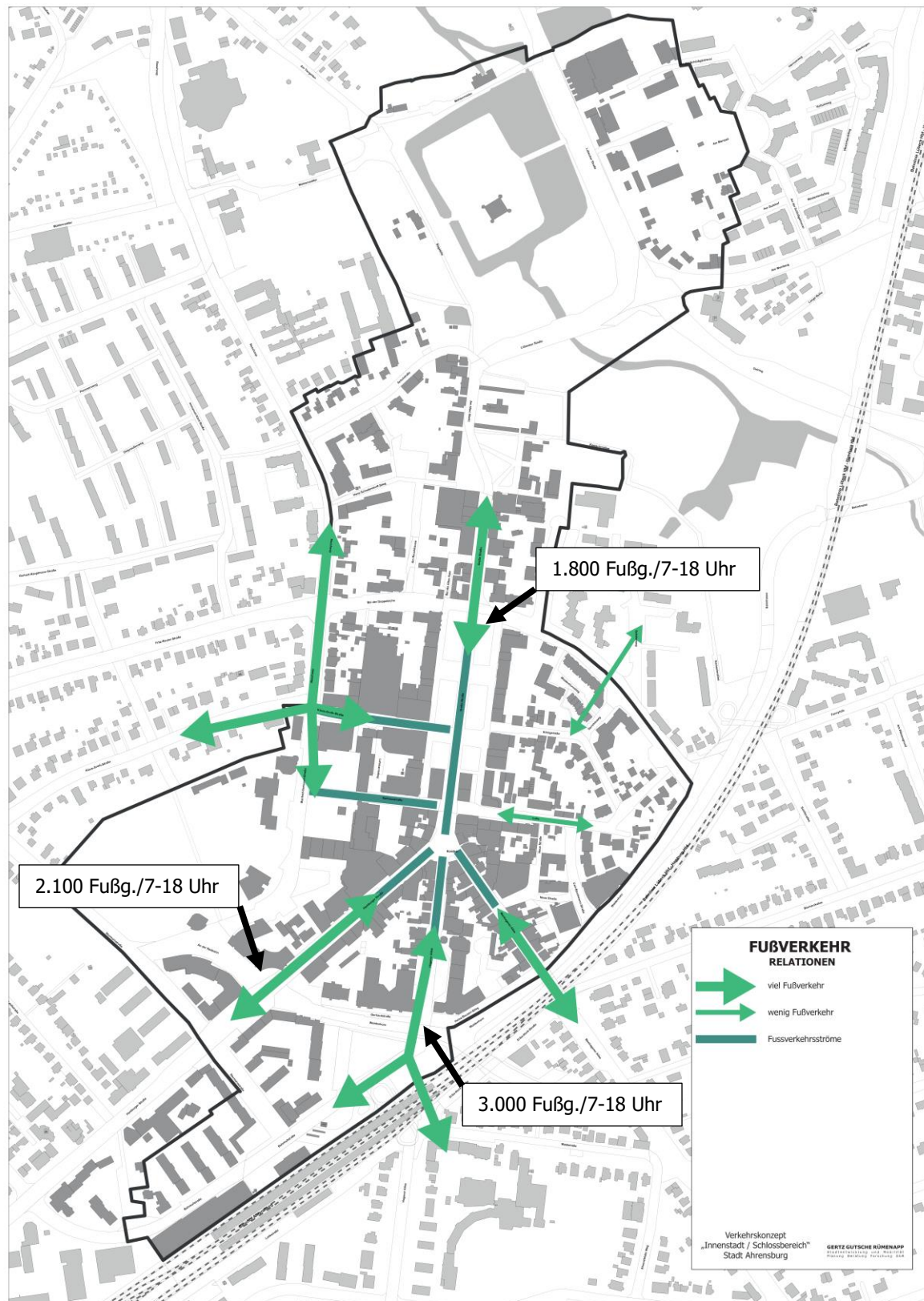
Die nachfolgende Ableitung von Hauptrelationen des Fußverkehrs von und zur Innenstadt basiert auf der Analyse der Siedlungsstruktur im fußläufigen Entfernungsbereich um die Innenstadt sowie den Beobachtungen im Rahmen der durchgeführten Begehungen und Befahrungen. Darüber hinaus wurden an drei Knotenpunkten videogestützte Verkehrszählungen durchgeführt, bei denen auch die über die Furten querenden Fußgänger erfasst wurden. Die Ergebnisse dieser Zählungen bestätigten die Erkenntnisse aus den vorangegangenen Analysen und Beobachtungen.

Ausgehend von den somit gewonnenen Erkenntnissen bilden die Hauptrelationen für den Fußverkehr von und zur Innenstadt vor allem

- die Achse Bahnhofstraße – Hagener Allee als Hauptverbindung zwischen Bahnhof und dem dahinterliegenden Stadtgebiet und der Innenstadt mit ca. 3.000 Fußgängern zwischen 7 Uhr und 17 Uhr,
- die Achse über den AOK-Knoten und die Hamburger Straße mit ca. 2.100 Fußgängern, die neben den Wohngebieten im Umfeld der Hamburger Straße vor allem auch die Bushaltestellen am AOK-Knoten und An der Reitbahn mit der Innenstadt verbindet,
- die Verbindungen über die Klaus-Groth-Straße und den Reeshoop, die die westlich und nordwestlich angrenzenden Wohngebiete an die Innenstadt anbinden,
- die Achse über die Große Straße mit ca. 1.800 Fußgängern, die die nördlich angrenzenden Misch- und Wohngebiete und vor allem auch das Schloss und den Marstall mit der Innenstadt verbinden sowie
- die Achse über die Manhagener Allee, die neben den Tunneln Bahnhofsbereich die zweite Bahnquerung für Fußgänger in/aus Richtung östliches und südliches Stadtgebiet darstellt.

Die darüber hinaus in der nachfolgenden Abb. 14 dargestellten Routen über die Lohe und in / aus Richtung Schäferweg sind eher von untergeordneter Bedeutung.

Abb. 14: Hauptrelationen des Fußverkehrs



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: Stadt Ahrensburg

Bewertung Fußverkehr

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse im Bereich des Fußverkehrs lassen sich zu den folgenden Stärken und Schwächen zusammenfassen:

Abb. 15: Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Darstellung zum Fußverkehr

Stärken		Schwächen	
+	Gute Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr (großer fußläufiger Einzugsbereich; dichtes, eng verknüpftes Wegenetz)	-	Vielfach unzureichende Gehwegbreiten, z.T. mit zusätzlichen Einschränkungen durch Aufsteller, Einbauten, ruhenden Verkehr
+	Es gibt Bereiche mit hohen Aufenthalts- und Spazierqualitäten (Rondeel, Hagener Allee, Manhagener Allee)	-	Gemeinsame Führung mit dem Radverkehr (Geh-/Radweg, „Rad frei“) auch in beengten Bereichen
		-	Querungskonflikte durch Einbauten, Radwege und ruhendem Verkehr im zentralen Innenstadtbereich
		-	Ungünstige Führung an Kreuzungen und Einmündungen (weit abgerückte Furten)
		-	Teilweise fehlende Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen
		-	Z.T. schlecht begehbarer und nicht barrierefreie Pflasteroberflächen

Quelle: eigene Darstellung

4.3. Radverkehr

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Für den fließenden Radverkehr stehen im Untersuchungsgebiet an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Hierbei handelt es sich überwiegend um straßenbegleitende Hochbord-Radwege, insbesondere bei beengten Platzverhältnissen jedoch abschnittsweise auch um gemeinsame Geh- und Radwege. Die Radverkehrsanlagen sind überwiegend im Einrichtungsverkehr zu befahren. Zweirichtungsverkehr, d.h. ein Befahren auch in Gegenrichtung, ist an der Lübecker Straße nördlich der Kreuzung Am Weinberg sowie am Woldenhorn zulässig. Die Radwege sind durchgängig als benutzungspflichtig beschildert.

Auch in einer Reihe untergeordneter Straßen sind straßenbegleitende Hochbordradwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege vorhanden, die trotz geringer Kfz-Verkehrsstärken ebenfalls als benutzungspflichtig ausgewiesen sind. Auch sind der überwiegende Teil dieser Anlagen im Einrichtungsverkehr zu befahren. Lediglich auf der östlichen Seite der Bahnhofstraße ist ein Zweirichtungsverkehr zulässig, obwohl gleichzeitig ein bestehender und benutzungspflichtiger Einrichtungsradweg auf der anderen Straßenseite vorhanden ist.

Darüber hinaus sind an einzelnen Straßen wie bspw. der Großen Straße die Gehwege für Radfahrer freigegeben, so dass für die Radfahrenden die Wahlfreiheit besteht, die Fahrbahn oder den Radweg zu nutzen. Diese Wahlfreiheit ist im Hinblick auf die unterschiedlichen Fähigkeiten, Sicherheitsempfinden, Wunschgeschwindigkeit und Vorlieben der Radfahrenden positiv zu bewerten, wenngleich sie die in Kapitel 4.2. dargestellten Probleme für den Fußgängerverkehr mit sich bringt.

Andere Führungsformen des Radverkehrs wie bspw. Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sind im Untersuchungsgebiet bisher nicht vorhanden.

Abb. 16: Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen



Bei der Doppeleiche



Lübecker Straße

Quelle: eigene Fotos

Das Hauptproblem des Radverkehrsnetzes im Untersuchungsgebiet stellen die vorhandenen funktionalen und/oder baulichen Mängel bei einem Großteil der Radverkehrsanlagen dar.

So sind die vorhandenen Radwege mit Breiten zwischen 1,0 m und max. 1,5 m sowohl unter Komfort- als auch Sicherheitsaspekten zu schmal sind und genügen nicht den Mindestwerten der aktuellen technischen Regelwerke (s. z.B. Abb. 16 unten). Darüber hinaus mangelt es bei einem Teil der Radwege an Hauptverkehrsstraßen bzw. an Parkreihen an den aus Sicherheitsgründen erforderlichen Sicherheitstrennstreifen. Auch ist oftmals kein visuell und taktil erfassbarer Begrenzungstreifen zum Gehweg vorhanden (Abb. 17 oben).

Sehr ausgeprägt sind diese Defizite vor allem auch bei den benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen in den Drei Strahlen im zentralen Innenstadtbereich. Aufgrund ihrer geringen Breite sowie den unmittelbar angrenzenden Parkstreifen und Zwischenstreifen zum Gehweg fehlen hier jegliche Sicherheitsräume, die dem Radfahrenden ein Ausweichen vor geöffneten Fahrzeurtüren oder plötzlich querenden Fußgängern ermöglichen würden.

Die Radwege in der Hamburger Straße sind darüber hinaus in einem sehr schlechten z.T. verkehrsgefährdenden baulichen Zustand.

Die Radwege sind größtenteils als Pflasteroberfläche, teilweise auch als Asphaltoberfläche ausgebildet. Diese sind insbesondere im Bereich von Bäumen oder im Bereich von Zufahrten durch Wurzelschäden bzw. durchgeführte Baumaßnahmen mit nachträglicher nur notdürftiger Wiederherstellung teilweise

Abb. 17: Radverkehrsanlagen mit funktionalen/baulichen Defiziten



Fehlender Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in der Manfred-Samusch-Straße



Hagener Allee



Hamburger Straße
Quelle: eigene Fotos

stark beschädigt und teilweise nicht verkehrssicher. Insbesondere durch das teilweise verwendete Kleinpflaster ergibt sich im Zusammenhang mit den Beschädigungen eine schlechte Befahrbarkeit.

Im Hauptstraßennetz wird der Radverkehr bereits an einer Reihe von Kreuzungen entsprechend den aktuellen Regelwerken sehr geradlinig über die Kreuzung geführt (z.B. Reeshoop / Bei der Doppeleiche, Woldenhorn / Große Straße / Bei der Doppeleiche, Reeshoop / Klaus-Groth-Straße). Dabei sind die in diesen Fällen vorhandenen zusätzlichen Roteinfärbungen der Furten positiv zu bewerten (s. Abb. 18 oben).

Es gibt jedoch auch noch einige v.a. ältere Kreuzungen und Einmündungen mit einer sehr stark abgerückten Führung des Radverkehrs (nördlicher Teil des Woldenhorns (L225), AOK-Knoten). Die Ursache hierfür ist unter anderem im Erhalt schützenswerter Allee-bäume zu sehen, die eine direktere Führung verhindern. Bei den unsignalisierten, weit abergückten Einmündungen am Woldenhorn ist fraglich, inwieweit die Furten hier nicht nach StVO bereits gesondert beschildert werden müssten (s. Abb. 18 Mitte).

Nachteilig wirken sich die an vielen Knoten nötigen Anforderungen der Grünphase per Anforderungstaster aus. Durch die nötige Anforderung werden bspw. herannahende Radfahrende zum Anhalten gezwungen, obwohl der parallel fahrende KFZ-Verkehr freie Fahrt hat. Da unter diesen Umständen häufig nahezu ein gesamter Umlauf gewartet werden muss, führt dies zu einer geringen Akzeptanz, weswegen an einigen Knoten ein relativ hoher Rotfahreranteil beobachtet werden konnte.

Abb. 18: Radverkehrsführung an Kreuzungen und Querungsstellen



Bei der Doppeleiche



Woldenhorn – Weit abgesetzte Furt über die Einmündung Schäferweg

Fehlender Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in der Manfred-Samusch-Straße



Bahnhofstraße

Quelle: eigene Fotos

Die Radverkehrsführung an Querungsstellen ist darüber hinaus vor allem auch im Bahnhofsbereich problematisch. So sind bspw. an der Kreuzung Bahnhofstraße / Stormarnstraße sowie in der Ein- und Ausfahrt des ZOB keine Radfurten markiert obwohl sie im Verlauf von benutzungspflichtigen Radwegen liegen. Auch die Querung der Bahnhofstraße kurz vor der Brücke über die Bahnunterführung ist aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse problematisch (und daher auch gesondert beschildert). Angesichts der Bedeutung und starken Nutzung der Querung durch den Fuß- und Radverkehr wäre hier ggf. auch eine andere Ausgestaltung sinnvoll.

Generell war im gesamten Stadtgebiet während der Befahrungen und Begehungen ein gewisser Anteil an Regelverstößen sichtbar, insbesondere das Fahren auf dem Radweg der Gegenfahrbahn. Dies deutet darauf hin, dass u.a. durch teilweise fehlende oder unübersichtliche Querungsstellen bzw. aus Unkenntnis diese Gefahr in Kauf genommen wird und hieraus Gefährdungen resultieren.

Zudem kommt es vereinzelt auf engen Verbindungswegen, die in Ahrensburg an zahlreichen Stellen attraktive Lückenschlüsse bieten, zu Konflikten mit dem Fußverkehr.

Auf dem Rathausplatz kommt es aufgrund der unübersichtlichen Gesamtsituation durch parkende Fahrzeuge und die nicht markierte Radwegführung zwischen Rathausstraße und Manfred-Samusch-Straße teilweise zu Konflikten zwischen Rad- und PKW-Verkehr.

Abb. 19: Radverkehrsinfrastruktur



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: Stadt Ahrensburg

Radabstellanlagen

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind eine Vielzahl an Radabstellanlagen unterschiedlicher Größe und unterschiedlicher Qualität vorhanden.

So finden sich im Innenstadtkern an zentralen Orten öffentliche Abstellanlagen, die mit Fahrradbügeln auch eine durchweg gute Qualität aufweisen (s. Abb. 20 oben).

Darüber hinaus gibt es jedoch auch noch eine Vielzahl privater Fahrradständen insbesondere vor Geschäften, die mit ihren Vorderradhaltern den heutigen Ansprüchen und auch dem Wert vieler Fahrräder nicht mehr genügen.

Im Zuge mehrerer Begehungen des Untersuchungsgebiets sowohl werktags als auch an einem Samstag wurde festgestellt, dass die Zahl der Abstellmöglichkeiten im zentralen Innenstadtbereich ausreichend ist. Lediglich punktuell waren Überlastungen zu beobachten (z.B. im Bereich des Rathausplatzes/Rathausstraße bei Marktbetrieb). Darüber hinaus war jedoch auch ersichtlich, dass offensichtlich einzelne Standorte und z.T. auch sehr groß dimensionierte Abstellanlagen aufgrund ihrer Lage bzw. der nicht mehr zeitgemäßen Ausstattung mit Vorderradhaltern sehr unattraktiv sind und nicht von den Radfahrenden angenommen werden (z.B. einzelne Standorte im Bereich Große Straße Süd, Abstellanlage hinter dem Kaufhaus Nessler).

Öffentlich zugängliche Fahrradstellplätze mit Ladeeinrichtungen für Pedelecs bzw. E-Bikes konnten nicht festgestellt werden.

Abb. 20: Fahrradabstellanlagen im Innenstadtkern



Rathausstraße



Hamburger Straße



Private Abstellanlagen hinter dem Kaufhaus Nessler (mittlerweile abgebaut)

Quelle: eigene Fotos

Hauptrelationen des Radverkehrs

Für die Konzeptentwicklung im Untersuchungsgebiet leiten sich die zu berücksichtigenden Hauptrelationen des Radverkehrs unmittelbar aus dem 2012 erstellten Radverkehrskonzept und den darin definierten Fahrradrouten ab (vgl. Schmeck Junker 2012). Für den Bereich „Innenstadt / Schloss“ sind praktisch sämtliche Routen relevant, da sie das Gebiet entweder durchqueren oder zumindest tangieren, um eine Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt zu erreichen. Die Routen sind im Einzelnen in der nachfolgenden Abb. 21 dargestellt.

Weiterhin sind in der Abbildung die Radverkehrsstärken dargestellt, die im Rahmen des Masterplans Verkehr im Jahr 2009 ermittelt wurden. Die höchsten Verkehrsstärken traten im Untersuchungsgebiet auf dem Streckenzug Bahnhofstraße – Hagener Allee – Rondeel – Große Straße mit über 2.300 Radfahrenden pro Tag auf. Relevante Verkehrsmengen wiesen darüber hinaus aber auch die Achse Manfred-Samusch-Straße – Reeshoop mit über 1.000 Radfahrenden pro Tag sowie die Streckenzüge Bei der Doppeleiche – Woldenhorn, Große Straße Nord – Am Alten Markt und die Hamburger Straße auf.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden im Oktober und November 2015 an drei Kreuzungen die Zahl der Radfahrenden im Zeitraum zwischen 7 Uhr und 18 Uhr ermittelt. Die daraus abgeleiteten, ebenfalls in Abb. 21 aufgeführten Tagesverkehrsstärken bestätigen durchaus die Erhebungsergebnisse aus 2009. Die an allen Erhebungsstellen geringeren Verkehrsstärken lassen sich dabei durch die Erhebungsmonate, in denen das Radverkehrsaufkommen witterungsbedingt bereits schwächer ist gut erklären. Gleichwohl verdeutlichen die aktuellen Zählraten noch einmal die Bedeutung der zentralen Achsen durch den Innenstadtkern für den Radverkehr auch in den eher nachfrageschwächeren Monaten.

Abb. 21: Velorouten und Verkehrsstärken 2009+2015



Quelle: eigene Zusammenstellung aus Schmeck Junker 2012 sowie urbanus / GGR 2012, Teil 1, S. 64 –
Kartengrundlage: Stadt Ahrensburg

Bewertung Radverkehr

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse im Bereich des Radverkehrs lassen sich zu den folgenden Stärken und Schwächen zusammenfassen:

Abb. 22: Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Darstellung zum Radverkehr

Stärken		Schwächen	
+	Gute Ausgangsbedingungen für den Radverkehr (Topographie; großer Einzugsbereich; dichtes, eng verknüpftes Wegenetz)	-	Vorhandene Radverkehrsanlagen weisen größtenteils funktionale und/oder bauliche Mängel auf
+	An allen Hauptverkehrsstraßen sind Radverkehrsanlagen vorhanden	-	Ungünstige Radverkehrsführung an einzelnen Kreuzungen und Einmündungen
+	Qualitativ gute Abstellmöglichkeiten an zentralen Orten	-	Ungünstig Positionierung von Radabstellanlagen
+	Insgesamt quantitativ ausreichende Zahl an Radabstellanlagen	-	Qualitativ mangelhafte Abstellmöglichkeiten, vor allem private vor Geschäften

Quelle: eigene Darstellung

4.4. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

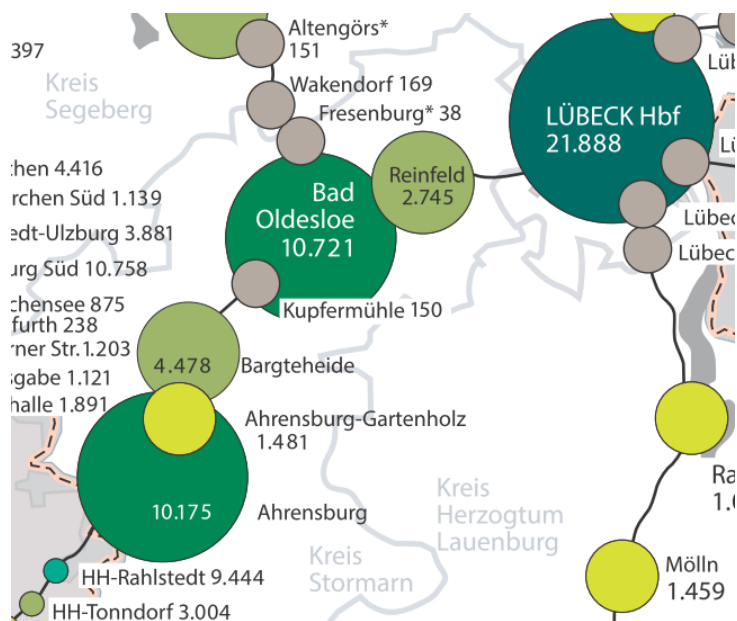
Bahnverkehr

Die Bahnhof Ahrensburg ist von der Innenstadt fußläufig zu erreichen. Von hier aus besteht durch die Lage an der Hauptstrecke Hamburg – Lübeck ein dichtes Fahrtenangebot. Die Regionalbahnen nach Hamburg verkehren ganztägig halbstündlich und werden zur Hauptverkehrszeit verdichtet. Durch Bauarbeiten in Hamburg kann derzeit jedoch keine Verdichtung zum 15-Minuten-Takt erfolgen. Perspektivisch wird Ahrensburg an Hamburg durch die S-Bahn-Linie 4 in Zukunft im 20 bzw. 10-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit (HVZ) bedient. Zusätzlich besteht stündlich eine schnelle Fahrmöglichkeit mit einem Regional-Express, der den Hamburger Hauptbahnhof bereits in 14 Minuten erreicht.

In Richtung Lübeck und Bad Oldesloe bestehen heute und auch nach Inbetriebnahme der S4 stündliche Fahrtangebote, die bis Bargteheide zur Hauptverkehrszeit heute zum 30-Minuten-Takt und in Zukunft zum 20-Minuten-Takt verdichtet werden.

Durch das dichte Fahrtenangebot und die insbesondere im Vergleich zum PKW konkurrenzfähigen und schnellen Fahrzeiten, besteht eine hohe Nachfrage mit über 10.000 Fahrgästen pro Tag.

Abb. 23: Ein- und Aussteiger im Schienenpersonennahverkehr pro Tag



Quelle: Nah.SH (2015)

Busverkehr

Ahrensburg verfügt über ein eigenes Stadtbus-System mit 5 Linien, welches in den vergangenen Jahren stetig erweitert und optimiert wurde. Hierbei wurde auch das sogenannte Rendezvous-System eingeführt, bei dem sich alle Stadtbus-Linien halbstündlich am Bahnhof treffen und kurze Umstiege sowohl zu den anderen Linien als auch zum Regionalverkehr ermöglichen. Im Vergleich zu anderen Städten bestehen somit sowohl sehr gute Verbindungen zum Bahnhof, als auch innerhalb der Stadt.

Abb. 24: Buslinienangebot am Bahnhof Ahrensburg



Quelle: HVV (2016)

Zusätzlich bestehen am Bahnhof Ahrensburg Übergänge zu weiteren Regionalbuslinien in die umliegenden Gemeinden. Ein regelmäßiges mindestens stündliches Angebot besteht u.a. in Richtung Ammersbek, Siek, Großhansdorf und Trittau.

Die tagsüber im 10-Minuten-Takt in Richtung der Hamburger Walddörfer bzw. Farmsen und Wandsbek verkehrende U-Bahn-Linie U1 der Hamburger Hochbahn ist aus der Innenstadt fußläufig nicht erreichbar, durch die Stadtbus-Linien bestehen jedoch an den Haltestellen Ahrensburg/Ost und West kurze Übergänge, sodass auch aus diesen Richtungen eine gute Erreichbarkeit besteht.

Für die meisten am Bahnhof ankommenden Fahrgäste ist die Innenstadt bequem zu Fuß erreichbar, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte wird jedoch seit 2015 durch die Stadtbus-Linie 476 auch eine direkte Verbindung zum Rondeel, als zentralem Mittelpunkt der Innenstadt ermöglicht.

Die weiteren Linien verkehren im Bereich der Innenstadt gebündelt auf einer Stammstrecke, die aus Richtung Südosten über die Haltestellen Manhagener Allee und Hamburger Straße bzw. aus Richtung Norden über die Haltestellen Am Alten Markt, Klaus-Groth-Straße, Rathaus und An der Reitbahn zum Bahnhof führt. Somit bestehen im Bereich der Innenstadt insgesamt 7 Haltestellen von denen ein direkter Zugang zur Innenstadt möglich ist.

Abb. 25: Haltestellen und Linienverläufe des Busverkehrs im Innenstadtbereich



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: Stadt Ahrensburg; Fahrpläne: www.hvv.de

Die von den Fahrgästen mit Ziel Innenstadt hierbei am stärksten frequentierte Haltestelle befindet sich vor dem Rathaus.

Bahnhof / ZOB

Zur Abwicklung der zahlreichen Busabfahrten und des Rendezvous-Systemhalts im Stadtverkehr bestehen am Bahnhof mehrere Haltestellenlagen. Östlich des Bahnhofsgebäudes befinden sich 3 Bussteige mit dahinterliegender Wendeschleife. Unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude befinden sich auf der Nordseite der Bahnhofstraße und auf der Ostseite der Stormarnstraße weitere Haltestellenlagen für jeweils mehrere Fahrzeuge. Die Haltestellen weisen keine Barrierefreiheit gemäß den aktuellen Standards auf, zudem bestehen auf der Anlage für das heutige Fahrplanangebot Kapazitätsdefizite, die insbesondere zu den Stoßzeiten zu schwierigen Bedingungen und Beeinträchtigungen führen.

Auch an anderen durch mehrere Linien angefahrenen Haltestellen im Innenstadtbereich kommt es durch die aufgrund des Rendezvous-Systems abschnittsweise in exakt gleicher Fahrlage verkehrenden Busse zu Kapazitätsproblemen.

Bushaltestellen im Innenstadtbereich

Die Bushaltestellen sind z.T. als Busbuchten (Hamburger Straße, An der Reitbahn, Manhagener Allee, Am Alten Markt) und z.T. am Fahrbahnrand (Rathaus, Klaus-Groth-Straße, Rondeel) angeordnet. Wetterschutzeinrichtungen und Sitzmöglichkeiten sind an den meisten, aber nicht an allen Haltestellen vorhanden. Bis auf die Haltestelle „An der Reitbahn“ weist keine der Haltestellen eine gesonderte Infrastruktur zur Barrierefreiheit auf, sodass durch die im Stadtverkehr ausschließlich eingesetzten Niederflurbusse

Abb. 26: Bahnhof / ZOB



ZOB



Haltestelle Bahnhof-Stormarnstraße

Abb. 27: Haltestelle Reeshoop



Fehlender Wetterschutz

Quelle: eigene Fotos

zwar grundsätzlich Barrierefreiheit besteht, aber beim Zustieg Stufe und Spalt überbrückt werden müssen. Aufgrund des begrenzten Straßenraums stehen teilweise nur sehr schmale Aufstellbereiche zur Verfügung.

Der Zustand und das Umfeld der Haltestellen sind teilweise durch Schäden gekennzeichnet bzw. wenig attraktiv. Die zentrale und stark frequentierte Haltestelle Rathaus befindet sich in Fahrtrichtung Ost zurückversetzt unter einem Gebäudevorsprung und weist nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf (vgl. Abb. 28). Ein Wetterschutz wird nur durch das Gebäude bzw. einen weit abseitig stehenden Fahrgastunterstand (vgl. Abb. 27 am linken Rand) gewährleistet, Sitzmöglichkeiten bestehen somit nur an ungünstiger und für ältere Menschen zu weit entfernter Stelle.

Die Haltestelle Rondeel ist aufgrund der Neueinführung der Linie 476 durch die zentrale Innenstadt derzeit nur als „Ersatzhaltestelle“ ohne eigene Infrastruktur ausgeführt. Nach Evaluation der Linienführung soll diese Haltestelle jedoch vsl. noch im Jahr 2017 final baulich hergestellt werden.

Abb. 28: Bushaltestellen im Innenstadtbereich



Rathaus



Linie 476 + Haltestelle Rondeel

Quelle: eigene Fotos

Bewertung Öffentlicher Personennahverkehr

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs lassen sich zu den folgenden Stärken und Schwächen zusammenfassen:

Abb. 29: Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Darstellung zum ÖPNV

Stärken		Schwächen	
+	Direktes Fahrtenangebot in das gesamte Stadtgebiet	-	Eher periphere Lage der Haltestellen am Rand des zentralen Innenstadtbereichs
+	Stadtbussystem mit Taktfahrplan (30'/60'-Min. Takt)	-	Ungünstige/mangelhafte Gestaltung von Haltestellen (Konfliktflächen mit dem Radverkehr, Fehlende Barrierefreiheit, unzureichende Haltestellenausstattung aufgrund fehlenden Wetterschutzes und Sitzmöglichkeiten)
+	ZOB als zentraler Verknüpfungspunkt unmittelbar am Bahnhof gelegen	-	ZOB überlastet: Busaufkommen, zu kleine Haltestellenbereiche, unattraktive Gestaltung und Zustand
		-	Parallelführung von Bussen führt zu schwieriger betrieblicher Abwicklung an einzelnen Haltestellen und Knoten im Innenstadtbereich

Quelle: eigene Darstellung

4.5. Fließender Kfz-Verkehr

Straßennetz

Das Straßennetz im Innenstadtbereich von Ahrensburg ist geprägt durch einen Hauptstraßenring bestehend aus den Landesstraßen L82 und L225 (Woldenhorn und Bei der Doppel-eiche) sowie den Stadtstraßen Manfred-Samusch-Straße und An der Reitbahn. In diesen Ring münden die radialen Straßenverbindungen aus dem übrigen Stadtgebiet (Manhagener Allee, Hamburger Straße, Lübecker Straße, Bahntrasse/Beimoorweg, Stormarnstraße, Reeshoop). Damit werden einerseits die nicht innenstadtbezogenen Verkehre um den zentralen Innenstadtkern herumgeführt und zum anderen die Quell- und Zielverkehre von/zur Innenstadt auf das Erschließungsstraßennetz sowie die Stellplatzanlagen verteilt.

Die eigentliche Erschließung des **Innenstadtkerns** erfolgt neben dem Hauptstraßenring über ein Erschließungsstraßennetz, das Ansätze einer Schleifenerschließung aufweist. Eine hervorgehobene Bedeutung haben dabei vor allem die sogenannten „drei Strahlen“ (Hamburger Straße, Hagener Allee, Manhagener Allee), die Große Straße sowie die Verbindung Carl-Barckmann-Straße/Lohe. Dabei dürfen die „drei Strahlen“ nur in einer Fahrtrichtung befahren werden, was für Ortsfremde zu einer wenig transparenten Verkehrsführung im Innenstadtkern führt. Eine direkte Durchfahrung des zentralen Innenstadtbereichs ist nicht möglich. Lediglich in Nord-Süd-Richtung ist über die Große Straße – Lohe – Carl-Barckmann-Straße eine allerdings sehr umwegige und daher eher theoretische Durchfahrung möglich.

Der Innenstadtring ist durchgängig als zweistreifige Hauptverkehrsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgeführt. Dabei sind vor allem die klassifizierten Straßen des nördlichen, westlichen und südlichen Teils des Rings als sehr leistungsfähige Straßen ausgebaut. Der östliche und südliche Teil des Rings (L82 Woldenhorn) sind zudem weitgehend anbaufrei und liegen aufgrund der Verknüpfung mit der Bahnunterführung (L91) z.T. in Tieflage. Diese Abschnitte weisen den Charakter einer innerstädtischen Umgehungsstraße auf.

Die Verknüpfung des Rings mit den auf die Innenstadt zuführende radialen Hauptverkehrsstraßen erfolgt an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten. Auch an den übrigen Kreuzungen und Einmündungen sind entweder Lichtsignalanlagen vorhanden oder der Ring ist vorfahrtsberechtiget. An den meisten Knotenpunkten des Rings sind darüber hinaus separate Abbiegespuren insbesondere für Linksabbieger vorhanden.

Auf den Hauptverkehrsstraßen gilt i.d.R. die Regelhöchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h. Lediglich vor der Woldenhorn-Schule ist für den Reeshoop zu den Schulzeiten eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet.

Im Erschließungsstraßennetz finden sich im zentralen Innenstadtbereich sehr unterschiedliche Geschwindigkeitsregelungen. Diese reichen von Erschließungsstraßen, auf denen die Regelhöchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h gilt, über Tempo 30 und Tempo 20-

Zonen bis hin zu verkehrsberuhigten Bereichen mit noch entsprechend geringerem Geschwindigkeitslimit.

Dabei kann – im Sinne des Leitbilds der „selbsterklärenden Straße“ von der straßenräumlichen Gestaltung nur teilweise auf die vorhandene Geschwindigkeitsregelung geschlossen werden. Gut gelöst ist dies vor allem in den neu gestalteten Bereichen um die Große Straße, deren Straßenraumgestaltung mit eingerichteter Tempo 20-Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) im Einklang steht und für den Raum und die anliegenden Nutzungen auch angemessen ist.

Die Beibehaltung der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h erschließt sich hingegen im Innenstadtteil der Hamburger Straße (nördlich des AOK-Knotens) aufgrund der begrenzten Fahrbahnbreite, des starken Einzelhandelsbesatzes und der häufigen Parkvorgänge nicht. Dies gilt insbesondere da in den anderen zwei „Strahlen“ (Hagener Allee und Manhagener Allee) Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h gelten.

Auch in der Straße Lohe sind die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und die vorhandenen Vorfahrtsregelungen nicht mit der Straßenraumgestaltung stimmig. Nach unserem subjektiven Eindruck führt hier Tempo 50 in Verbindung mit der Pflasteroberfläche auch zu erhöhten, für den Straßenraum nur bedingt verträglichen Lärmemissionen.

Zusammenfassend erscheinen die vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkungen im Innenstadtkern eher als punktuelle Lösungen für einzelne Straßenabschnitte oder Teilbereiche des Untersuchungsgebiets dar. Eine konsistente und verständliche Gesamtstruktur mit einer für den Verkehrsteilnehmer nachvollziehbaren und im Einklang mit der Straßenraumgestaltung stehenden Untergliederung des Gebiets und der einzelnen Straßenzüge in unterschiedliche Geschwindigkeitsbereiche ist nicht erkennbar.

Außerhalb des Innenstadtkerns sind vor allem der nördliche Teil der Großen Straße, die Verlängerung Am Alten Markt sowie die Lübecker Straße als Hauptverkehrsstraßen von besonderer Bedeutung für das Untersuchungsgebiet. Nördlich der Kreuzung mit dem Ostring / Am Weinberg, d.h. im Bereich von Schloss und Marstall, ist die Lübecker Straße als Landesstraße L82 klassifiziert.

Die Strecke ist durchgängig als zweistreifige Hauptverkehrsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgeführt. In Richtung Innenstadt ist der Streckenzug ab der Kreuzung mit dem Ostring / Am Weinberg für den LKW-Verkehr gesperrt.

Außerhalb des Innenstadtkerns ist darüber hinaus noch bemerkenswert, dass in den Straßen Bei der Alten Kate und Am Rauchhause trotz ihrer geringen Verkehrsfunktion und ihres begrenzten Straßenraums und entgegen der sonstigen Wohnstraßen nördlich der Achse Woldenhorn / An der Doppleiche (L225) keine Tempo 30-Zonen angeordnet sind.

Das Straßennetz ist mit seiner Hierarchisierung und den wesentlichen Verkehrsregelungen in der nachfolgenden Abbildung (Abb. 30) schematisch dargestellt.

Abb. 30: Straßennetz



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: Stadt Ahrensburg

Straßenraumgestaltung und Umfeldverträglichkeit

Die Gestaltung der Straßenräume im Untersuchungsgebiet ist – wie bei im Laufe der Jahre weiterentwickelnden Straßennetzen nicht anders zu erwarten – durch eine große Heterogenität auch bei Straßen gleicher Verkehrsfunktion gekennzeichnet. Sie reicht von den überwiegend an den Belangen des Kfz-Verkehrs ausgerichteten Hauptverkehrsstraßen und Kreuzungen (z.B. Woldenhorn, AOK-Knoten, Hamburger Straße, Bei der Doppeleiche, Lübecker Straße) bis hin zu historischen bzw. umfassend gestalteten Straßen- und Platzräumen (Hagener Allee, Rondeel, südlicher Teil der Großen Straße, Manhagener Allee).

Bei den Hauptverkehrsstraßen ist vor allem der Straßenraum der Landesstraße 82 (**Woldenhorn, Hamburger Straße**) inklusive des Doppelknotens AOK-Knoten und An der Reibahn / Manfred-Samusch-Straße überaus stark durch den Kfz-Verkehr geprägt. Die z.T. anbaufreie Führung in Troglage, die bis zu 5 Fahrspuren und zusätzliche Mittelstreifen wie auch die entsprechend groß dimensionierten Knoten dominieren einerseits den gesamten Stadtraum in diesen Bereichen und haben darüber hinaus auch erhebliche Trennwirkungen zur Folge.

Während dies in den anbaufreien Abschnitten und den damit fehlenden Umfeldnutzungen noch als bedingt verträglich angesehen werden kann, ist die Problemlage im Bereich des Doppelknotens sowie im Abschnitt der Hamburger Straße zwischen AOK-Knoten und Stormarnstraße mit der Vielzahl an Fahrspuren besonders ausgeprägt. Neben der massiven Trennwirkung bestehen hier aufgrund der hohen Verkehrsstärken und den daraus resultierenden Lärm- und Schadstoffemissionen erhebliche Unverträglichkeiten mit den unmittelbar angrenzenden Wohn- und Geschäftsnutzungen.

Abb. 31: Straßenraumgestaltung Hauptverkehrsstraßen



Woldenhorn in Troglage in Richtung AOK-Knoten



Hamburger Straße in Richtung AOK-Knoten

Fotos: BPW

Auch die Straßenräume im übrigen Hauptstraßennetz sind z.T. überaus stark durch den Kfz-Verkehr geprägt. Dabei finden sich im Hinblick auf die heutigen Entwurfsstandards wie auch die Verkehrsstärken und Verkehrsfunktionen der Straße punktuell bzw. abschnittsweise deutlich überdimensionierte Kfz-Verkehrsflächen. Dies gilt bspw. für den nördlichen Teil des **Woldenhorns (L225)** und die westliche Verlängerung **Bei der Doppeleiche**, mit ihren relativ breiten und durch zahlreiche Abbiegespuren noch zusätzlich aufgeweiteten Fahrbahnflächen. Zudem sind die Einmündungsbereiche am Woldenhorn mit ihren z.T. sehr großen Abbiegeradien deutlich überdimensioniert.

Ebenfalls durch eine sehr breite, den gesamten Straßenraum dominierende Fahrbahn ist der Straßenzug **Große Straße Nord – Am Alten Markt – Lübecker Straße** geprägt. Hier zeigt sich immer noch die vormalige Funktion des Straßenzugs als Bundesstraße und die nicht erfolgte Anpassung des Straßenraums nach ihrer Herabstufung. Negativ wirkt sich dies vor allem auch im Bereich des Alten Marktes aus. Aus dem sehr weit geschwungene Verschwenk der Fahrbahn in Kombination mit den Bushaltestellenbuchten besteht hier in der Mitte des Platzes eine überaus große Verkehrsfläche, die im Hinblick auf die heutigen Verkehrsbelastungen und Verkehrsfunktion deutlich überdimensioniert ist.

Nördlich der Schulstraße im Umfeld des Schlosses und Marstalls bekommt die Lübecker Straße dann bereits einen Vorstadt- bzw. Außerortscharakter (vgl. Foto unten).

Abb. 32: Straßenraumgestaltung Hauptverkehrsstraßen



Woldenhorn

Quelle: eigenes Foto



Am Alten Markt



Lübecker Straße in Richtung Am Weinberg

Quelle: eigene Fotos

Auch im Erschließungsstraßennetz finden sich sehr unterschiedliche Straßenraumgestaltungen.

So ist der Straßenraum der Hamburger Straße mit einer sehr breiten Fahrbahn und demgegenüber nur sehr schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen noch aus ihrer Zeit als Bundesstraße geprägt (vgl. Foto oben).

Deutlich höhere Qualitäten weisen hingegen die Straßenräume der beiden übrigen Strahlen (Hagener Allee und Manhagener Allee) auf. Dabei erzeugen vor allem die Oberflächenpflasterung, die Aufteilung zwischen Fahrbahn und Seitenräumen, die Dimension der angrenzenden Bebauung und der Baumbestand den Eindruck einer Altstadtstraße. Gleichwohl werden auch diese Straßenräume sehr stark durch den Kfz-Verkehr geprägt, wenngleich im Gegensatz zu den Hauptverkehrsstraßen vornehmlich durch den ruhenden Kfz-Verkehr.

Einen weitaus moderneren Charakter weist hingegen der Straßen- und Platzraum der Großen Straße Süd auf. Dieser Bereich wurde es vor einigen Jahren komplett umgestaltet. Er ist durch ein deutlich besser befahrbares Pflaster, eine weiche Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenraum sowie im südlichen Teil durch breite Fußverkehrsanlagen gekennzeichnet. Zusammen mit den benachbarten Frei- bzw. Platzflächen wirkt daher der Straßenraum zwar großzügig aber dennoch städtisch. Im nördlichen Teil des Platzbereiches wird dann jedoch der Straßen- wie auch der Platzraum wieder überaus stark durch den ruhenden Verkehr dominiert.

Abb. 33: Straßenraumgestaltung Erschließungsstraßen



Hamburger Straße



Hagener Allee



Große Straße Süd

Quelle: eigene Fotos

Straßenzustand

Der bauliche Zustand der einzelnen Straßen im Untersuchungsgebiet ist – wie in jedem städtischen Netz – von sehr unterschiedlicher Qualität. In den letzten Jahren neu gestaltete bzw. sanierte Bereiche wie bspw. der südliche Teil der Großen Straße, die Lohe oder der Weinbergknoten weisen naturgemäß eine gute Qualität auf. Bereits seit längerer Zeit unsanierte Abschnitte insbesondere des Hauptstraßennetzes weisen hingegen oftmals vorhandene bzw. nur punktuell ausgebesserte Schadstellen auf.

Dringend bzw. in absehbarer Zeit sanierungsbedürftig sind:

- Hamburger Straße
- Große Straße Nord / Am Alten Markt / Lübecker Straße
- Bei der Alten Kate
- Manfred-Samusch-Straße
- Woldenhorn L82 im Bereich der Bahnunterführung inkl. der Rampen

Insgesamt ist der Straßenzustand im Untersuchungsgebiet als befriedigend bis ausreichend anzusehen.

Verkehrsstärken und Verkehrsströme

Im Rahmen des Masterplans Verkehr Ahrensburg wurden im Jahr 2009 umfangreiche Verkehrserhebungen auch im Bereich des Untersuchungsgebiets Innenstadt / Schlossbereich Ahrensburg durchgeführt. Nach diesen war vor allem der östliche und südliche Teil des Hauptstraßenrings um den Innenstadtkern (L82 Woldenhorn) durch sehr hohe werktägliche Verkehrsstärken von 19-21.000 Kraftfahrzeugen geprägt. Eine vergleichbar hohe Belastung bestand zudem auf der Lübecker Straße (L82) in Höhe des Schlosses und des Marstalls. Die übrigen Teile des Hauptstraßennetzes im Untersuchungsgebiet wiesen hingegen moderate Verkehrsstärken von max. 10.000 Kraftfahrzeugen pro Tag auf. Lediglich auf den beiden kürzeren Straßenabschnitten „Bei der Doppeleiche“ und „An der Reitbahn“ wurden noch höhere Verkehrsstärken von ca. 13-14.000 Kfz/24h festgestellt (vgl. Abb. 34).

[illegible]

- 46 -

Neben den dargestellten Verkehrsstärken wurden im Rahmen des Masterplans Verkehr im Jahr 2009 auch die Durchgangsverkehrsströme durch Ahrensburg erfasst. Die dabei gewonnenen Ergebnisse (vgl. Abb. 35) zeigen, dass die Verkehrsmengen vor allem im Innenstadtbereich zum weitaus überwiegenden Teil aus Binnenverkehren innerhalb Ahrensburgs sowie Quell- und Zielverkehr von bzw. nach Ahrensburg resultieren. Durchgangsverkehre konnten in diesem Bereich in nennenswerten Umfang nur auf der L82 Woldenhorn / Hamburger Straße mit 800 bis 1.600 Kfz/24h festgestellt werden.

Deutlich stärker vom Durchgangsverkehr belastet ist hingegen der Abschnitt der Lübecker Straße im Bereich Schloss / Marstall mit ca. 3.100 Kfz/24h. Dies entspricht einem Anteil von ca. 16 %.

Die Erhebungen des Masterplans Verkehr wurden allerdings bereits im Jahr 2009 durchgeführt. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden daher zwischen dem 15.10.2015 und dem 01.12.2015 an den Knotenpunkten bzw. Querschnitten

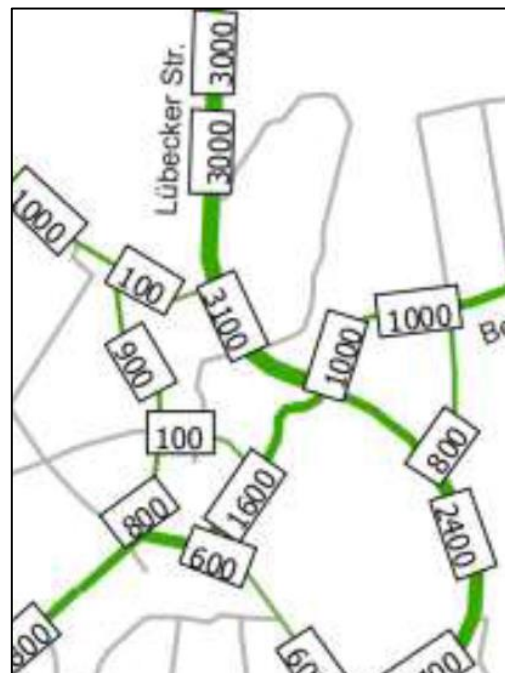
- AOK-Knoten (Hamburger Straße / Woldenhorn / An der Reitbahn)
- An der Reitbahn / Manfred-Samusch-Straße
- Große Straße / Bei der Doppeleiche / Lübecker Straße / Woldenhorn
- Hagener Allee / Gerhardstraße / Heinz-Beusen-Stieg

jeweils an einem Normalwerktag im Zeitraum von 7 Uhr bis 18 Uhr eine videogestützte Verkehrszählung durchgeführt.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen (vgl. Abb. 36) zeigen im Vergleich zu den Verkehrsstärken des Masterplan Verkehrs

- Verkehrszunahmen am AOK-Knoten und an der Kreuzung An der Reitbahn / Manfred-Samusch-Straße
- Eine Steigerung des Stroms zwischen Woldenhorn (L225) und Bei der Doppeleiche
- Rückgänge auf beiden Ästen der Großen Straße

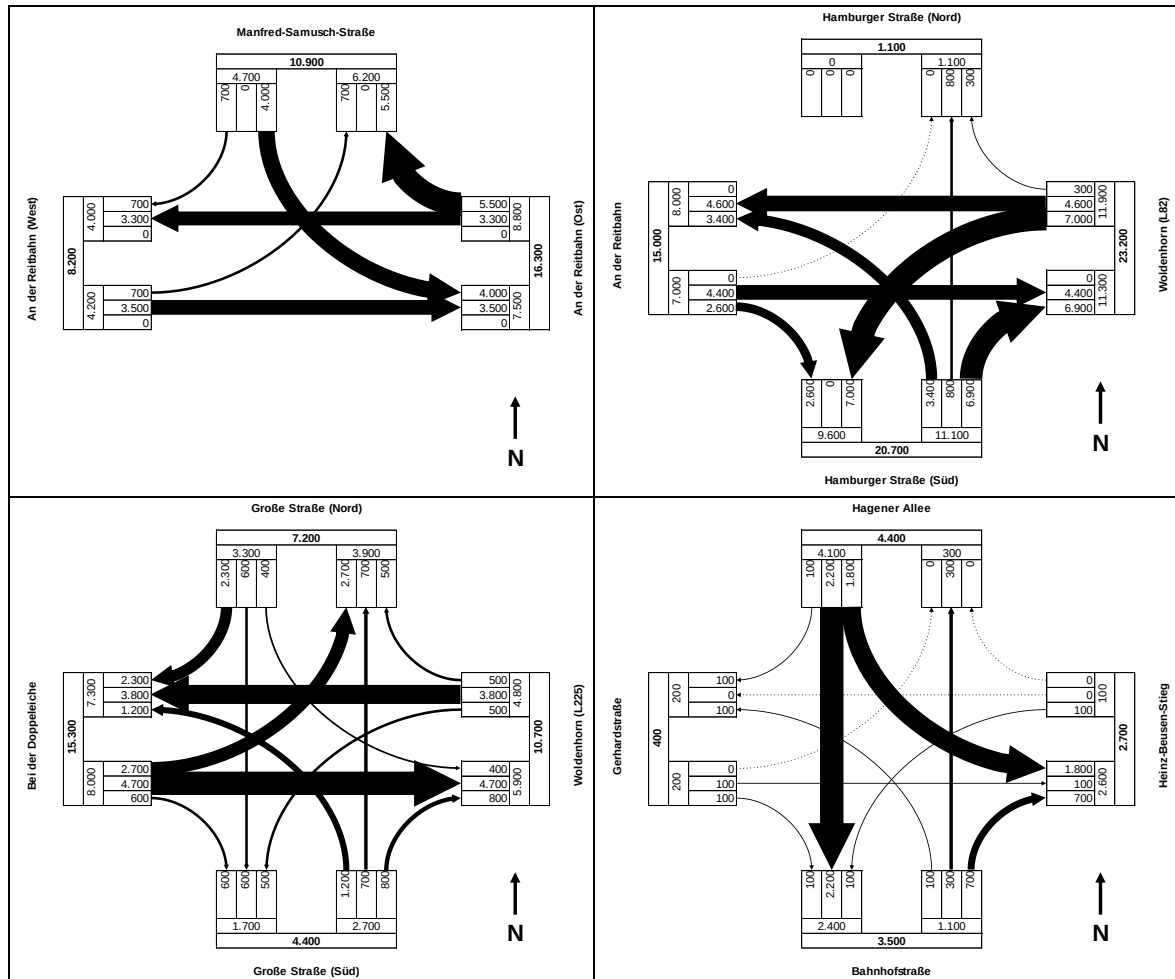
Abb. 35: Streckenbelegungen durch Durchgangsverkehr (DTVw, gerundete Werte)



Quelle: urbanus / GGR 2009, Teil 2, S. 42
(Ausschnitt)

Bezogen auf das Gesamtnetz ist es somit offensichtlich zu einer Verlagerung von Verkehren von der Lübecker Straße auf die Verbindung über die L82 Bahntrasse / Woldenhorn gekommen. Inwieweit diese aus Veränderungen bei den Quellen / Zielen bzw. der Routenwahl resultieren, kann dabei auf Basis der durchgeführten Erhebung nicht beantwortet werden.

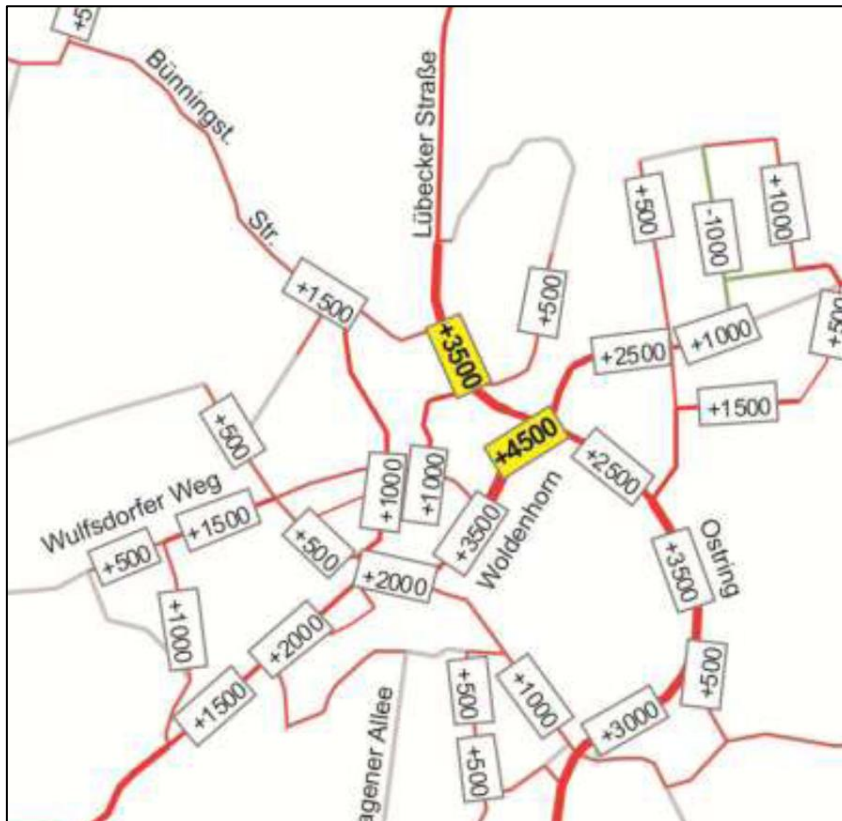
Abb. 36: Ergebnisse der Verkehrszählungen 2015



Quelle: eigene Darstellung

Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken im Innenstadtbereich wurde im Rahmen des Masterplans Verkehr Ahrensburg ein Trend-Szenario 2025 modellgestützt berechnet (vgl. Abb. 37). Demnach ist insbesondere auf dem östlichen und südlichen Teil des Innenstadtrings (L82 Woldenhorn) sowie auf der Lübecker Straße im Bereich Schloss / Marstall mit deutlichen Verkehrszunahmen zwischen 2.000 und 3.500 Kfz/24h an Normalwerktagen zu rechnen. Auf für die übrigen Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet Lübecker Straße sowie die Manfred-Samusch-Straße wurden Verkehrszunahmen von 1.000 Kfz/24h ermittelt.

Abb. 37: Differenzverkehrsstärken Trend-Szenario 2025 versus Status quo 2010 (DTV_w)



Quelle: urbanus / GGR 2012, Teil 3, S. 22

Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit

Im Rahmen verschiedener Ortsbegehungen und Befahrungen wurde der Verkehrsablauf im Innenstadtbereich zu unterschiedlichen Zeiten beobachtet. Dabei wurden in den folgenden Bereichen in den Spitzenstunden zeitweise **Stockungen im Verkehrsfluss und Stauscheinungen** beobachtet:

- Doppelkreuzungsbereich Hamburger Straße / Woldenhorn / An der Reitbahn An der Reitbahn / Manfred-Samusch-Straße
Die Ursachen für Stauscheinungen liegen hier einerseits in dem hohen Verkehrsaufkommen und der daraus resultierenden hohen Kapazitätsauslastung bzw. -überlastung des Bereichs in den Spitzenstunden. Zum anderen konnten Rückstaus auch aufgrund des pulkartigen Aufkommens von Linienbussen beobachtet werden, die dann über die Haltestellenbereiche hinaus in den Kreuzungsbereich ragten.
- Die Kreuzung Große Straße / Woldenhorn / Bei der Doppeleiche
Hier konnten insbesondere am Samstag Rückstauungen in der Knotenzufahrt aus der südlichen Großen Straße beobachtet werden, die bei Nachfragespitzen des von der Tiefgarage des CCA abfahrenden Verkehrs und vor dem Hintergrund der begrenzten Kapazität der Knotenzufahrt (zu geringe Grünzeit, keine Abbiegespuren) auftraten.

Neben den eigenen Beobachtungen des Verkehrsablaufs wurde im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zudem die Unfallstatistik der Polizei für das Jahr 2014 ausgewertet. Diese weist die beiden folgenden **Unfallhäufungsstellen** im Untersuchungsgebiet aus:

- Die Kreuzung Hamburger Straße / Woldenhorn / An der Reitbahn mit insgesamt 11 Verkehrsunfällen, davon 8 mit Personenschaden, wobei es nur Leichtverletzte gab. Unfallursachen waren hier insbesondere Auffahrunfälle auf vor der Lichtsignalanlage wartende Kfz, Rotlichtverstöße sowie ein Abbiegeunfall zwischen einem abbiegenden Pkw und einem Radfahrer auf der Fußgängerfurt.
- Die Kreuzung Reeshoop / Bei der Doppeleiche mit 6 Verkehrsunfällen, davon 1 Unfall mit einer schwerverletzten Person.
Bei den Unfällen handelte es sich überwiegend um Abbiegeunfälle zwischen geradeausfahrendem und wartepflichtigen abbiegenden Kfz.

Während den Unfällen an der Kreuzung Hamburger Straße / Woldenhorn / An der Reitbahn mit verkehrsplanerischen Maßnahmen nur sehr bedingt entgegengewirkt werden kann, wurde zwischenzeitlich an der Kreuzung Reeshoop / Bei der Doppeleiche durch separate Linksabbiegerphasen entsprechend der Empfehlung der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) eine Maßnahme ergriffen, durch die das beobachtete Unfallgeschehen in Zukunft vermutlich weitgehend vermieden werden kann.¹

¹ Vgl. FGSV 2015, S. 13f.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse im Bereich des fließenden Kfz-Verkehrs lassen sich zu den folgenden Stärken und Schwächen zusammenfassen:

Abb. 38: Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Darstellung zum fließenden Kfz-Verkehr

Stärken		Schwächen	
+	Leistungsfähiger Hauptstraßenring um den zentralen Innenstadtbereich	-	Für Ortsunkundige intransparentes Einbahnstraßensystem im zentralen Innenstadtbereich
+	Gute, direkte Erreichbarkeit der Innenstadt aus allen Stadtteilen und Richtungen	-	Inhomogene Geschwindigkeitsregelungen im Innenstadtbereich
+	Zu den weitaus meisten Zeiten flüssiger Verkehrsablauf	-	Spitzenzeiten: Hohe Auslastungen mit Störungen im Verkehrsfluss vor allem im Bereich Woldenhorn/ AOK-Knoten
		-	Hohe Verkehrsstärken >15 Tsd. Kfz/24h mit entsprechend negativen Folgewirkungen (Lärm, Luftschadstoffe, Trennwirkung etc.)
		-	Für die Zukunft weitere Verkehrszunahme auch im Innenstadtbereich zu erwarten
		-	Vor allem im Hauptstraßennetz stark auf den Kfz-Verkehr orientierte Straßenraumgestaltung, dabei z.T. auch Überdimensionierungen
		-	Hohe straßenräumliche Unverträglichkeiten vor allem auf der Lübecker Straße und der Hamburger Straße

Quelle: eigene Darstellung

4.6. Ruhender Kfz-Verkehr

Parkraumangebot

Bereits im Rahmen des Masterplans Verkehr wurde eine detaillierte Aufnahme des vorhandenen Parkraumangebots im Innenstadtbereich durchgeführt und dargestellt. Dabei wurde für das Stadtzentrum ein Bestand von ca. 1.800 öffentlich zugänglichen Stellplätzen ermittelt, von denen ca. 1.500 in Parkieranlagen, d.h. auf Parkplätzen, in Tiefgaragen oder Parkhäusern, liegen. Im Bahnhofsbereich befinden sich dann nochmals ca. 550 Stellplätze in der Park&Ride-Anlage.

Die großen Stellplatzanlagen liegen überwiegend direkt am Hauptstraßenring um die Innenstadt und werden größtenteils auch von diesem aus direkt erschlossen. Dabei konzentrieren sich die Kapazitäten vor allem auf den westlichen und in etwas geringerem Maße den östlichen Bereich der Innenstadt. Einen ausgeprägten Schwerpunkt bilden dabei die Tiefgarage des CCA mit ca. 550 Stellplätzen sowie der Rathausplatz mit ca. 150 oberirdischen Plätzen. In der Tiefgarage unter dem Rathausplatz sind zudem noch weitere ca. 90 Stellplätze vorhanden, die jedoch nicht öffentlich zugänglich sind und nur in geringem Umfang von Dauerparkern belegt sind.

Einen weiteren Schwerpunkt bilden die Parkhäuser Alte Meierei und Woldenhorn am östlichen Innenstadtrand mit ca. 450 Stellplätzen. In ihrer unmittelbaren Nähe am Heinz-Beusen-Stieg liegt zudem noch eine Tiefgarage mit ca. 160 Stellplätzen. Diese ist zwar frei zugänglich, die Stellplätze sind jedoch Mietern oder Kunde, der im Haus ansässigen Betriebe vorbehalten.

Bemerkenswert ist, dass im nördlichen Bereich der Innenstadt an dem Straßenzug Woldenhorn – Bei der Doppeleiche keine größere Stellplatzanlage vorhanden ist.

Im Bereich von Schloss und Marstall befindet sich lediglich ein kleinerer Parkplatz unmittelbar vor dem Schloss und ein größerer Parkplatz hinter dem Marstall. Letzterer wird in erheblichem Umfang durch Fremdarker, u.a. Beschäftigte und Gäste des benachbarten Hotels, genutzt.

In den vergangenen Jahren sind aufgrund von Neubebauungen bereits einige zentrale öffentliche Stellplatzanlagen wie bspw. an der Manfred-Samusch-Straße ersatzlos weggefallen. Auch für die kommenden Jahre muss von einer weiteren Umnutzung von derzeitigen Parkplatzflächen ausgegangen werden. So ist inzwischen bereits der zwischen Innenstadt und Bahnhof gelegene Parkplatz Lindenhof mit 70 Stellplätzen zugunsten einer Wohn- und Geschäftshausbebauung entfallen. Darüber hinaus ist auch geplant, den großen Parkplatz Alte Reitbahn mit ca. 150 Stellplätzen durch eine Bebauung zu ersetzen.

Im Zuge der Neubebauungen werden zwar i.d.R. auch neue Stellplätze z.B. in Tiefgaragen erstellt, diese dienen jedoch in erster Linie dem Stellplatzbedarf der neuen Nutzungen und nicht der Kompensation der weggefallenden früheren öffentlichen Stellplätze.

Abb. 39: Parkraumangebot



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: Stadt Ahrensburg

Parkraumbewirtschaftung

Der Innenstadtkern von Ahrensburg ist inzwischen weitgehend flächendeckend parkraumbewirtschaftet. Lediglich in Randbereichen sowie außerhalb des Innenstadtrings gibt es noch unbewirtschaftete Stellplätze.

Die Bewirtschaftungszeitraum der öffentlichen Stellplätze ist an Werktagen von 9 Uhr bis 18 Uhr und an Samstagen von 9 Uhr bis 13 Uhr. Bei den Gebühren existieren erste Ansätze für eine transparente räumliche Differenzierung. Sie betragen im gesamten Innenstadtkern seit 2012 0,50 € für die erste Stunde und 0,50 € für jede weitere 30 Minuten. Die Höchstparkdauer liegt bei 3 Stunden.

Der etwas vom Kern entfernter liegenden Parkplatz Alte Reitbahn und die Parkplätze an der Stormarnstraße sind hingegen auf Langzeitparker ausgerichtet worden. Hier gibt es keine Höchstparkdauer und das Tagesticket kostet lediglich 2,00 €.

Dass es insgesamt noch immer keine flächendeckende, einheitliche und transparente Parkraumbewirtschaftung im gesamten Innenstadtbereich gibt, liegt in erster Linie an den privaten Betreibern der Parkhäuser und Tiefgaragen. Lediglich das CCA hat inzwischen seinen Tarif an die Gebührenstaffelung der Stadt angepasst.

In den Parkhäusern Alte Meierei und Woldenhorn sind dagegen 0,70 € je 30 Minuten zu entrichten. Angesichts der räumlichen Lage dieser Parkhäuser zur Innenstadt und dem unattraktiven Zustand des Parkhaus Woldenhorns (s. nebenstehendes Foto) sind diese Preise als nicht konkurrenzfähig zu bewerten, was sich letztlich auch in der geringen Auslastung dieser Parkieranlagen widerspiegelt.

Abb. 40: Parkraumbewirtschaftung



Parkraumbewirtschaftungszone Große Straße / Rathausstraße



Parkplatz Alte Reitbahn



Parkhaus Woldenhorn

Quelle: eigene Fotos

Parkraumnachfrage

Hinsichtlich der Parkraumnachfrage kommt der Masterplan Verkehr nach einer Erhebung im Jahr 2009 zu der Einschätzung, „dass es in der Gesamtbilanz ausreichend Stellplätze im Ahrensburger Stadtzentrum gibt.“ Es gäbe nur wenige Bereiche in denen die Kapazitätsgrenze über einen längeren Zeitraum erreicht sei oder kurzzeitig überschritten würde (s. urbanus / GGR 2012, Teil 1, S. 55).

Wie aus der Abb. 41 deutlich wird, handelt es sich bei diesen hoch ausgelasteten Bereichen vor allem um den Bereich Hagener Allee, Manhagener Allee und Neue Straße sowie um den Parkplatz Alte Reitbahn. Bei letzterem ist zu berücksichtigen, dass er im Jahr 2009 noch nicht bewirtschaftet war.

An anderer Stelle ist im Masterplan vermerkt, dass sich nach der Erhebung 2009 durch den Wegfall von Stellplätzen an der Manfred-Samusch-Straße sowie dem AOK-Knoten die Stellplatzauslastung auf dem Rathausplatz deutlich erhöht hat (vgl. urbanus / GGR 2012, Teil 2, S. 43).

Zur Verifizierung der damaligen Erkenntnisse wurden im Rahmen der vorliegenden Untersuchungen an einem Samstagvormittag (10.10.2015) und am Vormittag und Nachmittag des Donnerstags, 15.10.2015, die Stellplatzauslastungen im Innenstadtbereich mittels Befahrungen erfasst. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse bestätigen grundsätzlich die Aussagen des Masterplans Verkehr. Im Einzelnen wurde festgestellt, dass

- am Donnerstagvormittag und am Samstag die Parkplätze im Innenstadtkern (Drei Strahlen, Große Straße) weitgehend voll ausgelastet waren. Es konnten jedoch auch in diesen Bereichen immer wieder einzelne freie Stellplätze festgestellt werden. Innenstadtbesucher haben also trotz der hohen Auslastung offensichtlich gute Chancen aufgrund der hohen Fluktuation dennoch einen freien Parkplatz zu finden.
- am Donnerstagnachmittag auch im gesamten Kernbereich räumlich verteilt ausreichend freie Parkplätze vorhanden waren.
- die Parkplätze Lindenhof und Alte Reitbahn am Donnerstag über den gesamten Tag nur moderat ausgelastet waren.

Abb. 41: Stellplatzauslastung an Wochentagen (ohne Wochenmarkt) 2009



Quelle: urbanus / GGR 2012, Teil 1, S. 56

- am Samstag der Parkplatz Lindenhof im Verlauf des späten Vormittags, offensichtlich wenn die Stellplätze im Innenstadtkern bereits belegt sind, langsam volllief. Auf dem Parkplatz Alte Reitbahn aber auch über den gesamten Samstagmorgen ausreichend freie Kapazitäten vorhanden waren.
- das CCA-Parkhaus über den gesamten Donnerstag ausreichend freie Kapazitäten hatte, aber am Samstagvormittag voll belegt war, so dass es zu Rückstauungen auf die Manfred-Samusch-Straße kam.
- die Parkhäuser Alte Meierei und Woldenhorn sowohl am Donnerstag als auch am Samstag zu allen Zeiten ausreichend freie Kapazitäten hatten.
- der Parkplatz am Alten Markt sowohl am Donnerstag als auch am Samstag zu allen Befahrungszeiten voll belegt war.
- im Bereich von Schloss und Marstall der Parkplatz vor dem Schloss sowohl am Donnerstag als auch am Samstag zu allen Befahrungszeiten weitgehend voll belegt war
- der Parkplatz hinter dem Marstall am Donnerstagvormittag und -nachmittag voll belegt war, am Samstagvormittag aber nur eine ca. 60 %-Auslastung aufwies.

Bewertung Ruhender Kfz-Verkehr

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse im Bereich des ruhenden Kfz-Verkehrs lassen sich zu den folgenden Stärken und Schwächen zusammenfassen:

Abb. 42: Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Darstellung zum ruhenden Kfz-Verkehr

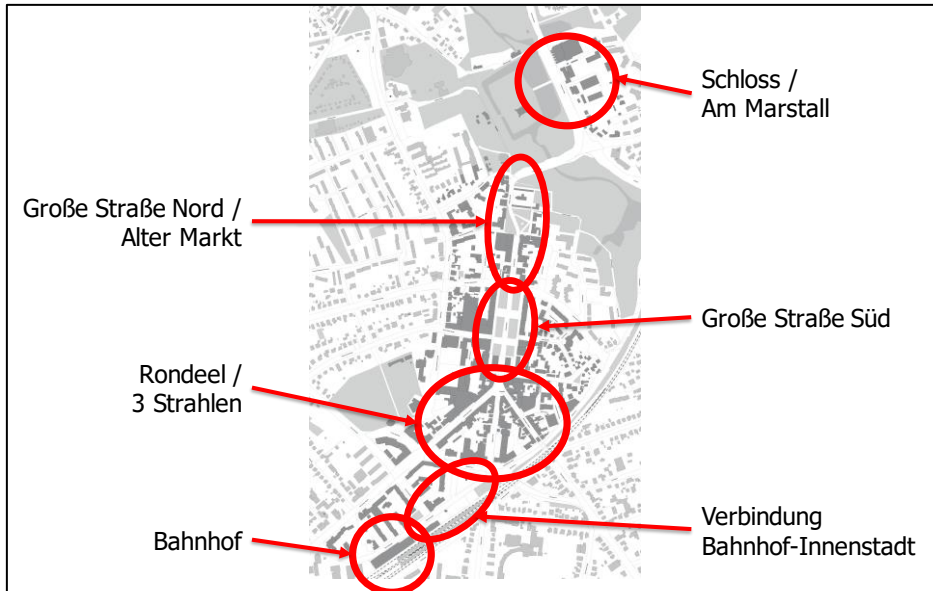
Stärken		Schwächen	
+	Große Stellplatzanlagen liegen überwiegend direkt am Hauptstraßenring	-	Parksuchverkehre durch kleinere Anlagen, attraktive Parkplätze im Straßenraum und Einbahnstraßen
+	Zu allen Zeiten ausreichend freie Kapazitäten im Innenstadtbereich insgesamt	-	Zu den Spitzenzeiten (meist kurzzeitige) Vollausslastung der Anlagen und Straßenräume im zentralen Bereich
+	Ansätze zur räumlichen Differenzierung und Erhöhung der Transparenz der Parkraumbewirtschaftung (Kostengünstige Langzeitparkplätze am Innenstadtrand, Bewirtschaftungszone)	-	Insgesamt jedoch (noch) keine flächendeckende, einheitliche und transparente Parkraumbewirtschaftung
+	Hoher Anteil Kurzzeitparker	-	Differenzierung zwischen Straßenraum und Parkbauten im zentralen Bereich nur über die Höchstparkdauer
		-	Bisher nur klassische Bezahlmöglichkeit
		-	Parkplatzsituation im Bereich Schloss/Marstall und Alter Markt

Quelle: eigene Darstellung

4.7. Ableitung von Handlungsbereichen

Anhand der Ergebnisse der Bestandsanalysen wurden die in der folgenden Abbildung dargestellten räumliche Handlungsbereiche abgeleitet. Darüber hinaus wurde der „Ruhende Verkehr“ als wichtiger übergreifender Handlungsbereich identifiziert.

Abb. 43: Räumliche Handlungsbereiche



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: Stadt Ahrensburg

5. Integrierte Netz- und Parkraumkonzeption

Die integrierte Konzeption der Netze der unterschiedlichen Verkehrsmittel und der Angebote für den ruhenden Verkehr stellt eine entscheidende Grundlage für die sich anschließende Erarbeitung von Maßnahmen dar. Wenngleich die Konzeption integriert, d.h. verkehrsmittelübergreifend, erarbeitet wurde, werden die entwickelten Überlegungen zu den Netzen und zum Parkraum zur besseren Verständlichkeit nachfolgend separat für die einzelnen Verkehrsmittel dargestellt.

5.1. Fußwegenetz

Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, ist im Untersuchungsgebiet ein engmaschiges Wegenetz für den Fußverkehr vorhanden. Netzlücken konnten nicht identifiziert werden. Es besteht daher keine Notwendigkeit, relevante Ergänzungen und Veränderungen des vorhandenen Fußwegenetzes vorzunehmen.

Lediglich im Hinblick auf die möglichen Wegebeziehungen zwischen Bahnhof und Innenstadt wird definiert, dass der Fußverkehr vorrangig über die Achse Bahnhofstraße – Hagen Alle geführt werden soll, da diese Route deutlich attraktiver, direkter und weniger vom Kfz-Verkehr beeinträchtigt wird. Die Alternativroute über die Stormarnstraße und Hamburger Straße ist hingegen überaus stark durch den Kfz-Verkehr belastet und weist erhebliche Umfeldunverträglichkeiten auf.

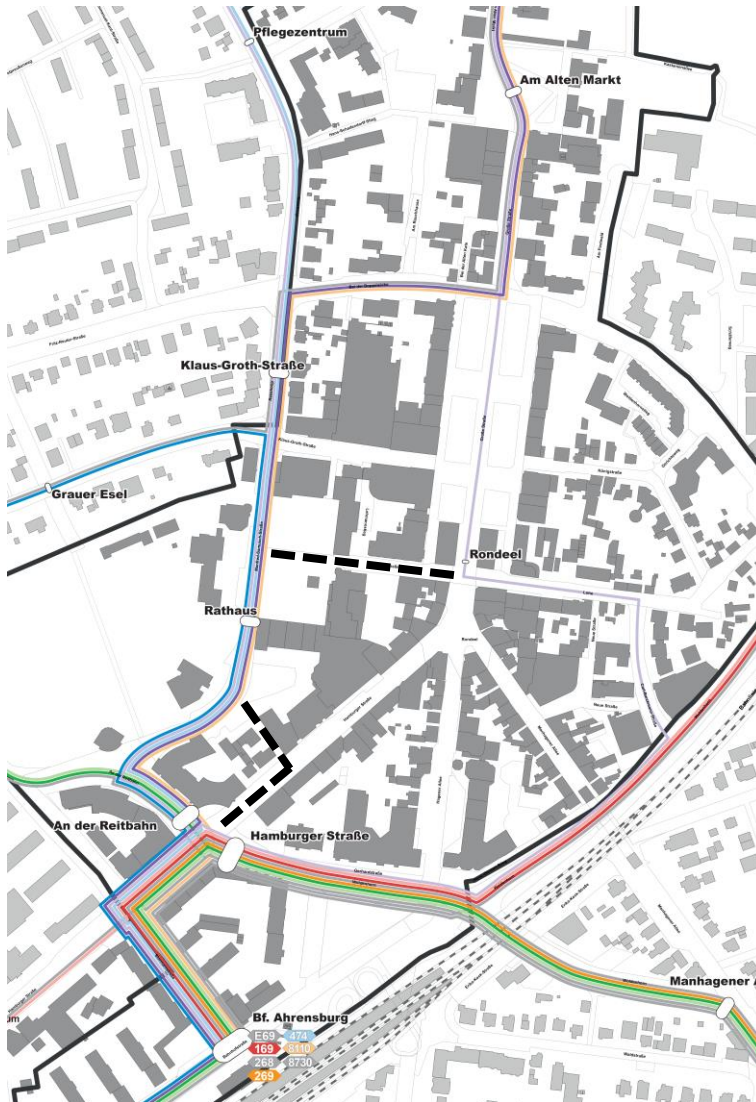
5.2. Radverkehrsnetz

Mit dem Radverkehrskonzept und den darin definierten Fahrradrouten liegt bereits eine beschlossene Netzdefinition für den Radverkehr vor, die auch für das Untersuchungsgebiet maßgebend ist. Aus den Erkenntnissen der Bestandsanalyse ergeben sich keine Erfordernisse, diese Netzkonzeption zu verändern.

5.3. Busnetz

Für eine verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Bus wurden im Rahmen der Beteiligung zum Verkehrskonzept zwei Optionen einer veränderten Linienführung diskutiert.

Abb. 44: Optionen für eine veränderte Buslinienführung in der Innenstadt



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage Stadt Ahrensburg

Kleine Verschwenkung über die Hamburger Straße zur Manfred-Samusch-Straße

Diese Variante würde durch eine geänderte Haltestellenlage die Stadtbus-Linien 474, 569 und 576 sowie die Regionalbuslinie 8110 dichter an die Innenstadt heranführen. Auch die Linie 476 könnte von ihrem heutigen Laufweg über das Rondeel auf diesen Laufweg verschwenkt werden. Die Haltestellenlage „An der Reitbahn“ könnte bei Führung der Linie 369 über die Haltestellen Rathaus und Hamburger Straße entfallen und somit Raum für die verkehrliche Optimierung des AOK-Knotens eröffnen. Die Maßnahme führt jedoch durch die

notwendige Zweirichtungsführung des Busverkehrs in einem Teilstück der Hamburger Straße und der notwendigen Änderung der Freigabezeiten am AOK-Knoten selbst zu einer Kapazitätsminderung. Zusätzlich würden die Fahrzeiten der Busse sich verlängern, da eine Bevorrechtigung in Anbetracht der notwendigen Koordinierung des AOK-Knotens mit den Nachbarknoten kaum möglich erscheint. Weiterhin entstünde durch die Einmündung der Bustrasse in die Manfred-Samusch-Straße ein neuer Zwangspunkt in direkter Nachbarschaft zum stark belasteten Knoten An der Reitbahn/Manfred-Samusch-Straße, der durch die notwendige Linksabbiegebeziehung der Busse aus Richtung Rathaus auch für Behinderungen im Verkehrsfluss sorgen könnte.

Über Rathausplatz und Große Straße zum Knoten Doppeleiche

Eine andere Variante wäre die Führung über einen umgestalteten Rathausplatz mit zentraler Innenstadthaltestelle zur Großen Straße und hiernach zurück zum Knoten Doppeleiche. Über diesen Abschnitt könnten jedoch nur die Linien 476 und 569 sinnvoll geführt werden, wobei die Linie 476 bereits heute mit ihrem Laufweg über das Rondeel die direkte Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleistet. Die Linie 8110 sollte zur Sicherstellung kurzer Fahrzeiten im Regionalverkehr im Regellaufweg verbleiben. Eine Führung der Linien 474 und 576 und somit eine Verknüpfung der restlichen Stadtteile mit der neuen zentralen Haltestelle würde nur durch eine komplexe Umwegfahrt als Linksabbieger über den Knoten Doppeleiche zurück zu den Laufwegen dieser Linien ermöglicht. Da dieser Knoten bereits heute insbesondere aufgrund der starken Fuß- und Radverkehrsströme und der Parkhausausfahrten auf die Große Straße insbesondere im südlichen Knotenarm stark belastet ist, würde eine Führung des Busverkehrs entweder zu deutlich verlängerten Fahrzeiten oder erheblichen Kapazitätseinbußen für den Kfz-Verkehr führen. Insbesondere die notwendige Linksabbiegerführung der Linien 474 und 476 erscheint hierbei schwer realisierbar. Auch die erforderlichen teils starken Verschwenkungen der Laufwege würden zu verlängerten Umlaufzeiten führen und somit nicht nur die Reisezeit, sondern möglicherweise auch den Fahrzeugbedarf des Stadtbusverkehrs erhöhen und generell das bestehende Rendezvous-System am Bahnhof gefährden.

Empfehlung

Aus den dargestellten Gründen wird empfohlen die Führung der Buslinien wie im Status Quo beizubehalten. Durch eine Verschiebung und Aufwertung der Haltestelle Rathaus und eine Akzentuierung der Fußwegebeziehungen kann die Erreichbarkeit der Innenstadt und die Akzeptanz ebenfalls verbessert werden. Bei zukünftigen Netzänderungen sollte zudem geprüft werden, ob durch Änderungen der Umlaufzeiten der einzelnen Äste eine verbesserte betriebliche Abwicklung durch minimale Entzerrung der Fahrlagen beim Rendezvous-System erreicht werden kann, sodass die Fahrzeuge an gemeinsam bedienten Haltestellen bzw. an den Knoten nicht zeitgleich ankommen. Insbesondere aufgrund der dynamischen Stadtentwicklung (neue Baugebiete bzw. generell höhere Fahrgastzahlen im ÖPNV) sollte aus

Gründen einer zukünftig anderen Linienstruktur bzw. erneuten Re-Organisation der Stadtverkehre die spätere Möglichkeit einer Führung von Bussen über o.g. Trassen nicht durch bauliche Maßnahmen verunmöglicht werden.

5.4. Straßennetz

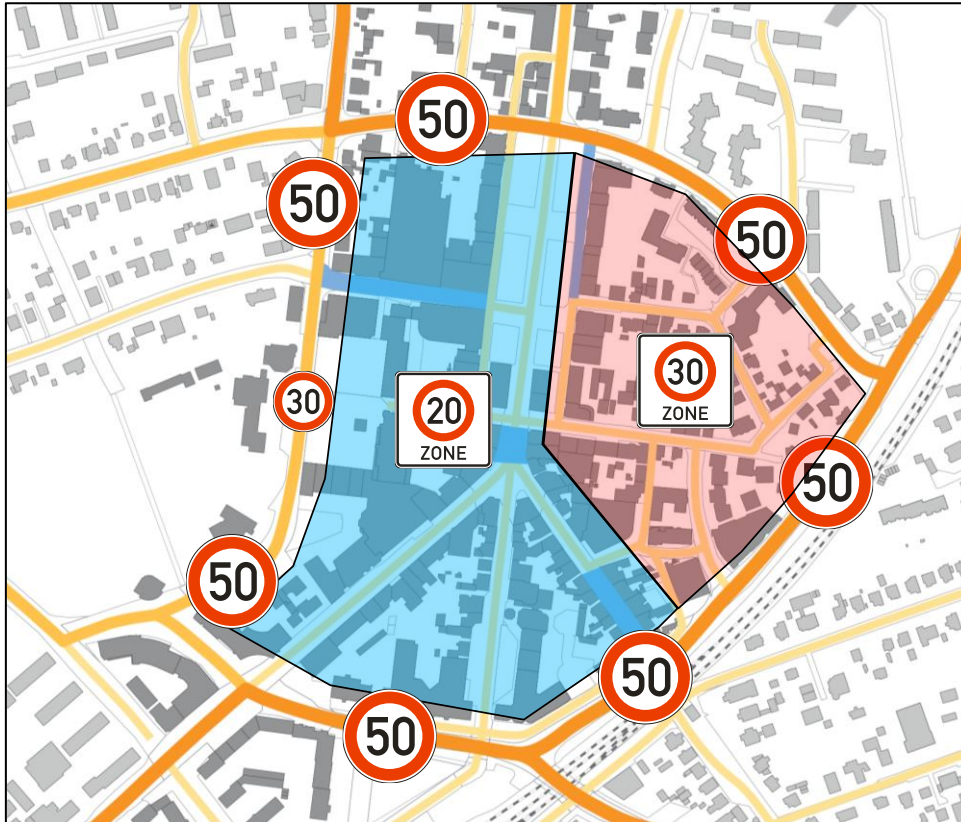
Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, ermöglicht das vorhandene Straßennetz eine durchaus gute äußere Erreichbarkeit der Innenstadt und der weiteren Bereiche des Untersuchungsgebiet mit dem Kraftfahrzeug aus den übrigen Stadtteilen und den umliegenden Gemeinden. Es sind derzeit auch keine Veränderungen im übergeordneten Hauptstraßennetz mit Auswirkungen auf die Innenstadt, wie bspw. die immer wieder diskutierte Nordtangente, absehbar. Für die vorliegende Untersuchung muss daher von dem derzeitigen gesamtstädtischen Hauptstraßennetz ausgegangen werden, was auch bedeutet, dass die südliche Lübecker Straße weiterhin die Funktion einer städtischen Hauptverkehrsstraße innehat.

Für den Innenstadtbereich hat die Bestandsanalyse gezeigt, dass der Hauptstraßenring um die Innenstadt sowohl eine geeignete Führung der innenstadtbezogenen Durchgangsverkehre um die Innenstadt herum ermöglicht, als auch eine gute direkte Erschließung der großen Parkhäuser und der Innenstadtquartiere bietet. Der Hauptstraßenring ist daher grundsätzlich zu erhalten und auch in seiner Leistungsfähigkeit zu sichern.

In Bezug auf das Erschließungsstraßennetz innerhalb des Innenstadtrings hat die Bestandsanalyse dagegen Defizite hinsichtlich der Transparenz des Netzes und der Verkehrsführung herausgearbeitet. Um diese Defizite zu beheben bzw. zu reduzieren wird als erster Schritt vorgeschlagen, die Vorfahrts- und Geschwindigkeitsregelungen zu vereinheitlichen. Da das Erschließungsstraßennetz der Feinverteilung innerhalb des Innenstadtkerns dient, sollte es flächendeckend verkehrsberuhigt werden. In Übereinstimmung mit dem Lärmaktionsplan der Stadt Ahrensburg² sollte lediglich den unterschiedlichen Gebietsstrukturen innerhalb des Kerns mit Tempo 20-Zonen für Geschäftsbereiche und Tempo 30-Zonen für Wohnbereiche Rechnung getragen werden. Dies ist auch sinnvoll um eine gesamtstädtisch einheitliche und damit auch für die Verkehrsteilnehmenden nachvollziehbare Regelung für Wohngebieten sicherzustellen. Hinsichtlich der Vorfahrtsregelungen sollte im gesamten Bereich innerhalb des Innenstadtrings Rechts-Vor-Links gelten. Auf dem Innenstadtring selbst sind entsprechend der obigen Zielsetzung die bisherigen Vorfahrtsregelungen bzw. signalisierten Kreuzungen beizubehalten (vgl. Abb. 45).

² Vgl. LAIRM CONSULT 2015, S. 63

Abb. 45: Straßennetzkonzeption Innenstadt



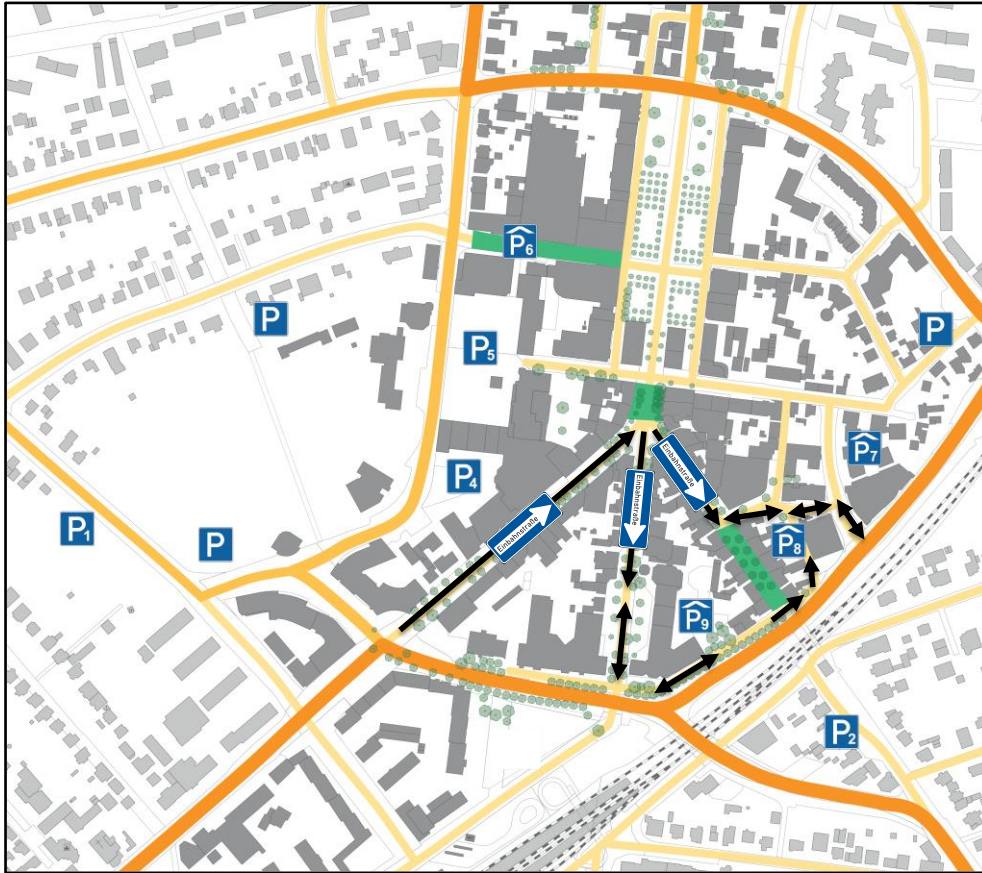
Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: Stadt Ahrensburg

Weitere Defizite bei der Verkehrsführung im Innenstadtkern resultieren aus dem Einbahnstraßensystem im Bereich der Drei Strahlen, das vor allem für Ortsfremde auf Anhieb nur schwer verständlich ist. Wir schlagen daher eine mögliche Variante vor, dass System durch das Umdrehen der Einbahnstraßenrichtung in der Manhagener Allee deutlich zu vereinfachen (vgl. Abb. 46). In diesem Fall gäbe es nur noch eine Zufahrt zu den Drei Strahlen über die Hamburger Straße. Zielverkehre würden dann bei einer erfolglosen Parkplatzsuche entweder über die Hagener Allee und den Heinz-Beusen-Stieg oder direkt über die Manhagener Allee in Richtung freie Parkraumkapazitäten in den Parkhäusern Alte Meierei oder Woldenhorn gelenkt. Auch das Ausfahren aus dem Bereich der Drei Strahlen in Richtung Norden wäre mit dieser Verkehrsführung deutlich einfacher und direkter möglich.

Ein weiterer nicht unerheblicher Vorteil der dargestellten Lösung wäre die Reduzierung der Konfliktströme am Rondeel, da nicht mehr zwei Kfz-Ströme aufeinandertreffen und zusammenlaufen würden, sondern sich lediglich ein Strom aufteilen könnte.

Die vorgeschlagene Verkehrsführung würde jedoch auch Nachteile für Verkehre aus Richtung Westen (Stormarnstraße) und Nordosten mit sich bringen, da diese nicht mehr über den Innenstadtring und die Carl-Barckmann-Straße / Neue Straße in die drei Strahlen einfahren könnten. Darüber hinaus würde es voraussichtlich zu einer gewissen Mehrbelastung des AOK-Knotens kommen.

Abb. 46: Variante A für eine veränderte Verkehrsführung in der Innenstadt



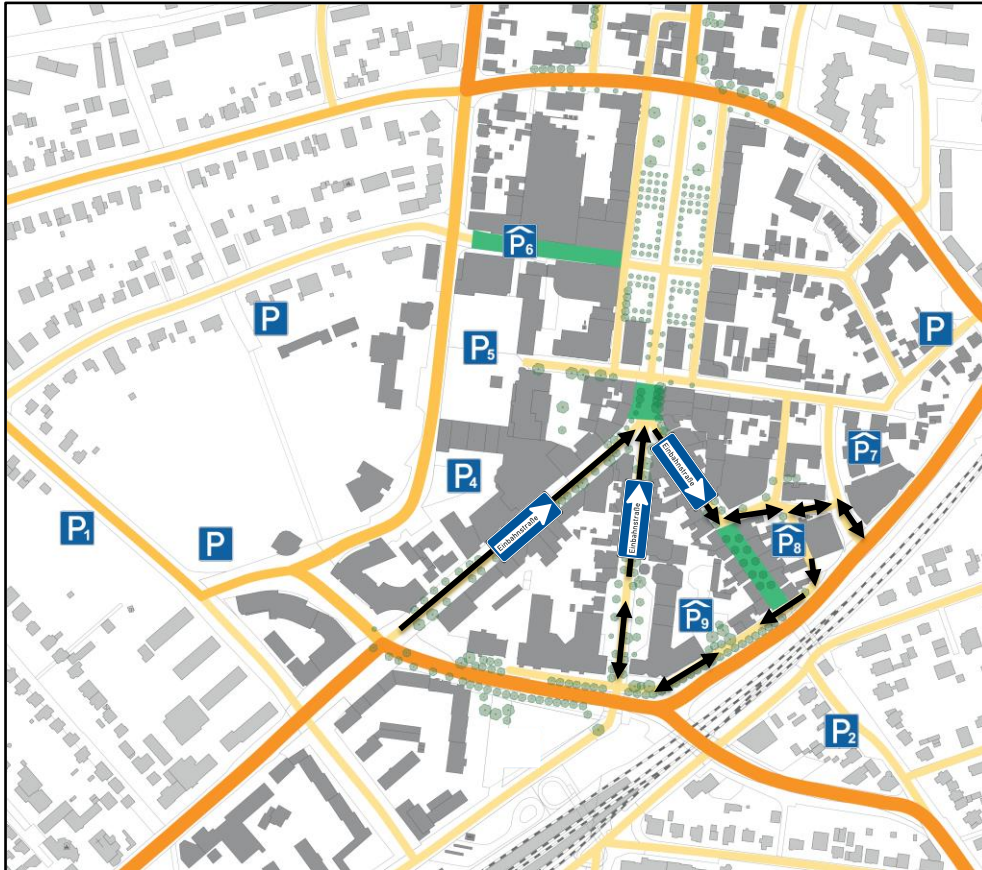
Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: Stadt Ahrensburg

Alternativ wäre auch ein Umdrehen der Einbahnstraßenrichtung in der Hager Allee möglich. Hierdurch könnte evtl. eine Entlastung des AOK-Knotens erreicht werden (Variante B vgl. Abb. 47).

Da die Effekte der beiden skizzierten Varianten nur sehr bedingt vorab eingeschätzt werden können, ist bei der Maßnahmenkonzeption grundsätzlich eine höchstmögliche Flexibilität bei etwaigen Straßenraumumgestaltungen im Innenstadtkern anzustreben, so dass keine Optionen für Veränderungen der Verkehrsführung „verbaut“ werden.

Des Weiteren werden im Verlauf des geplanten Umbaus der Hamburger Straße in jedem Fall temporäre Änderungen der Verkehrsführungen erforderlich sein. Wir empfehlen daher, die Auswirkungen dieser Führungen zu beobachten und auf dieser Basis die skizzierten Varianten nochmals vertieft zu prüfen und zu bewerten.

Abb. 47: Variante B für eine veränderte Verkehrsführung in der Innenstadt



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: Stadt Ahrensburg

5.5. Parkraumkonzeption

Ausgehend von den Erkenntnissen aus der Bestandsanalyse wird bei der Parkraumkonzeption die folgende grundsätzliche Strategie verfolgt:

- Ersatz von wegfallenden Stellplätzen und Schaffung neuer Kapazitäten in Sammelanlagen
- Konzentration des ruhenden Verkehrs in Sammelanlagen – Entlastung des Straßenraums von parkenden Fahrzeugen
- Differenzierung des Stellplatzangebots und der Parkraumbewirtschaftung, die wie folgt aussehen kann:
 - Parken im Straßenraum im zentralen Bereich vorrangig für Kurzzeitparker → höchster Tarif
 - Stellplätze für Kunden und Besucher vorrangig in den zentral gelegenen Stellplatzanlagen im und am zentralen Innenstadtbereich → mittlerer Tarif
 - Stellplätze für Langzeitparker (z.B. Beschäftigte, aber auch preissensible Kunden und Besucher) in den entfernter gelegenen Stellplatzanlagen → günstigster Tarif, Tages- und Dauertarife

Zur Umsetzung dieser Strategie umfasst die Parkraumkonzeption die folgenden Bausteine und Einzelmaßnahmen

- Attraktivierung und bessere Auslastung der vorhandenen, bisher untergenutzten Parkhäuser:
 - Ertüchtigung und Attraktivierung der vorhandenen Tiefgarage Rathausplatz vorrangig für Kunden und Besucher
 - Attraktivierung der bisher unterausgelasteten Parkhäuser Alte Meierei und Woldenhorn sowohl für Kunden und Besucher als auch für Langzeitparker.
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze:
 - Neubau einer Tiefgarage unter dem südlichen Teil des Rathausplatzes im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Rathausplatzes; Zielgruppe: Kunden und Besucher der Innenstadt
 - Neubau einer öffentlichen Tiefgarage unter dem Stormarnplatz im Zusammenhang mit der oberirdischen Umgestaltung sowohl für Kunden und Besucher als auch für Langzeitparker
- Organisation des Parkens im Straßenraums
 - Neuorganisation des ruhenden Verkehrs in den Drei Strahlen
 - Reduzierung der Stellplätze in der Großen Straße Süd

Stellplatzbilanz

Aus den dargestellten Bausteinen und Maßnahmen ergibt sich die folgende Stellplatzbilanz:

Abb. 48: Stellplatzbilanz Parkraumkonzeption

	Entfallende Parkplätze	
Lindenhof	70	
Alte Reitbahn	150	
Stormarnplatz	60	
Rathausmarkt	150	
Hamburger Straße	22-34	Wegfall von 2/3 der westl. Stellplätze + ca. 20%-50% der östl. Stellplätze (z.T. zugunsten von Lieferzonen)
Hagener Allee	11	kompletter Wegfall aller Stellplätze zwischen Rondeel und Platzbereich
Manhagener Allee	3-6	Wegfall von 25%-50% der derzeitigen Stellplätze
Große Straße	24-60	Wegfall von 24 Stellplätzen auf den beiden Kleinparkplätzen (z.T. Ersatz durch Behindertenstellplätze) + Wegfall von bis zu 36 Stellplätzen entlang der Großen Straße
Summe	490-541	

	Künftig verfügbare und freie Kapazitäten Parkplätze	
Freie Kapazität Parkhaus Alte Meierei	80	Gesamtkapazität: ca. 150
Freie Kapazitäten Parkhaus Woldenhorn	100	Gesamtkapazität: ca. 186
Erweiterung TG Rathaus/Stormarnplatz	240	(nur nördliche Freifläche, ohne Nutzung der Sportplatzflächen)
Ertüchtigung vorhandene TG Rathausplatz (Nord)	90	
Erweiterung Rathausmarkt (Süd)	110	
Summe	620	

Es wird deutlich, dass durch die Parkraumkonzeption bei einer vollständigen Umsetzung sogar ein positiver Saldo gegenüber der heutigen Situation erreicht werden kann. Deutlich ersichtlich ist jedoch auch die zentrale Bedeutung der neuen Tiefgarage unter dem Stormarnplatz, da nur mithilfe der entfallenden Stellplätze die Kapazitäten im erforderlichen Umfang generiert werden können. Der Neubau wird daher nachfolgend einer vertieften Betrachtung hinsichtlich einer kommunalen Eigentümer- bzw. Betreiberschaft und der Wirtschaftlichkeit unterzogen.

Vertiefte Betrachtungen bzgl. des Neubaus einer öffentlichen Tiefgarage unter dem Stormarnplatz

Bundesweit existieren auch in diversen Kleinstädten Beispiele für wirtschaftlich betriebene kommunale Parkbauten, die auf normalem Gebührenniveau bzw. teilweise sogar unter dem Gebührenniveau im Straßenraum betrieben werden. Häufig bekannter sind jedoch die Negativbeispiele bei denen städtische Beteiligungsgesellschaften hochdefizitär sind. Die Ursachen hierfür liegen jedoch oftmals an hohen Betriebskosten von Bestandsobjekten mit Sanierungsstau, stark gestiegenen Investitionskosten z.B. bei schwierigem Baugrund und Umfeld, aber auch an Überkapazitäten durch Überschätzung der Nachfrage.

Zur Abschätzung der Wirtschaftlichkeit einer kommunalen Tiefgarage wurden zunächst die relevanten Eingangsgrößen und Rahmenbedingungen ermittelt. Darauf aufbauend wurden Szenarien mit einer eher positiven und eher negativen Varianz der Eingangsgrößen definiert, um so zu ermitteln, in welcher Spannbreite sich die Wirtschaftlichkeit einer kommunalen Tiefgarage in Ahrensburg bewegen könnte.

Abb. 49: Einflussfaktoren Wirtschaftlichkeit Tiefgarage

Einflussfaktor	Rahmenbedingungen
Investitionskosten	Offene Bauweise, relativ einfacher Untergrund
Betriebskosten	Relativ einfacher Standard denkbar
Auslastung	Vornehmlich Substitution wegfallender Stellplätze mit hoher Auslastung
Umschlag	Hohe Umschlaghäufigkeit im Kurzzeitparkbereich (weniger tiefgaragenaffin), aber auch Bedarf für Normalparker Langzeitparkplätze
Parkkosten	Relativ geringes Gebührenniveau als Ausgangsbasis

Quelle: Eigene Darstellung

Das heutige Gebührenniveau wurde als Ausgangsbasis genommen, jedoch wurde gegenüber dem heutigen Ganztagestarif von 2,-€ (am Stormarnplatz) ein Ganztagespreis von 3,-€ angenommen, da durch die zentralere Lage und geschützter Unterbringung ein Mehrpreis gerechtfertigt erscheint.

Für das Ausgangsszenario wurden folgende Eingangsgrößen verwendet, die aus Gutachtersicht für die bestehenden Rahmenbedingungen plausibel erscheinen:

Abb. 50: Eingangsgrößen Wirtschaftlichkeitsberechnung

Einfluss	Wert	Bandbreite	Quelle
Anzahl Stellplätze	240		
Investitionskosten je Stellplatz	15.000 €	15-25k	Pech/Jens/Warmuth/Zeiningen, 2009
Abschreibungsdauer in Jahren	30	25-50	Land Sachsen (http://www.kommunale-ve
Betriebskosten je Stellplatz / Monat	40	20-50	DIFU (http://www.difu.de/sites/difu.de/files
Zinssatz Investitionskredit Kommunen (208)	0,53		KfW (https://www.kfw.de/inlandsfoerderung
Umschlag Langzeitparker pro Tag	1,5		
Ø Parkdauer Langzeitparker in h	6		
Umschlag Normalparker pro Tag	3,5	2-4	
Ø Parkdauer Normalparker in h	2	1,5-4	
Umschlag Kurzzeitparker (<=1h) pro Tag	6	5-9	
Ø Parkdauer Kurzzeitparker in h	1	<=1	
fixe Vermietung von Stellplätzen	0		
Monatskarte fixe Vermietung	-	30-60	
Anzahl frei verfügbarer Stellplätze	240		
Anteil Langzeitparker pro Tag	15%		
Anteil Normalparker pro Tag	50%		
Anteil Kurzzeitparker pro Tag	35%		
Langzeittarif (Ganztage)	3,00 €		
Normaltarif (pro 30min, doppelt für die erste Stunde)	0,50 €		
Preis Normalparker / Parkvorgang	1,50 €		
Preis Kurzzeitparker / Parkvorgang	0,50 €		
Abschlag Auslastung Samstag	50%		
Abschlag Auslastung Sonn-/Feiertag	70%		

Quelle: Eigene Darstellung

Mit diesen Eingangsgrößen ergäbe sich ein jährliches Ergebnis von ca. +90.000€.

Abb. 51: Ergebnis Wirtschaftlichkeitsberechnung

Ausgaben	
Jährliche Annuität	-130.110 €
Betriebskosten p.a.	-115.200 €
Einnahmen	
fixe Vermietung	0 €
Langzeitparker	52.002 €
Normalparker	202.230 €
Kurzzeitparker	80.892 €
Ergebnis	89.814 €
Betriebszeit / Werktag	14
Stellplatzstunden belegt	1668
Stellplatzstunden verfügbar	3360
Ø Auslastung frei verfügbarer Stellplätze	49,6%
Ø täglicher Umschlag / frei verfügbarer Stellplatz	3,33
Einfahrten / Werktag	978
Einfahrten / Samstag	489
Einfahrten / Sonntag	293

Quelle: Eigene Darstellung

Durch die Varianz der Eingangsgrößen wurden nachfolgend einerseits positivere Wirkungen, andererseits negativere Größen gesetzt und das Ergebnis analog berechnet. Dargestellt sind jeweils die veränderte Eingangsgröße und das neue Ergebnis:

Abb. 52: Ergebnis Wirtschaftlichkeitsberechnungen bei Varianz der Eingangsgrößen

Bisheriges Ergebnis	89.814 €	
Zinssatz Investitionskredit Kommunen (208)	2%	statt 0,53%
Ergebnis	59.184 €	
Investitionskosten je Stellplatz	20.000	statt 15.000
Ergebnis	46.444 €	
Parkgebühr / Stunde	0,70 €	generell
Ergebnis	108.689 €	
Parkgebühr - 0,50€/30min mit 30min frei	30% Kurzparker<30min	
Ergebnis	65.547 €	
Tagessatz	4,00€	statt 3,00€
Ergebnis	107.148 €	
Bessere Auslastung (Variation des Umschlags)	59%	statt 49,6%
Ergebnis	168.010 €	
Schwächere Auslastung (Variation des Umschlags)	38,9%	statt 49,6%
Ergebnis	18.552 €	
Festvermietung von 30 Stellplätzen	50,-€	/Monat
Ergebnis	80.324 €	

Quelle: Eigene Darstellung

Es zeigt sich, dass durch alle Veränderungen weiterhin ein positives Ergebnis erzielt werden kann. Lediglich beim Zusammenwirken verschiedener negativer Effekte kann das Ergebnis sich in ein Defizit verwandeln. Als Beispiel wurde ein „Worst-Case-Szenario“ unterstellt, bei dem die Investitions- und Betriebskosten und das Kurzparkeraufkommen über den Erwartungen und die Auslastung insgesamt unter den Erwartungen liegt:

Abb. 53: Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bei einem Worst-Case-Szenario

Bisheriges Ergebnis	89.814 €	
Investitionskosten je Stellplatz	20.000	statt 15.000
Betriebskosten je Stellplatz	50	statt 40
Schwächere Auslastung (Variation des Umschlags)	38,9%	statt 49,6%
Parkgebühr - 0,50€/30min mit 30min frei	30% Kurzparker<30min	
Ergebnis	-73.841 €	

Quelle: Eigene Darstellung

Aus gutachterlicher Sicht sind aufgrund der guten baulichen Rahmenbedingungen und der zu erwartenden Auslastung, die durch die Empirie im Rahmen des Innenstadtkonzepts fundiert abgeschätzt werden kann, jedoch Negativwirkungen in dieser Dimension eher unwahrscheinlich. Auch die Betriebskosten sollten durch den Bau nach neuesten Standards und die geringen Anforderungen an die Betriebsführung eher unter, statt über der im Basisszenario verwendeten Eingangsgröße liegen. Wichtig ist, dass selbst im Worst-Case-Szenario das Defizit in Dimensionen läge, die verkraftbar sind und im Verhältnis zu den positiven Wirkungen der Verlagerung von ruhendem Verkehr aus dem öffentlichen Raum in die Tiefgarage zu sehen ist.

6. Einzelmaßnahmen

Ausgehend von den Ergebnissen der Bestandsanalysen und der integrierten Netz- und Parkraumkonzeption wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet entwickelt. Diese werden im Folgenden kompakt auf Maßnahmenblättern und gegliedert nach den identifizierten Handlungsbereichen dargestellt. Die Maßnahmenblätter enthalten jeweils eine kurze Darstellung der Ausgangssituation, benennen die verfolgten Ziele und beschreiben die Maßnahme in Text- und Grafikform. Darüber hinaus werden Aussagen zum möglichen Umsetzungszeitraum, zu den Kosten, zur Priorität und zu den relevanten Akteuren getroffen.

Bei sämtlichen Maßnahmandarstellungen ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen der weiteren Umsetzung technische und z.T. auch rechtlich Detailprüfungen erfolgen müssen, in deren Folge ggf. auch Anpassungen der Maßnahmen erforderlich werden können.

Abb. 54: Maßnahmenübersicht



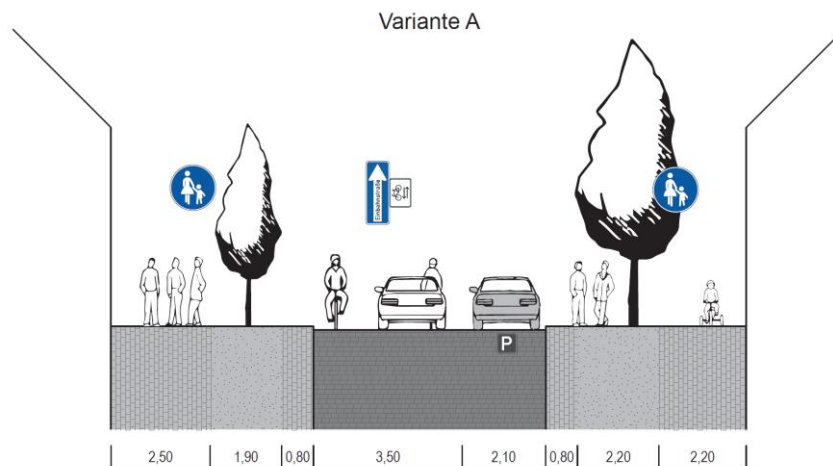
Quelle: eigene Darstellung – Kartenhintergrund: Stadt Ahrensburg

Nr	Bezeichnung		
A1	Teilweiser Umbau nördlicher Bereich Rondeel (Barrierefreiheit)		
Ausgangslage			
• Attraktiver, platzartig gestalteter Bereich im zentralen Innenstadtkern mit hoher Aufenthalts- und Flanierqualität • Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit funktionierender gemeinsamer Nutzung der Verkehrsfläche durch alle Verkehrsteilnehmer • Abbiegender Linienbusverkehr • Mangelhafte Barrierefreiheit aufgrund fehlender Orientierung für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen und weniger gut mit Rollstuhl oder Rollator befahrbarem Kleinpflaster.			
Ziele der Maßnahme			
• Herstellung barrierefreier Wegeverbindungen			
Beschreibung der Maßnahme			
• Barrierefreie Umgestaltung des nördlichen Teils des Rondeels und des Kreuzungsbereichs mit Rathausstraße / Lohe / Große Straße entsprechend den von den parallel beauftragten Freiraumplanern entwickelten Alternativen (vgl. dazu auch die Erläuterungen bei Tollerort / Hunck+Lorenz 2016, S. 45):			
 Quelle: Tollerort / Hunck+Lorenz 2016, S. 45			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• A2			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
mittelfristig	ca. 1.600 qm umzubauende Fläche à 200,- €/qm = 320.000 €	1	Stadt

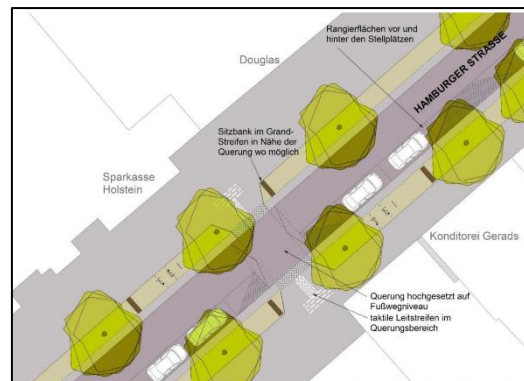
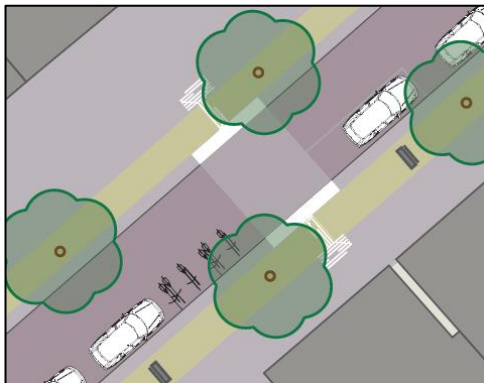
Nr	Bezeichnung
A2	Umgestaltung Straßenraum Hamburger Straße inkl. südlicher Teil des Rondeels
Ausgangslage	• Hauptachse für den Fuß- und Radverkehr in die Innenstadt aus Richtung Süden • Bestandteil der Velorouten 7 • Hoher, überwiegend kleinteiliger Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz mit dem Kaufhaus Nessler als einen der zentralen Ankerpunkte des Innstadteinzelhandels • Straßenraum in der Hamburger Straße ist durch die ehemalige Funktion als Bundesstraße geprägt. Der historische Alleecharakter ist nur noch stellenweise vorhanden. • Heutige Verkehrsfunktion: Erschließungsstraße mit nur noch geringer Verkehrsstärke (1-2 Tsd. Kfz/24h). • In der Hamburger Straße geringe Aufenthaltsqualität aufgrund Straßenraumaufteilung, Dominanz v.a. des ruhenden Kfz-Verkehrs und Lieferverkehrs, baulicher Zustand und ungeordnete Nutzung der Seitenräume mit Fahrradständern (schlechter Qualität), Aufstellern etc. • Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur weisen gravierende funktionale und bauliche Mängel auf. Radverkehrsführung unklar, Radwege zu schmal und ohne Sicherheitsräume zum Fußweg und den Längsparkern. • Straßenunabhängige Wegeverbindungen zwischen den Strahlen und zum Rathausplatz sind schlecht erkennbar • Mangelnde Barrierefreiheit aufgrund Oberflächenbeschaffenheit und fehlender geeigneter Quermungsmöglichkeiten. • Keine gesonderten Aufstellflächen für den Lieferverkehr vorhanden. • Rondeel: Mischverkehrsfläche / Verkehrsberuhigter Bereich; Konfliktbereich, da zwei Kfz-Ströme, 6 Radströme und der Fußverkehr auf einer Fläche zusammentreffen, aber keine Unfallauffälligkeit
Ziele der Maßnahme	• Herstellung eines attraktiven Straßenraums mit hoher Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer. • Wiederherstellung des Alleencharakters. • Herstellung barrierefreier und komfortabler Wege und Flächen für den Fußverkehr. • Herstellung einer sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs. • Ordnung des ruhenden Verkehrs bei Sicherstellung der Erreichbarkeit für den Lieferverkehr sowie des Ärztehauses • Pilotfunktion auch für die Umgestaltung der anderen beiden Strahlen (Hagener Allee und Manha-gener Allee)

Beschreibung der Maßnahme

- Umgestaltung der Hamburger Straße mit den folgenden Einzelbausteinen
 - Veränderung des Straßenquerschnitts nördlich der neuen Gasse zur Manfred-Samusch-Straße entsprechend der nachfolgenden Skizze: Verbreiterung der Seitenbereiche zulasten der Fahrbahnbreite



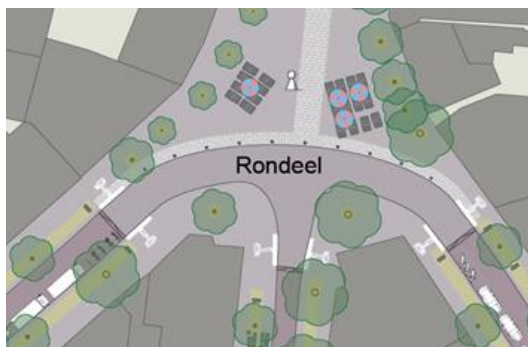
- Im Abschnitt südlich der neuen Gasse etwas breitere Fahrbahn (inkl. Parkstreifen 6,0 m) zur Aufrechterhaltung der Option für einen Zweirichtungsverkehr mit Bussen
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Zweirichtungsverkehr
- Umgestaltung der Fahrbahn als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) mit weicher Trennung zu den Seitenräumen (3 cm-Bord)
- Abschnittsbildung und Auflockerung des Parkstreifens auf der östlichen Straßenseite durch gestalterisch ausgebildete, barrierefreie Querungsstellen; Gewährleistung der Sichtbeziehungen an den Querungsstellen durch die Anordnung von Fahrradbügeln im Parkstreifen oder alternativ durch vorgezogene Seitenräume (s. Skizzen)



Quelle: Tollerort / Hunck+Lorenz 2016 S. 42

- Einrichtung von zwei Lieferzonen; im nördlichen Teil Wegfall des Parkstreifens auf der nord-westlichen Straßenseite (insgesamt Reduzierung der Stellplatzzahl um ca. 20-35 je nach konkreter Ausgestaltung des Parkstreifens) – abschnitts- oder probeweise Umsetzung möglich
- Ordnung der Seitenräume
- Verwendung von barrierefreien Pflasteroberflächen auf der Fahrbahn und in den Seitenräumen, die für den Fuß- und Radverkehr gut begehbar bzw. befahrbar sind (vgl. hierzu auch die detaillierteren Ausführungen in Tollerort / Hunck+Lorenz 2016, S. 41f.)
- Vervollständigung der Allee.

- Umgestaltung des Übergangs zum Rondeel und des südlichen Teils des Rondeels entsprechend der nachfolgenden Skizzen
 - Beibehaltung der Mischverkehrsfläche in Form einer fahrdynamisch wirksamen Teilaufpflasterung auf das Niveau des Fußgängerbereichs
 - Herstellung barrierefreier Querungsstellen jeweils am Beginn bzw. Ende des Mischverkehrsbeereichs
 - Herstellen einer durchgehenden Führung der Fahrgasse von der Hamburger Straße in die Manhagener Allee im Zusammenhang mit der Maßnahme A4.1 (Veränderte Einbahnstraßenführung in der Manhagener Allee)
 - Verhinderung des Parkens/Haltens durch Reduzierung der Fahrbahnbreite und Möblierung im Seitenraum
 - Einbau eines breiten (mind. 2,0 m), ebenen Streifens in der Mitte des Rondeels, der durch den Radverkehr genutzt werden soll. Vorrang hat hier jedoch auch weiterhin der Fußverkehr.



Quelle: Tollerort / Hunck+Lorenz 2016 S. 43

Lageplanskizze der gesamten Maßnahme

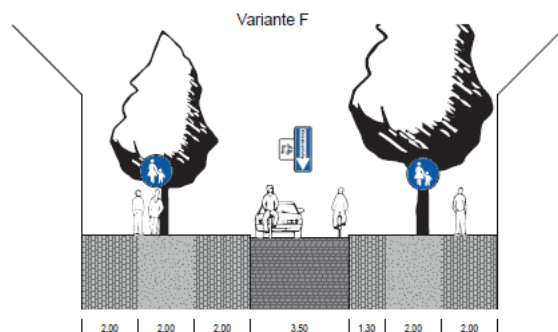


Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen

- E1
- A1
- Pilotfunktion für A2, A3
- A4.1

möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
mittelfristig	ca. 6.000 qm umzubauende Fläche à 400,- €/qm = 2,4 Mio. €	1	Stadt, Anlieger

Nr	Bezeichnung
A3	Umgestaltung Straßenraum Hagener Allee
Ausgangslage • Hauptachse für den Fuß- und Radverkehr in die Innenstadt aus Richtung Bahnhof • Überwiegend kleinteiliger Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz • Attraktiver Straßenraum mit Alleecharakter und altstädtisch anmutender Gestaltung • Verkehrsfunktion: Erschließungsstraße mit moderater Verkehrsstärke (ca. 4 Tsd. Kfz/24h). • Bereits hohe Flanier- und Aufenthaltsqualitäten vorhanden • Radwege mit funktionalen Mängel (zu schmal, keine Sicherheitsräume) und unklarer Führung im Platzbereich • Straßenraum wird vom Kfz-Verkehr dominiert; ausgeprägte Trennwirkung und Querungsprobleme v.a. durch den ruhenden Kfz-Verkehr • Gehwege sind zu schmal • Mangelnde Barrierefreiheit aufgrund Oberflächenbeschaffenheit und fehlender geeigneter Querungsmöglichkeiten. • Straßenumabhängige Wegeverbindungen zwischen den Strahlen sind schlecht erkennbar • Keine gesonderten Aufstellflächen für den Lieferverkehr vorhanden.	
Ziele der Maßnahme • Weiter Erhöhung der Aufenthalts- und Flanierqualität unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer. • Herstellung barrierefreier und komfortabler Wege und Flächen für den Fußverkehr. • Herstellung einer sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs. • Ordnung des ruhenden Verkehrs bei Sicherstellung der Erreichbarkeit für den Lieferverkehr	
Beschreibung der Maßnahme • Umgestaltung des gesamten Straßenzugs mit den folgenden Einzelbausteinen ○ Veränderung des Straßenquerschnitts entsprechend der nebenstehenden Skizze: Verbreiterung der Seitenbereiche zulasten der Fahrbahnbreite ○ Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Zweirichtungsverkehr ○ Umgestaltung der Fahrbahn als verkehrsberuhigter Geschäftsbereichs (Tempo 20-Zone) mit weicher Trennung zu den Seitenräumen (3 cm-Bord) ○ Anlage zusätzlicher Querungsstellen im Zuge der straßenumabhängigen Ost-West-Wegeverbindungen zwischen den Strahlen ○ An der westlichen Fahrbahnseite Einrichtung eines Multifunktionsstreifens, der abschnittsweise für Querungsstellen, durch den Lieferverkehr, für Fahrradstände oder Außengastronomie bzw. Geschäftsauslagen genutzt werden kann. • Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs werden die beiden folgenden Varianten vorgeschlagen ○ <u>Vorzugsvariante:</u> Komplette Herausnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs (außer Lieferverkehre sowie Ein-/Aussteigen) ○ <u>Alternativ bzw. übergangsweise:</u> Einrichtung von Parkplätzen auf dem Multifunktionsstreifen	



Lageplanskizze der gesamten Maßnahme



Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen

- A2

möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
Mittel- bis langfristig	ca. 1.700 qm umzubauende Fläche à 400,- €/qm = 680.000 €	3	Stadt,Anlieger

Nr	Bezeichnung		
A4.1 Veränderte Einbahnstraßenführung in der Manhagener Allee			
Ausgangslage			
- Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich ist für Ortsfremde intransparent. - Verkehrsführung induziert Parksuchverkehre in den Drei Strahlen und führt nicht direkt auf alternative Parkhausstandorte hin. - Einbahnstraßenführung in den Drei Strahlen führt zudem am Rondeel zu einem Konfliktpunkt von zwei aufeinandertreffenden und zusammenlaufenden Kfz-Strömen bei gleichzeitig vielfältigen Fuß- und Radverkehrsströmen <i>vgl. hierzu auch die diesbezüglichen Darstellungen zum Straßennetz in Kap. 5.4</i>			
Ziele der Maßnahme			
- Erhöhung der Transparenz der Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich - Vermeidung von Parksuchverkehren und bessere Verkehrslenkung zu den alternativen Parkhausstandorten Alte Meierei und Woldenhorn - Erhöhung der Auslastung der Parkhausstandorte Alte Meierei und Woldenhorn - Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrssituation am Rondeel			
Beschreibung der Maßnahme			
Umkehrung der Einbahnstraßenführung in der Manhagener Allee zwischen Rondeel und Neue Straße. Die Maßnahme kann relativ einfach testweise eingeführt werden oder aber im Rahmen der Umbauphase der Hagener Allee (Maßnahmen A3)			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
Maßnahme kann, bspw. probeweise, auch unabhängig von Maßnahmen A4.2 umgesetzt werden.			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
kurzfristig	Anpassung Beschilderung: 5.000,- €	1	Stadt

Nr Bezeichnung			
A4.2 Umgestaltung Straßenraum Manhagener Allee			
Ausgangslage • Hauptachse für den Fuß- und Radverkehr in die Innenstadt aus Bahnunterführung und südwestliches Stadtgebiet • Überwiegend kleinteiliger Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz • Attraktiver Straßenraum mit Alleecharakter und altstädtisch anmutender Gestaltung • Verkehrsfunktion: Erschließungsstraße mit moderater Verkehrsstärke (ca. 3 Tsd. Kfz/24h). • Bereits hohe Flanier- und Aufenthaltsqualitäten vorhanden • Radwege mit funktionalen Mängel (zu schmal, keine Sicherheitsräume) • Straßenraum wird vom Kfz-Verkehr dominiert; Trennwirkung und Querungsprobleme v.a. durch den ruhenden Kfz-Verkehr • Gehwege sind zu schmal • Mangelnde Barrierefreiheit aufgrund Oberflächenbeschaffenheit und fehlender geeigneter Querungsmöglichkeiten. • Straßenumabhängige Wegeverbindungen zwischen den Strahlen sind schlecht erkennbar • Keine gesonderten Aufstellflächen für den Lieferverkehr vorhanden.			
Ziele der Maßnahme • Weiter Erhöhung der Aufenthalts- und Flanierqualität unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer. • Herstellung barrierefreier und komfortabler Wege und Flächen für den Fußverkehr. • Herstellung einer sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs. • Ordnung des ruhenden Verkehrs bei Sicherstellung der Erreichbarkeit für den Lieferverkehr			
Beschreibung der Maßnahme • Umgestaltung des gesamten Straßenzugs entsprechend der nebenstehenden Skizze mit den folgenden Einzelbausteinen ○ Geringfügige Veränderung des Straßenquerschnitts entsprechend dem für die Hamburger Straße (Maßnahme A2) vorgeschlagenen Querschnitt ○ Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Zweirichtungsverkehr ○ Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbezirks (Tempo 20-Zone) mit weicher Trennung zu den Seitenräumen (3 cm-Bord) ○ Anlage einer zusätzlichen barrierefreien Querungsstelle ○ Wofür eine geringe Reduktion der Pkw-Stellplätze erforderlich ist.			
			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen • Maßnahme kann unabhängig von Maßnahme A4.1 durchgeführt werden. Bei unveränderter Einbahnstraßenrichtung Anordnung der Längsparkstände an der östlichen Fahrbahnseite			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
Mittel- bis langfristig	ca. 1.300 qm umzubauende Fläche à 400,- €/qm = 520.000 €	4	Stadt

Nr	Bezeichnung		
B1	Umgestaltung Neue Straße Süd zwischen Manhagener Allee und Carl-Barckmann-Straße		
Ausgangslage			
- Wichtige fußläufige Verbindung von den Parkhäusern Alte Meierei und Woldenhorn in die Innenstadt - Für Ortsfremde jedoch schwierige Orientierung aufgrund unterschiedlicher Oberflächen und Gestaltungen der Straßenräume - Unattraktive Gestaltung - Gehwege sind z.T. zu schmal und nicht barrierefrei			
Ziele der Maßnahme			
- Herstellung einer attraktiven und barrierefreien Verbindung zwischen den Parkhäusern und der Innenstadt und damit in Folge auch eine Erhöhung der Attraktivität der Parkhäuser für Innenstadtbesucher - Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr			
Beschreibung der Maßnahme			
Umbau der Neuen Straße Süd zwischen Manhagener Allee bis kurz vor die Carl-Barckmann-Straße zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20) mit Pflasteroberfläche und weicher Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenräumen (3 cm-Borde)			
			
- Anlage einer zusätzlichen barrierefreien Querungsstelle im Übergangsbereich zu Manhagener Allee - Option für den Fall, dass der Edeka-Markt seinen Standort aufgeben sollte: Neuordnung der Senkrechtplätze und Verschieben der Fahrbahn nach Norden zugunsten eines breiteren südlichen Gehwegs.			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
- B2 - B3 - A4.1 und A4.2			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
mittelfristig	ca. 1.100 qm umzubauende Fläche à 400,- €/qm = 440.000 €	1	Stadt, Eigentümer der Parkhäuser

Nr		Bezeichnung	
B2		Umgestaltung Neue Straße Nord bis zur Lohe	
Ausgangslage			
• Beengter Straßenraum mit nur schmalen Gehweg auf der westlichen Straßenseite • Unattraktive Straßenraumgestaltung mit Verkehrszeicheneinbauten • Schlechter Oberflächenzustand			
Ziele der Maßnahme			
• Verbesserung der Straßenraumgestaltung • Schaffung einer sicheren, komfortablen barrierefreien Führung des Fußverkehrs			
Beschreibung der Maßnahme			
• Aufgrund der geringen Straßenraumbreite Umgestaltung zu einer gepflasterten Mischverkehrsfläche ohne Trennung der Fahrgasse und Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich • Ordnung des ruhenden Verkehrs durch gezielte Ausweisung der Stellplätze per Markierung bzw. Pflasterung • Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung, aber Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung			
			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• B1			
möglicher Umsetzungszeitraum		Kostenschätzung	
Mittelfristig		ca. 900 qm umzubauende Fläche à 400,- €/qm = 360.000 €	
		Priorität	Akteure
		2	Stadt

Nr	Bezeichnung		
B3	Attraktivierung der Parkhäuser Alte Meierei und Woldenhorn		
Ausgangslage			
• In den Parkhäusern Alte Meierei und Woldenhorn stehen in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt und in guter Anbindung an das Hauptstraßennetz insgesamt ca. 450 Stellplätze zur Verfügung. • Diese Stellplatzkapazitäten sind jedoch sowohl werktags als auch an Samstagen relativ gering ausgelastet; es bestehen freie Kapazitäten in einer Größenordnung von 150 bis 200 Stellplätzen.			
Ziele der Maßnahme			
• Steigerung der Attraktivität für Kunden und Besucher der Innenstadt (Parkhaus Alte Meierei) sowie für Langzeitparker (Parkhaus Woldenhorn) • Verbesserte Auslastung der vorhandenen Parkraumkapazitäten in der Innenstadt • Damit Gewinnung von Handlungsspielräumen zur Weiterentwicklung des Oberflächen- bzw. Straßenraumparkens im zentralen Innenstadtbereich			
Beschreibung der Maßnahme			
• Sanierung oder Neubau des Parkhaus Woldenhorn mit ca. 300 Stellplätze • Kleinere Maßnahmen zur Attraktivierung des Parkhauses Alte Meierei			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• Voraussetzung: Verbesserte Anbindung an die Innenstadt durch Maßnahme B1 • u.a. Voraussetzung für G			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
kurz- bis mittelfristig	Sanierung oder Neubau Parkhaus Woldenhorn ca. 300 Stellplätze à 3.000 – 10.000 €/Stellplatz = 900.000,- € bis 3.000.000,- € Attraktivierung Parkhaus Alte Meierei (neben der besseren Anbindung durch Maßnahmen B1 nur kleinere Maßnahmen) ca. 100.000,- €	1-3	Eigentümer, Stadt

Nr	Bezeichnung		
C1	Umgestaltung Rathausplatz und Umfeld		
Ausgangslage			
• Der Rathausplatz ist der größte städtische Platz. Er ist Standort des Wochenmarkts (mittwochs und samstags) und ist für Märkte, Feste, Veranstaltungen vielseitig nutzbar. • Dominanz des ruhenden Verkehrs auf dem Platz, dadurch mangelhafte Aufenthaltsqualität. • Mangelhafte Barrierefreiheit aufgrund der Oberflächengestaltung. • Rathausplatz weist deutlich städtebauliche Defizite (Überdimensionierung mit heterogener Randbebauung) auf. • Trennung von Rathaus und Rathausvorplatz durch die Manfred-Samusch-Straße • Querungshilfe in Form eines Mittelstreifens, der allerdings nicht barrierefrei gestaltet ist. • Ungünstige Lage insb. der östlichen Bushaltestelle			
Ziele der Maßnahme			
• Verbesserung der städtebaulichen Situation – Erhöhung der Aufenthaltsqualität • Verbesserung der Querung und Reduzierung der Trennung zwischen Rathaus und Rathausplatz • Verbesserung der Anlagen des ÖPNV			
Beschreibung der Maßnahme			
• Barrierefreie Umgestaltung der Querung über die Manfred-Samusch-Straße • Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich der Querung • Verlegung und Neugestaltung der Bushaltestellen nach Norden auf den Platz • Umgestaltung des Rathausplatzes • Anbindung der vorgeschlagenen neuen Tiefgarage (Maßnahmen C2 und D) an die Manfred-Samusch-Straße mit Linksabbiegerspuren im Mittelstreifen ➔ Konkretisierung der Maßnahme durch einen freiraum-/verkehrsplanerischen Wettbewerb			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• Realisierung C2 bzw. D als notwendige Voraussetzung für den Wegfall der öffentlichen Parkplätze auf dem Rathausplatz			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
mittelfristig	Umgestaltung der Querung über die Manfred-Samusch-Straße: ca. 1.000 qm Fahrbahn und Seitenraumflächen à 300,- €/qm Verlegung und Neugestaltung Bushaltestellen (ca. 100.000,- €) Umgestaltung Rathausplatz: ca. 6.800 qm à 400,- €/qm Insg. ca. 3,12 Mio. €	2	Stadt

Nr	Bezeichnung		
C2	Neubau einer Tiefgarage unter dem Rathausplatz		
Ausgangslage			
• Der Rathausplatz ist der größte städtische Platz. Er ist Standort des Wochenmarkts (mittwochs und samstags) und ist für Märkte, Feste, Veranstaltungen vielseitig nutzbar. • Auf dem Rathausplatz stehen – außer an Markt- und Veranstaltungstagen – ca. 118 Parkplätze in sehr zentraler Lage zur Verfügung. • Dadurch jedoch Dominanz des ruhenden Verkehrs auf dem Platz und mangelhafte Aufenthaltsqualität. • Mangelhafte Barrierefreiheit aufgrund der Oberflächengestaltung. • Rathausplatz weist deutlich städtebauliche Defizite (Überdimensionierung mit heterogener Randbebauung) auf. • Vorhandene private Tiefgarage unter dem nördlichen Platzbereich mit ca. 90 Stellplätzen, die bisher jedoch mit vermieteten Dauerparkplätzen deutlich untergenutzt ist und für Kunden und Besucher der Innenstadt nicht zur Verfügung steht.			
Ziele der Maßnahme			
• Verlagerung von Stellplätzen von der Oberfläche des Rathausplatzes, um dort eine attraktivere Platzgestaltung und -nutzung realisieren zu können • Sicherung von Stellplatzkapazitäten für Kunden und Innenstadtbesucher am zentralen und attraktiven Standort Rathausplatz • Im Falle einer Bebauung des südlichen Rathausplatzes: Nachweis der für die dortigen neuen Nutzungen erforderlichen Stellplätze • Entzerrung der Verkehrsströme zu den Tiefgaragen unter dem Rathausplatz und CCA durch den Bau einer neuen zusätzlichen Ein- und Ausfahrt von/zur Manfred-Samusch-Straße; Entlastung der Großen Straße vom abfließenden Parkverkehr			
Beschreibung der Maßnahme			
• Neubau einer barrierefreien öffentlichen Tiefgarage mit ca. 110 Stellplätzen unter dem südlichen Teil des Rathausplatzes mit Anschluss an die unter dem nördlichen Teil des Rathausplatzes vorhandene Tiefgarage und einer neuen zusätzlichen Ein- und Ausfahrt von/zur Manfred-Samusch-Straße (s. Skizze Maßnahme C1) • Anzustreben ist eine einheitliche Tarifierung und Verkehrslenkung mit dem CCA.			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• Nur in Kombination mit Maßnahme C1 möglich und sinnvoll. • Abstimmung mit Maßnahme D erforderlich.			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
Mittel- bis langfristig	ca. 110 Stellplätze à 20.000,- € = 2,2 Mio. €	2	Stadt, Eigentümer, Investoren

Nr		Bezeichnung	
D		Neubau einer Tiefgarage unter dem Stormarnplatz	
Ausgangslage			
• Erforderliche Neugestaltung der Wiese zum Jugendpark • Erforderlicher Ersatzbedarf für kurz- bis mittelfristig wegfallende Parkplätze am Lindenhof, an der Manfred-Samusch-Straße, auf dem Stormarnplatz und An der Reitbahn (s. Kap. 5.4) • Erforderlicher Ersatzbedarf für wegfallende Stellplätze aufgrund der Maßnahmen A2, A3, A4.2, C1 und G			
Ziele der Maßnahme			
• Herstellung komfortablen, sicheren und barrierefreien Parkraums als gleich- oder höherwertiger Ersatz für die kurz- bis mittelfristig wegfallenden Stellplätze • Bereitstellung von Stellplätzen sowohl für Kunden und Innenstadtbesucher als auch speziell für Langzeitparker (z.B. Beschäftigte der Innenstadtunternehmen) • Gewinnung von Handlungsspielräumen zur Weiterentwicklung bzw. Reduzierung des Oberflächen- bzw. Straßenraumparkens im zentralen Innenstadtbereich • Erhalt der attraktiven Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem PKW und somit Erhalt der Wirtschaftskraft			
Beschreibung der Maßnahme			
• Neubau einer barrierefreien öffentlichen Tiefgarage mit ca. 240 Stellplätzen unter der östlichen Frei- bzw. Grünfläche des Stormarnplatzes • Anzustreben wäre eine kommunale Eigentümerschaft, um somit die Parkgebühren steuern zu können.			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• A2, A3, A4.2, C1, C2, G			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
Mittel- bis langfristig	ca. 240 Stellplätze à 20.000,- € = 4,8 Mio. €	1	Stadt

Nr	Bezeichnung		
E1	Ertüchtigung AOK-Knoten		
Ausgangslage			
• Hoch belasteter, groß dimensionierter Kreuzungsbereich am Eingang der Innenstadt • Weitere Verkehrszunahme für die Zukunft zu erwarten • Probleme im Verkehrsablauf in den Spitzenstunden mit Rückstauerscheinungen • Sehr stark Kfz-geprägte Straßenräume • Für den Umbau des Knotens liegen bereits zwei Voruntersuchungen vor, die den Ausbaubedarf anhand von Leistungsfähigkeitsuntersuchungen nachgewiesen haben (vgl. BBW 2009 und SHP 2009) • Der Bau- und Planungsausschuss hat 2011 beschlossen, die Kreuzung „als Lichtzeichen geregelten Knotenpunkt“ umzubauen.			
Ziele der Maßnahme			
• Erhöhung der Verkehrssicherheit • Verbesserung des Verkehrsablaufs und damit Reduzierung von Emissionen			
Beschreibung der Maßnahme			
• Umbau des Knotenpunkts in der skizzierten Form einer Weiterentwicklung der Entwürfe von SHP und BBW mit den folgenden Veränderungen zu diesen Entwürfen ○ Verzicht auf den von BBW vorgesehenen abgesetzten, aber signalisierten Rechtsabbieger von der Hamburger Straße Süd in den Trog, da er keine wesentlichen Leistungsfähigkeitsvorteile erbringt und gleichzeitig eine deutlich ungünstigere Fuß- und Radverkehrsführung zur Folge hätte. ○ Anpassung der in beiden Entwürfen vorgesehenen Radverkehrsführung in/aus der Hamburger Straße Nord an die im Zuge der Maßnahme A2 vorgesehene Führungsform in der Hamburger Straße ○ Im Vergleich zu SHP: Anlage von Busbuchten bzw. separaten Haltestreifen für den Busverkehr zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr und Möglichkeit zur separaten Signalisierung des Busverkehrs			
			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• A2 • E2			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
mittelfristig	1,8 Mio. € (Kostenschätzung BBW + Zusatzkosten aufgrund von ggf. notwendigen Leitungsverlegungen)	1	Stadt

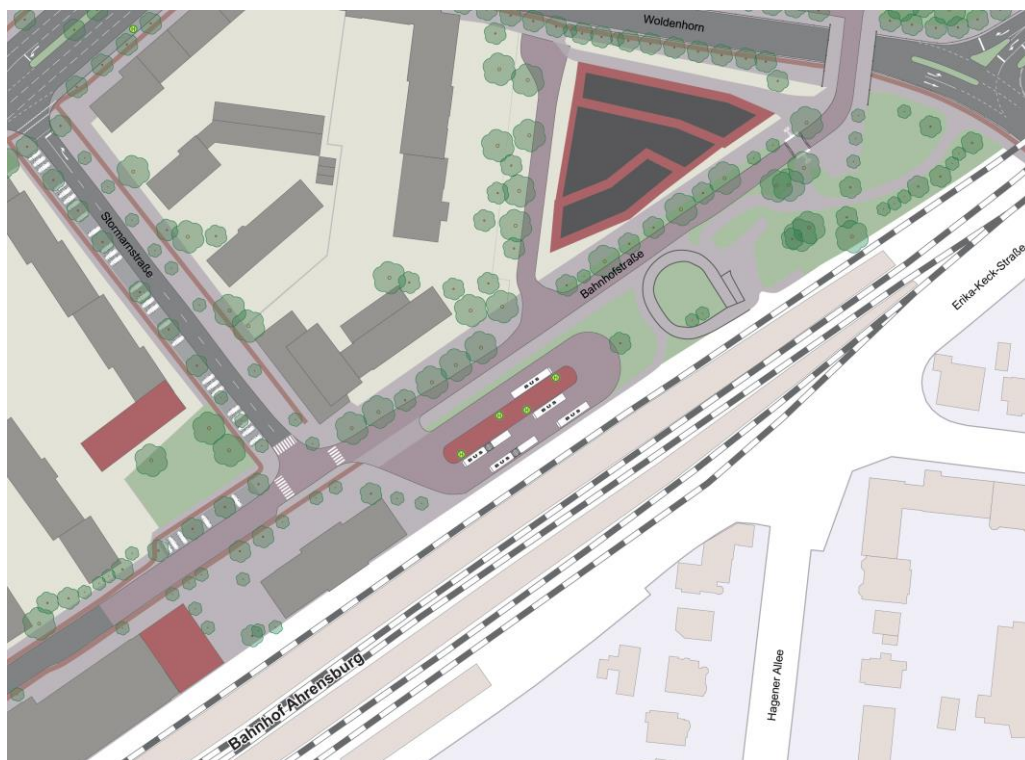
Nr	Bezeichnung		
E2	Sanierung des Woldenhorns zwischen AOK-Knoten und Bahnunterführung		
Ausgangslage			
- Der Woldenhorn ist im Bereich der Troglage zwischen AOK-Knoten und Bahnunterführung mittelfristig sanierungsbedürftig. - Der Streckenabschnitt ist mit bis zu 23.000 Kfz/24h (DTV_w) sehr stark belastet.			
Ziele der Maßnahme			
Erhalt des zentralen Abschnitts des Innenstadtrings			
Beschreibung der Maßnahme			
Sanierung des Trogbereichs des Woldenhorn zwischen AOK-Knoten und Bahnunterführung			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
E1			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
mittelfristig		1	Stadt

Nr	Bezeichnung
F	Umgestaltung des Bahnhofsumfelds und des ZOB
Ausgangslage • Zentraler Verkehrsknoten Ahrensburg mit Verknüpfungsfunktion zwischen allen Verkehrsmitteln • In der Zukunft noch weiter zunehmende Bedeutung durch die Anbindung an das S-Bahn-Netz • Denkmalgeschütztes Bahnhofsgebäude • Attraktive, grüne Wegeverbindung über die Bahnhofstraße / Hagener Allee in die Innenstadt • Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) als Umsteigeknoten des Stadtbussystems • ZOB weist jedoch erhebliche bauliche, funktionale und gestalterische Mängel auf; gravierende Defizite bzgl. der Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit • Starke Nachfrage nach Abstellgelegenheiten sowohl für den Rad- als auch den Kfz-Verkehr – P+R-Anlage Alter Loksuppen ist aktuell saniert; Planungen für ein Fahrradparkhaus laufen • Erhebliche bauliche und funktionale Defizite bei der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie bei der Führung des Radverkehrs v.a. in der Bahnhofstraße und unmittelbar vor dem Bahnhof • Fehlende Orientierung in Richtung Innenstadt • Problematische Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr am nördlichen Ende der Bahnhofstraße	
Ziele der Maßnahme • Erhöhung der Attraktivität des Bahnhofs als zentraler Ankunftsort und Verkehrsknoten • Verbesserung der Verkehrsführung und der Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsarten • Erhöhung der Verkehrssicherheit • Erweiterung der Fahrradabstellkapazitäten • Bauliche und funktionale Aufwertung der Verbindungsachse über die Bahnhofstraße in Richtung Innenstadt	

Beschreibung der Maßnahme

- Umgestaltung der Straßenräume im direkten Bahnhofsumfeld: Verbesserung der Querungen, ggf. weiche Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenräumen
- Neubau des ZOB mit einem Mittelbahnsteig
- Führung des Radverkehrs auf der Bahnhofstraße im Mischverkehr und ggf. Freigabe der Gehwege für den Radverkehr (bei ausreichender Gehwegbreite)
- Neubau eines Fahrradparkhauses
- Sicherung der Querung am nördlichen Ende der Bahnhofstraße durch Freihalten der Sichtfelder, ggf. auch Umdrehung der Vorfahrtssituation, so dass Fußgänger und Radverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr bekommen

Skizze einer möglichen Umgestaltung der Straßenräume im Bahnhofsumfeld und des ZOB



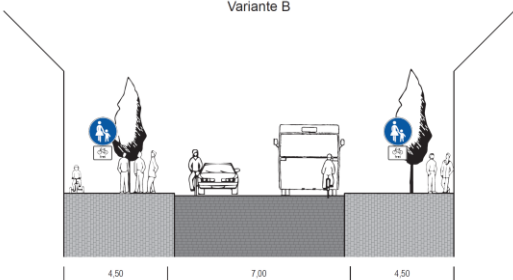
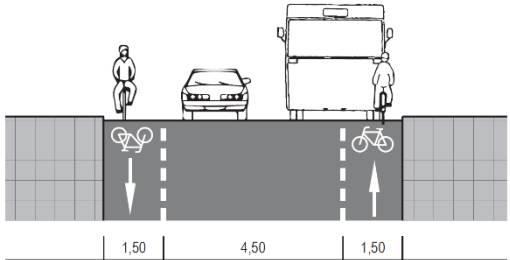
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen

Keine

möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
Mittel- bis langfristig	<i>Konkrete Gestaltung noch offen</i>	1	Stadt, Bahn

Nr	Bezeichnung		
G	Reduzierung der Kfz-Parkplätze in der Großen Straße Süd zugunsten von Behindertenstellplätzen, Fahrradständern und einer besseren Gestaltung		
Ausgangslage			
• Zentraler Bestandteil des barocken Stadtgrundrisses • Im Jahr 2011 umfassend umgestaltet, dadurch attraktiven Straßenraum mit hoher Aufenthaltsqualität gewonnen. • Parkstreifen entlang der zentralen Mittelachse führen in diesem Bereich zu einer Dominanz des ruhenden Verkehrs mit Trennwirkungen und erschwerten Querungsmöglichkeiten • Freigabe der Fußwege für den Radverkehr ist u.a. aufgrund der vorhandenen Breiten unter Sicherheitsaspekten problematisch			
Ziele der Maßnahme			
• Weitere Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Reduzierung der Trennwirkungen • Erhöhung der Verkehrssicherheit • Verbesserte Wahrnehmbarkeit der barocken Platzanlage • Erweiterung der Abstellkapazitäten für Fahrräder in unmittelbarer Nähe zum CCA • Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt für behinderte Personen • Verbesserung des Verkehrsabflusses aus der CCA-Tiefgarage			
Beschreibung der Maßnahme			
• Die Maßnahme umfasst die beiden folgenden Einzelaspekte, die ggf. in mehreren Schritten umgesetzt werden können ○ Umwidmung der beiden kleinen Stellplatzbereiche in Verlängerung der Klaus-Groth-Straße als Fahrradabstellbereiche sowie Behindertenstellplätze ○ Reduzierung der Stellplätze entlang der Großen Straße (ggf. in mehreren Schritten)			
			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• Voraussetzung insbesondere für die Reduzierung der Stellplätze entlang der Großen Straße ist, dass für die wegfallenden Stellplätze durch die Maßnahmen B3, C2, D ausreichender Ersatz geschaffen bzw. attraktiver gestaltet wird.			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
kurzfristig	Veränderte Beschilderung + Fahrradständer: ca. 25.000,- €	3	Stadt

Nr	Bezeichnung		
H	Umgestaltung Kreuzung Woldenhorn / Große Straße / Bei der Doppelreihe		
Ausgangslage			
• Groß dimensionierter Kreuzungsbereich mit großen Abbiegeradien • Weit abgesetzte Furten für den Fuß- und Radverkehr in der nördlichen Knotenzufahrt • Zeitweise unzureichende Kapazitäten für den Kfz-Verkehr aus der Großen Straße Süd			
Ziele der Maßnahme			
• Verbesserung der städtebaulichen Integration des Kreuzungsbereichs • Verbesserte Führung des Fuß- und Radverkehrs • Verbesserung des Verkehrsflusses für den Kfz-Verkehr • Erhöhung der Verkehrssicherheit • Visuelle Betonung der Achse zwischen Innenstadt und Schloss			
Beschreibung der Maßnahme			
• Umgestaltung des gesamten Kreuzungsbereichs entsprechend der Skizze. Im Einzelnen ○ Herstellung einer geradlinigen Führung der Fuß- und Radverkehrsfurten ○ Anpassung der Abbiegeradien und der Borde ○ Schaffung von Aufstellbereichen für abbiegende Radfahrende ○ Hervorhebung der Nord-Süd-Achse durch eine farbige Oberfläche (mindestens der Fußgängerfurten, ggf. auch Fahrbahn je nach Fahrbahnoberfläche der Großen Straße Nord) ○ Prüfung inwieweit die separate Linksabbiegerspur aus der Großen Straße Nord aufgrund der geringen Verkehrsstärke (<50 Kfz in der Spitzenstunde) entfallen kann ○ Anpassung der Signalsteuerung; Prüfung einer teilverkehrsabhängigen Steuerung zur besseren Abwicklung von Nachfragespitzen bzw. zur Verbesserung der Situation für Radfahrende			
			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• I1 – Umgestaltung der Großen Straße Nord (Querschnitt, Radverkehrsführung, Oberfläche)			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
mittelfristig	ca. 1.000 qm umzubauende Kreuzungsfläche, Anpassung der Borde, Anpassung Signalprogramm, Planungskosten: insgesamt ca. 400.000,- €	2	Stadt

Nr	Bezeichnung
I1	Umgestaltung Große Straße Nord
Ausgangslage • Zentrale Verbindungsachse zwischen Innenstadt und Schloss • Städtische Hauptverkehrsstraße, deren Straßenraumgestaltung jedoch noch ihrer ehemaligen Funktion als Bundesstraße entspricht: Überdimensionierter und Kfz-orientierter Straßenraum • Keine Flanier- und Aufenthaltsqualitäten • Fuß- und Radverkehrsanlagen weisen gravierende bauliche und funktionale Defizite auf. • Straße wird durch den Stadtbusverkehr in/aus Richtung Gartenholz befahren.	
Ziele der Maßnahme • Gestalterische Aufwertung der Verbindung zwischen Innenstadt und Schloss. • Verbesserung der Flanier- und Aufenthaltsqualität. • Herstellung barrierefreier und komfortabler Wege und Flächen für den Fußverkehr. • Herstellung einer sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs.	
Beschreibung der Maßnahme Für die Große Straße Nord wurden im Rahmen des Erarbeitungs- und Beteiligungsprozesses zwei Umbauvarianten entwickelt, die entweder für eine gepflasterte oder asphaltierte Fahrbahn geeignet wären. Bei der Entscheidung zwischen diesen beiden Materialitäten muss eine Abwägung zwischen den städtebaulich-gestalterischen Qualitäten einer Pflasteroberfläche und den voraussichtlich geringeren finanziellen und technischen Aufwendungen einer Asphaltdecke stattfinden. Dabei sind auch die höheren Lärmemissionen einer Pflasteroberfläche einzubeziehen. Die Abwägung der verschiedenen Aspekte kann jedoch nicht in erster Linie aus verkehrsplanerischer Sicht erfolgen, da beide Lösungen funktionell und technisch umsetzbar sind. Die beiden entwickelten Varianten umfassen die folgenden Bausteine • Verbreiterung und barrierefreie Umgestaltung der Seitenbereiche zugunsten des Fußverkehrs • Führung des Radverkehrs grundsätzlich auf der Fahrbahn. Aufgrund der Verbreiterung der Gehwege erscheint darüber hinaus auch die Freigabe der Gehwege für unsicherere Radfahrende ohne Gefährdung des Fußverkehrs möglich. • Bei der Ausführung der Fahrbahn mit einer Pflasterdecke (s. Skizze links): 7,0 m Fahrbahnbreite ohne Schutzstreifen (da diese ggf. nur schwer markierbar sind) → Vermeidung eines kritischen Querschnitts für den Radverkehr • Bei der Ausführung der Fahrbahn mit einer Asphaltdecke (s. Skizze rechts): 7,5 m Fahrbahnbreite mit Schutzstreifen (1,50 m Breite) in beide Richtungen. Variante B  	

Lageplanskizze der Maßnahme
(Variante mit Pflasteroberfläche ohne Schutzstreifen)



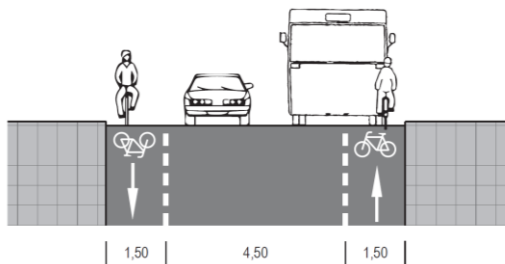
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen

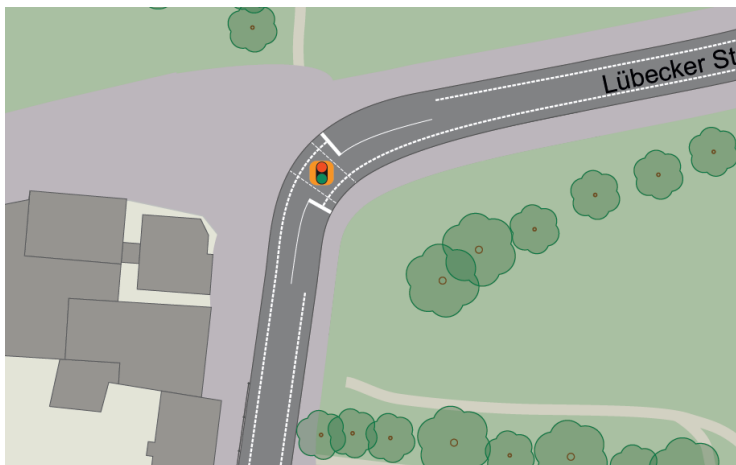
- Konsistente Gestaltung mit H, I2.1, I3

möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
mittelfristig	ca. 2.300 qm umzubauende Fläche à 400,- €/qm = 920.000 €	2	Stadt

Nr	Bezeichnung		
I2.1 Umgestaltung Alter Markt			
Ausgangslage			
• Historisches Herzstück Ahrensburgs, dass jedoch vor allem auch durch die Überformung der historischen Platzgestaltung durch mitten durch den Platz verlaufende Straße kaum erlebbar ist. • Bestandteil der zentralen Verbindungsachse zwischen Innenstadt und Schloss • Städtische Hauptverkehrsstraße, deren Straßenraumgestaltung jedoch noch ihrer ehemaligen Funktion als Bundesstraße entspricht: Stark überdimensionierter und Kfz-orientierter Straßenraum • Zusätzlicher Flächenverbrauch und erhöhte Trennwirkung durch Bushaltestellen • Langer Fahrbahnverschwenk betont das Durchfahren des Platzes und ermöglicht hohe Geschwindigkeiten • Nur geringe Flanier- und Aufenthaltsqualitäten • Fuß- und Radverkehrsanlagen weisen gravierende bauliche und funktionale Defizite auf. • Keine gesicherte Querungsmöglichkeiten. • Straße wird durch den Stadtbusverkehr in/aus Richtung Gartenholz befahren.			
Ziele der Maßnahme			
• Verbesserung der Flanier- und Aufenthaltsqualität. • Reduzierung der Trennwirkung • Gestalterische Aufwertung der Verbindung zwischen Innenstadt und Schloss. • Herstellung barrierefreier und komfortabler Wege und Flächen für den Fußverkehr. • Herstellung einer sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs. • Herstellung einer barrierefreien, sicheren Querungsmöglichkeit			
Beschreibung der Maßnahme			
• Umgestaltung des Alten Marktes und Vorbereitung durch einen freiraumplanerischen Wettbewerb mit verpflichtender verkehrsplanerischer Begleitung unter Berücksichtigung der folgenden Elemente (vgl. Skizze) ○ Neue Linienführung der Fahrbahn mit einem engeren Verschwenk im nördlichen Bereich des Platzes zur Verkehrsberuhigung und geringerem Flächenverbrauch ○ Fahrbahnquerschnitt entsprechend Maßnahme I1 ○ Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ○ Umbau der Bushaltestellen zu „normalen“ Straßenrandhaltestellen ○ Verbreiterung und barrierefreier Umbau der Gehwegbereiche ○ Querungshilfe in Form einer barrierefreien Mittelinsel an der südlichen Kante des Platzes in direkter Linie der in West-Ost-Richtung verlaufenden straßenunabhängigen Gehwegeverbindung ○ Prüfung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• Konsistente Gestaltung mit I1 und I3			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
mittelfristig	Konkrete Gestaltung noch offen - Wettbewerb	1	Stadt

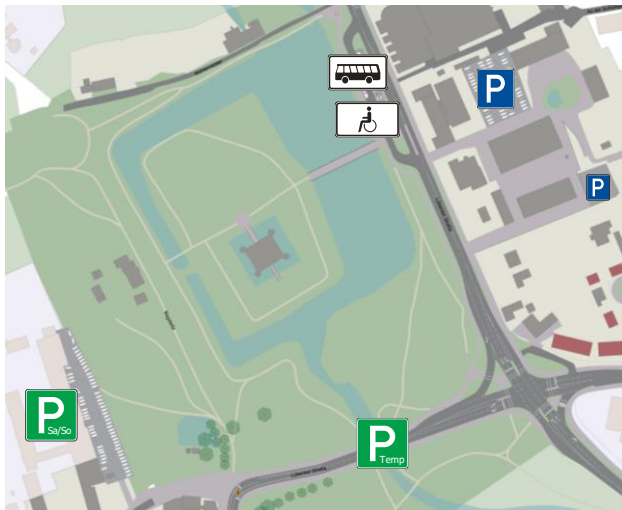


Nr	Bezeichnung		
I3	Umgestaltung Am Alten Markt		
Ausgangslage			
• Bestandteil der zentralen Verbindungsachse zwischen Innenstadt und Schloss • Städtische Hauptverkehrsstraße, deren Straßenraumgestaltung jedoch noch ihrer ehemaligen Funktion als Bundesstraße entspricht: Überdimensionierter und Kfz-orientierter Straßenraum • Höhenversatz zu den Seitenräumen • Nur geringe Flanier- und Aufenthaltsqualitäten • Fuß- und Radverkehrsanlagen weisen gravierende bauliche und funktionale Defizite auf. • Am nördliche Ende: Gesicherte Quermöglichkeit über eine Fußgängerampel (Schulwegsicherung) • Straße wird durch den Stadtbusverkehr in/aus Richtung Gartenholz befahren.			
Ziele der Maßnahme			
• Gestalterische Aufwertung der Verbindung zwischen Innenstadt und Schloss. • Verbesserung der Flanier- und Aufenthaltsqualität. • Herstellung barrierefreier und komfortabler Wege und Flächen für den Fußverkehr. • Herstellung einer sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs.			
Beschreibung der Maßnahme			
• Umgestaltung des Straßenraums mit den folgenden Elementen ○ Asphaltdecke ○ Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn; Anlage von Schutzstreifen ○ Verbreiterung der Seitenbereiche			
 			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• Konsistente Gestaltung mit I2.1 und I4			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
mittelfristig	ca. 950 qm umzubauende Fläche à 400,- €/qm = 380.000 €	2	Stadt

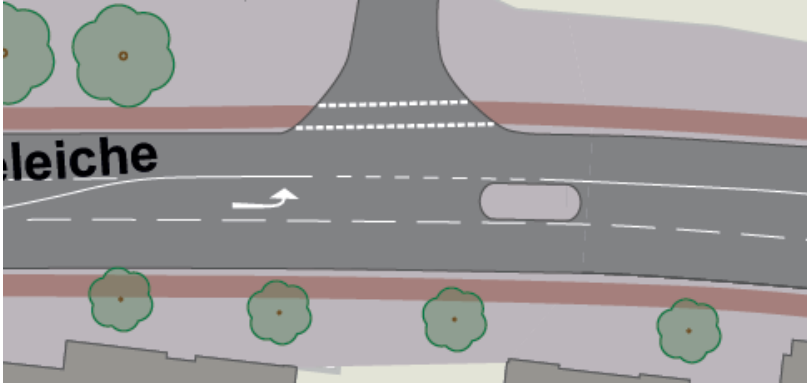
Nr	Bezeichnung		
I4	Umgestaltung Übergang Am Alten Markt / Lübecker Straße		
Ausgangslage			
• Bestandteil der zentralen Verbindungsachse zwischen Innenstadt und Schloss • Städtische Hauptverkehrsstraße, deren Straßenraumgestaltung jedoch noch ihrer ehemaligen Funktion als Bundesstraße entspricht: Stark überdimensionierter und Kfz-orientierter Straßenraum; relativ großer Kurvenradius • Unstrukturierter, durch Kfz-Parkplätze optisch dominierter, wenig attraktiver Übergangsbereich in den westlichen Schlosspark, zur Bagatelle und in die Schulstraße • Nur geringe Flanier- und Aufenthaltsqualitäten • Fuß- und Radverkehrsanlagen weisen bauliche und funktionale Defizite auf. • Gesicherte Quermöglichkeit über eine Fußgängerampel (Schulwegsicherung) • Straße wird durch den Stadtbusverkehr in/aus Richtung Gartenholz befahren.			
Ziele der Maßnahme			
• Entwicklung eines Innenstadt-/Schlossparkeingangs am Ende der Schulstraße • Gestalterische Aufwertung der Verbindung zwischen Innenstadt und Schloss. • Verbesserung der Flanier- und Aufenthaltsqualität. • Herstellung barrierefreier und komfortabler Wege und Flächen für den Fußverkehr. • Herstellung einer sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs.			
Beschreibung der Maßnahme			
• Umgestaltung des Straßenraums mit den folgenden Elementen ○ Reduzierung des Kurvenradius zur Geschwindigkeitsreduzierung und zur Gestaltung der Eingangssituation ○ Umgestaltung des Übergangs zu Schulstraße/Schlosspark ○ Verlegung der Fußgängerlichtsignalanlage nach Norden für eine direktere Wegeführung ○ Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen ○ Streckengeschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (Schule, Kita)			
			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• Konsistente Gestaltung mit I3 und J			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
mittelfristig	ca. 1.400 qm umzubauende Fläche + Verlegung Lichtsignalanlage à 400,- €/qm = 560.000,- €	3	Stadt

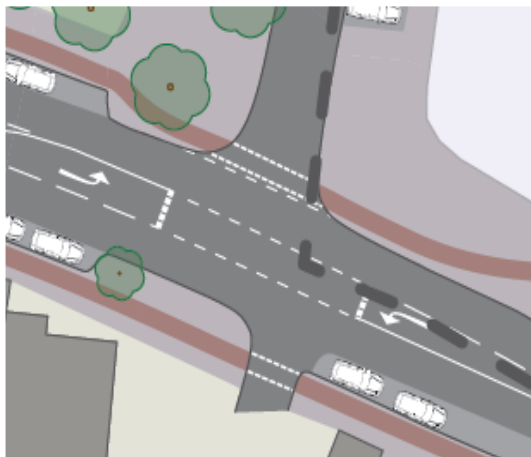
Nr	Bezeichnung		
I5	Umgestaltung Bei der Alten Kate		
Ausgangslage			
- Die Alten Katen sind die beiden letzten denkmalgeschützten Relikte des am barocken Stadtgrundriss liegenden Bauerndorfs Woldenhorn. - Beengter Straßenraum mit Gehweg nur auf der westlichen Straßenseite - Ungeordnetes Parken z.T. im Seitenraum dominiert den Straßenraum - Unattraktive Straßenraumgestaltung - Sehr schlechter baulicher Zustand			
Ziele der Maßnahme			
- Verbesserung der Straßenraumgestaltung im Umfeld der Alten Katen - Schaffung einer sicheren, komfortablen barrierefreien Führung des Fußverkehrs - Ordnung des ruhenden Verkehrs			
Beschreibung der Maßnahme			
- Entwicklung eines gemeinsamen Konzepts mit allen Eigentümern für eine einheitliche Gestaltung der Freiräume um die Alten Katen - Dabei möglicher Ansatz für die Straßenraumgestaltung: - Aufgrund der geringen Straßenraumbreite Umgestaltung zu einer gepflasterten Mischverkehrsfläche ohne Trennung der Fahrgasse und Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich - Ordnung des ruhenden Verkehrs durch gezielte Ausweisung der Stellplätze per Markierung bzw. Pflasterung - Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung, aber Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
- J1 - Z1			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
Mittelfristig	ca. 700 qm umzubauende Fläche à 400,- €/qm = 280.000,- €	3	Stadt, Eigentümer

Nr	Bezeichnung		
J	Umgestaltung Lübecker Straße zwischen Am Alten Markt und Weinbergknoten		
Ausgangslage			
• Bestandteil der zentralen Verbindungsachse zwischen Innenstadt und Schloss • Städtische Hauptverkehrsstraße mit Außerortscharakter • Straßenraumgestaltung spiegelt noch die ehemalige Funktion als Bundesstraße wider. Überdimensionierter und Kfz-orientierter Straßenraum • Straße durchtrennt den Landschaftszug der Aue • Nur geringe Flanier- und Aufenthaltsqualitäten • Fuß- und Radverkehrsanlagen weisen bauliche und funktionale Defizite auf. • Straße wird durch den Stadtbusverkehr in/aus Richtung Gartenholz befahren.			
Ziele der Maßnahme			
• Gestalterische Aufwertung der Verbindung zwischen Innenstadt und Schloss. • Verbesserung der Flanier- und Aufenthaltsqualität. • Verringerung der Trennwirkung • Herstellung barrierefreier und komfortabler Wege und Flächen für den Fußverkehr. • Herstellung einer sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs.			
Beschreibung der Maßnahme			
• Umgestaltung der Straße mit den folgenden Elementen ◦ Querschnitt entsprechend Maßnahme I5 ◦ Herstellung einer barrierefreien Querung auf Straßenniveau im Bereich der Aue			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• Konsistenter Anschluss an I4			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
Mittel- bis langfristig	ca. 4.000 qm umzubauende Fläche à 400,- €/qm = 1,2 Mio. €	3	Stadt

Nr	Bezeichnung		
K1	Parkraummanagement im Bereich Schloss / Alter Marstall		
Ausgangslage			
• Unzureichende Parkplatzkapazitäten im Bereich Schloss / Alter Marstall vor allem am Wochenende und bei Veranstaltungen • Erhebliche Fremdnutzung des Marstall-Parkplatzes durch Beschäftigte und Gäste des benachbarten Hotels (das über eigene, jedoch kostenpflichtige Stellplätze für Gäste verfügt)			
Ziele der Maßnahme			
• Verbesserung der Erreichbarkeit für Busse und Behinderte • Sicherung der vorhandenen Stellplätze für Besucher von Schloss und Marstall • Generierung zusätzlicher Stellplatzkapazitäten am Wochenende und bei Veranstaltungen			
Beschreibung der Maßnahme			
• Einführung eines Parkraummanagements im Bereich Schloss / Alter Marstall mit den folgenden Teilelementen (s. Skizze) ○ Beschränkung der Fremdnutzung des Marstall-Parkplatzes (z.B. Parkscheibenregelung mit Kontrollen, Schranke) ○ Ausbau der Stellplätze auf dem übrigen Marstallgelände ○ Nutzung des Schlossparkplatzes nur für Busse und Schwerbehinderte ○ Am Wochenende Nutzung der Stellplätze auf dem Schulgelände (ca. 30-40) ○ Bei größeren Veranstaltungen: Einbahnstraßenregelung und temporäre Stellplätze auf der Lübecker Straße (ca. 70-80)			
			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• K2			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
Kurz- bis mittelfristig	Veränderung der Beschilderung: ca. 5.000,- € Weitere Kosten hängen stark von der konkreten Ausgestaltung ab.	1	Stadt, Stiftung Schloss Ahrensburg, Eigentümer im Bereich Marstall, Hotelbetreiber

Nr	Bezeichnung		
K2	Schaffung einer barrierefreien und gesicherten Querung über die Lübecker Straße zwischen Schloss und Marstall		
Ausgangslage			
- Auf der Lübecker Straße ist auf der Verbindung zwischen Schloss und Marstall eine Mittelinsel als Querungshilfe für Fußgänger vorhanden. Die Verbindung führt jedoch über eine Treppenanlage und ist damit nicht barrierefrei. - Die Lübecker Straße weist in dem relevanten Abschnitt eine hohe Verkehrsstärke von fast 20.000 Kfz/24h (DTV_w) auf. Der Abschnitt hat darüber hinaus den Charakter einer Straße im Übergangsbereich zwischen innerörtlichem und außerörtlichem Bereich. Das beobachtete Geschwindigkeitsniveau ist daher zu Zeiten geringerer Verkehrsdichten relativ hoch, wenngleich die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h liegt.			
Ziele der Maßnahme			
- Herstellung einer barrierefreien Verbindung zwischen Schloss und Marstall - damit Verbesserung der Verknüpfung von Schloss und Marstall insb. für Besucher - Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer - Reduzierung der Trennwirkung der Lübecker Straße			
Beschreibung der Maßnahme			
- Herstellung eines barrierefreien Wegs vom Parkplatze über die Rampe zur Straße und weiter bis zum Marstall mit gut begehbaren bzw. befahrbaren Pflaster (ca. 150 m) - Barrierefreier Umbau und Verlängerung der vorhandenen Mittelinsel nach Süden (entsprechend Skizze), so dass eine direkte Querung von der vom Parkplatz kommenden Rampe über die Lübecker Straße zum Marstall entsteht Alternativ anstelle der Verlängerung der vorhandenen Insel: Bau einer zusätzlichen barrierefreien Insel im skizzierten Querungsbereich an der vom Parkplatz kommenden Rampe - Barrierefreie Anpassung der Seitenräume im Querungsbereich			
			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
K1			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
mittelfristig	ca. 75.000,- €	1	Stadt, Stiftung Schloss Ahrensburg

Nr	Bezeichnung		
Z1	Schaffung einer barrierefreien und gesicherten Querung über die Straße „Bei der Doppeleiche“ in Höhe „Am Rauchhause“		
Ausgangslage			
• Ca. 160 m langer Abschnitt ohne gesicherte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere in/aus der Straße Am Rauchhause • Sehr lange Linksabbiegerspur bis zur Kreuzung Bei der Doppeleiche / Große Straße / Woldenhorn			
Ziele der Maßnahme			
• Erhöhung der Verkehrssicherheit • Reduzierung der Trennwirkung der Hauptverkehrsstraße Bei der Doppeleiche • Verbesserte Anbindung der Straße Am Rauchhause für zu Fuß Gehende und Radfahrende			
Beschreibung der Maßnahme			
• Einbau einer Mittelinsel auf der bisher durchgehenden Linksabbiegerspur als barrierefreie, gesicherte Querungshilfe für zu Fuß Gehende und Radfahrende über die Landesstraße Bei der Doppeleiche in Höhe Am Rauchhause (Lage entsprechend nachfolgende Skizze) • Barrierefreie Anpassung der Seitenbereiche			
			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
• H			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
kurzfristig	ca. 35.000,- €	3	Stadt

Nr	Bezeichnung		
Z2	Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsführung an den Einmündungen Woldenhorn / Am Postwald und Woldenhorn / Schäferweg		
Ausgangslage			
• Weit abgerückte Furten für den Fuß- und Radverkehr an den Einmündungen Woldenhorn / Am Postwald und Woldenhorn / Schäferweg mit z.T. eingeschränkten Sichtverhältnissen • Große Abbiegeradien, die ein zügiges Abbiegen erlauben			
Ziele der Maßnahme			
• Erhöhung der Verkehrssicherheit • Verbesserung der Attraktivität der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur			
Beschreibung der Maßnahme			
• Heranziehen der weit abgesetzten Furten an die durchgehende Fahrbahn: Anpassung der Geh- und Radwege, der Borde und der Markierungen entsprechend den nachfolgenden Skizzen			
			
Woldenhorn / Am Postwald		Woldenhorn / Schäferweg	
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
keine			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
kurzfristig	Je Einmündung ca. 25.000,- € = 50.000 €	EM	Stadt

Nr	Bezeichnung		
Z3	Rückbau der Parkbuchten im Zuge der L82		
Ausgangslage			
- Auf der östlichen Seite der L82 sind derzeit in Höhe der Einmündungen der Carl-Barckmann-Straße sowie des Woldenhorns (L225) mehrere Parkbuchten mit insgesamt ca. 15 Stellplätzen vorhanden (ca. 6 an der Einmündung Carl-Barckmann-Straße und 9 an der Einmündung Woldenhorn). Die Parkdauer ist auf maximal 3 Stunden begrenzt (Parkscheibe). - In unmittelbarer Nähe der Parkbuchten stehen ausreichend freie Parkraumkapazitäten in den Parkhäusern Alte Meierei, Woldenhorn sowie auf dem Parkplatz Woldenhorn zur Verfügung. - Die L82 weist in den relevanten Abschnitten Verkehrsstärken zwischen 18.000 und 20.000 Kfz/24h (DTV_w) auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Das reale Geschwindigkeitsniveau ist insbesondere bei geringeren Verkehrsdichten hoch. - Die Parkplätze an der Einmündung Carl-Barckmann-Straße sind über eine signalisierte Fußgängerfurt erreichbar. Die Parkplätze an der Einmündung Woldenhorn verfügen über keine gesicherte Fußgängerquerung über die Landesstraße.			
Ziele der Maßnahme			
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Verkehrsflusses auf der L82 - Konzentration des ruhenden Verkehrs in Stellplatzanlagen			
Beschreibung der Maßnahme			
Ersatzloser Rückbau der Parkbuchten			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
Keine			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
kurzfristig	20.000 €	3	Stadt

Nr	Bezeichnung		
Z4	Partielle Erneuerung der Verkehrstechnik		
Ausgangslage			
Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Lichtsignalanlagen genügen zum Teil mit ihrer technischen Ausstattung nicht mehr den heutigen Ansprüchen.			
Ziele der Maßnahme			
Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Verkehrsflusses			
Beschreibung der Maßnahme			
Partielle Erneuerung der Verkehrstechnik (Schleifen / Detektoren)			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
Keine			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
Mittelfristig	600.000 €	1	Stadt

Nr	Bezeichnung		
Z5	Erneuerung des Verkehrsrechners		
Ausgangslage			
Der vorhandene Verkehrsrechner genügt altersbedingt nicht mehr den heutigen Ansprüchen.			
Ziele der Maßnahme			
Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Verkehrsflusses			
Beschreibung der Maßnahme			
Anschaffung eines neuen Verkehrsrechners			
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen			
Keine			
möglicher Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung	Priorität	Akteure
Mittelfristig	1.000.000 €	1	Stadt

7. Handlungs- und Umsetzungskonzept

Die im vorangegangenen Kapitel konzipierten Maßnahmenbündel und Einzelmaßnahmen werden im Folgenden zu einem Handlungs- und Umsetzungskonzept tabellarisch zusammengefasst.

Dies beinhaltet insbesondere eine Einstufung der verschiedenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Priorität sowie der möglichen Umsetzungszeiträume. Als kurzfristig umsetzbar werden hierbei Maßnahmen angesehen, die nach einer Entscheidung innerhalb von 1-2 Jahren implementiert werden können. Mittelfristige Maßnahmen sind innerhalb von ca. 3-6 Jahren und langfristige Maßnahmen nach 7 und mehr Jahren umsetzbar.

Die aufgeführten Prioritäten geben die angestrebte Perspektive der zeitlichen Umsetzung auch im Hinblick auf die Städtebauförderung wider. Dabei bedeutet:

Priorität 1: Umsetzung in den nächsten 5-7 Jahren

Priorität 2: Umsetzung in den nächsten 7-14 Jahren

Priorität 3: Umsetzung in den nächsten 14-20 Jahren

Priorität EM: Umsetzung im Rahmen des Erhaltungsmanagements

Ebenfalls in die Tabelle aufgenommen sind die für eine Umsetzung der Maßnahmen erforderlichen nächsten Schritte.

Die Prioritätensetzungen sowie die möglichen Umsetzungszeiträume sind im Rahmen der weiteren Umsetzung zu konkretisieren und ggf. anzupassen.

Maßnahmen mit der Priorität 1

Nr.	Kurzbeschreibung	Nächste Schritte
A1	Teilweiser Umbau nördlicher Bereich Rondeel (Barrierefreiheit)	Entwurfsplanung
A2	Umgestaltung Straßenraum Hamburger Straße inkl. südlicher Teil des Rondeels	Entwurfsplanung unter Einbeziehung der Anlieger
A4.1	Veränderte Einbahnstraßenführung in der Manhagener Allee	Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde
B1	Umgestaltung Neue Straße Süd zwischen Manhagener Allee und Carl-Barckmann-Straße	Entwurfsplanung unter Einbeziehung der Anlieger
B2	Attraktivierung der Parkhäuser Alte Meierei und Woldenhorn	Gespräche mit Eigentümern
D	Neubau einer Tiefgarage unter dem Stormarnplatz	Prüfung von Finanzierungs- und Betreiberoptionen
E1	Ertüchtigung AOK-Knoten	Entwurfsplanung
E2	Sanierung des Woldenhorns zwischen AOK-Knoten und Bahnunterführung	Entwurfsplanung
F	Umgestaltung des Bahnhofsumfelds und des ZOB	Wettbewerb
I2.1	Umgestaltung Alter Markt	Wettbewerb
K1	Parkraummanagement im Bereich Schloss / Alter Marstall	Gespräche mit Stiftung Schloss Ahrensburg und Hotelbetreiber
K2	Schaffung einer barrierefreien und gesicherten Querung über die Lübecker Straße zwischen Schloss und Marstall	Entwurfsplanung
Z4	Partielle Erneuerung der Verkehrstechnik	Entwurfsplanung
Z5	Erneuerung des Verkehrsrechners	Entwurfsplanung

Maßnahmen mit der Priorität 2

Nr.	Kurzbeschreibung	Nächste Schritte
B2	Umgestaltung Neue Straße Nord bis zur Lohe	Entwurfsplanung unter Einbeziehung der Anlieger
C1	Umgestaltung Rathausplatz und Umfeld	Entwurfsplanung unter Einbeziehung der Anlieger und Nutzer
C2	Neubau einer Tiefgarage unter dem Rathausplatz	Entwurfsplanung
H	Umgestaltung Kreuzung Woldenhorn / Große Straße / Bei der Doppeleiche	Entwurfsplanung
I1	Umgestaltung Große Straße Nord	Entwurfsplanung
I3	Umgestaltung Am Alten Markt	Entwurfsplanung

Maßnahmen mit der Priorität 3

Nr.	Kurzbeschreibung	Nächste Schritte
A3	Umgestaltung Straßenraum Hagener Allee	Entwurfsplanung unter Einbeziehung der Anlieger und Nutzer
G	Reduzierung der Kfz-Parkplätze in der Großen Straße Süd zugunsten von Behindertenstellplätzen, Fahrradständen und einer besseren Gestaltung	Abstimmung Straßenverkehrsbehörde
I4	Umgestaltung Übergang Am Alten Markt / Lübecker Straße	Entwurfsplanung
I5	Umgestaltung Bei der Alten Kate	Gespräche mit Anliegern, Entwurfsplanung
J	Umgestaltung Lübecker Straße zwischen Am Alten Markt und Weinbergknoten	Entwurfsplanung
Z1	Schaffung einer barrierefreien und gesicherten Querung über die Straße „Bei der Doppeleiche“ in Höhe „Am Rauchhause“	Entwurfsplanung
Z3	Rückbau der Parkbuchten im Zuge der L82	Entwurfsplanung

Maßnahmen mit der Priorität 4

Nr.	Kurzbeschreibung	Nächste Schritte
A4.2	Umgestaltung Straßenraum Manhagener Allee	Entwurfsplanung

Maßnahmen mit der Priorität EM

Nr.	Kurzbeschreibung	Nächste Schritte
Z2	Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsführung an den Einmündungen Woldenhorn / Am Postwald und Woldenhorn / Schäferweg	Entwurfsplanung

8. Quellenverzeichnis

BBW 2009

Brilon Bondzio Weiser: Verkehrstechnische Untersuchung Hamburger Straße / Woldenhorn. 2009

BPW 2016

BPW baumgart+partner: Innenstadtkonzept Ahrensburg. Bremen 2016

Dr. Lademann & Partner 2016

Dr. Lademann & Partner Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH: Einzelhandels- und Dienstleistungskonzept der Ahrensburger Innenstadt. Hamburg 2016

FGSV 2015

Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Ausgabe 2015. Köln 2015

LAIRM CONSULT 2015

LAIRM CONSULT GmbH: Lärmaktionsplanung der Stadt Ahrensburg (2. Stufe, 2013). Beschlussfassung vom 24.02.2015. Bargteheide 2015

Schmeck Junker 2012

Schmeck Junker Ingenieurgesellschaft mbH: Erläuterungsbericht Radverkehrskonzept Stadt Ahrensburg. Hamburg 2012

SHP 2009

SHP Ingenieure: Knotenpunktsystem Hamburger Straße (B 75) / Woldenhorn / An der Reitbahn / Manfred-Samusch-Straße (AOK-Knotenpunkt). Präsentation vom 02.12.2009

Tollerort / Hunck+Lorenz 2016

Tollerort entwickeln & beteiligen / Hunck+Lorenz Freiraumplanung: Konzept zur Barrierefreiheit im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen „Innenstadt/Schlossbereich“ der Stadt Ahrensburg. Hamburg 2016

urbanus / GGR 2012

urbanus GbR / Gertz Gutsche Rümenapp GbR: Masterplan Verkehr Ahrensburg 2012. September 2012