

Fortschreibung der Vorzugsvariante

# Große Straße Süd

als Basis für die weiteren Planungen



## Kernpunkte der Diskussion und Untersuchung ...



**Nachhaltige Entwicklung und langfristiger Erhalt des Baumbestandes, insbesondere des Lindenbaum-Bestandes**

(siehe Ergebnisse BPA-UWA vom 06.06.2007)



**Organisation und Anordnung des Ruhenden Verkehrs**



**Gestaltung der nördlichen Torsituation**

(siehe Ergebnisse BPA-UWA vom 06.06.2007)

**... Eckparameter für die weitere Planung**



# ANORDNUNG DES RUHENDEN VERKEHRS

Legende zu den nachfolgenden Seiten

- Vorzüge
- Nachteile / Beschränkungen

Hinweis: Darstellung beschränkt sich im Sinne einer Voruntersuchung auf wesentliche Aspekte und Argumente  
– kein Anspruch auf Vollständigkeit !





## Ergebnisse aus der Planungsgruppe

### Verkehrsdaten

- Aktuelle Frequentierung 4.500 Kfz / d
- Prognostizierte Frequentierung: 6.000 Kfz / d (nach Inbetriebnahme EKZ)
- Es liegen gegenwärtig keine Kennwerte zum definierten Parkplatzbedarf vor (s. Parkraumbewirtschaftung City).

### Planungsziele

- Verbesserung und Erweiterung des Stellplatz-Angebotes im Zuge der Neugestaltung zur Vitalisierung und Attraktivierung der zentral-innerstädtischen Einkaufs- und Promeniermeile
- Sicherheits-, komfort- und kundenorientierte Organisation des Ruhenden und Fließenden Verkehrs (vgl. Zielstellung der Rahmenplanung Innenstadt mit Ausweisung einer verkehrsberuhigten Straße)
- Vermeidung / Eingrenzung / Entschärfung von verkehrlichen Konflikt- und Risiko-Potentialen
- Erhalt und Stärkung der räumlichen Gesamtqualität (s. bspw. axial-symmetrisches Ordnungsprinzip)

### Eingearbeitete Empfehlungen aus der Planungsgruppe

- Einordnung von zwei separaten Fußgängerquerungen zur Stärkung der fußläufigen Ost-West-Verbindung (Durchlässigkeit, kurze effektive Verbindungen, Unterstützung des Promenaden-Charakters ...)
- Aufweitung der Verbindungsachse (Klaus-Groth-Straße / Königstraße) zur Entzerrung der Verkehrsführung und –einlenkung in die Klaus-Groth-Straße unter Wegnahme einer Baumreihe (symmetrisch)
- Herstellung einer Nord-Süd-Fahrradwegeverbindung unter Freihaltung der fußgängergewidmeten Promenadenbereiche (s. baumüberstandene Grandflächen) zur Wahrung und Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Beachtung der Standortbedingungen für den vorhandenen Baumbestand (ausreichender Wurzelraum, Baumscheiben etc.) gemäß den Empfehlungen des Baumgutachters Hr. Bollmann
- Als mögliche Option für die Anlage zusätzlicher Parkplätze wird das kurze Verbindungsstück der Klaus-Groth-Straße (zwischen Großer Straße und Kohschiet-West) in Erwägung gezogen. Als Voraussetzung hierfür müsste jedoch die Verlegung der Bushaltestelle bzw. die Streckenverlegung für die hier verkehrende Buslinie vereinbart sein.



## Anordnung des Ruhenden Verkehrs



**0 - Bestand**



## Anordnung des Ruhenden Verkehrs

<b>BESTAND (0)</b>		
Standort	Stückzahl (ca.)	Anmerkung
Große Straße (rechts, straßenbegleitend, zwischen Woldenhorn und Klaus-Groth-Straße)	17	Längsparker (nicht markiert)
Große Straße (rechts, zwischen Klaus-Groth-Straße und Torhaus)	11	Senkrechtparker (markierte Stellfläche)
Seitliche Zufahrt zur Königstraße	11	Senkrechtparker (markierte Stellfläche)
Kohschiet-Straße / Ost (südlicher Abschnitt, am östlichen Torhaus)	8	Senkrechtparker (markierte Stellfläche)
<b>GESAMT</b>	<b>47</b>	<b>100 %</b>

- Keine nennenswerten Behinderungen des Durchgangsverkehrs
- Geringes verkehrliches Konflikt- und Risiko-Potential durch Parkplatz-Anordnung
- Separate Fahrradwegführung vorhanden
- Kein durchgängiges Parkierungssystem
- Beschränktes Parkplatzangebot / nur teilweise markiert
- Beeinträchtigung der gesamträumlichen Qualität durch asymmetrische Parkplatz-Anordnung

**0 - Bestand**





## Anordnung des Ruhenden Verkehrs

<b>VARIANTE – LÄNGSPARKEN</b> (Variante A)		
Standort	Stückzahl (ca.)	Anmerkung
Große Straße (beidseitig, straßenbegleitend, zwischen Woldenhorn und Klaus-Groth-Straße)	34	Längsparker
Seitliche Zufahrt zur Königstraße	16	Senkrechtparker
Kohschiet-Straße / Ost (südlicher Abschnitt, am östlichen Torhaus)	14	Senkrechtparker
<b>GESAMT</b>	<b>64</b>	
Mehrung gegenüber Bestandszahl (47)	+ 17	+ 36 %

- Klare Organisation des ruhenden und fließenden Verkehrs
- Erhaltung und Stärkung der symmetrischen Gesamtanlage
- Mehrung des Parkplatz-Angebotes gegenüber der Bestandssituation
- Große Straße für anderweitige Funktionen, z.B. Markt, nutzbar
- Minimiertes verkehrliches Konflikt- und Risiko-Potential durch Längsanordnung unter Berücksichtigung von Sicherheits- und Manövrierstreifen
- Mehrung des Parkplatzangebotes bleibt zugunsten von Verkehrssicherheit auf die Ausweisung von Längsparken beschränkt
- Separate Fahrradwegführung gewährleistet (ohne Beeinträchtigung der Promenade)
- Keine Beeinträchtigung der straßenbegleitenden Baumstandorte

### Variante A - Längsparken



## Anordnung des Ruhenden Verkehrs

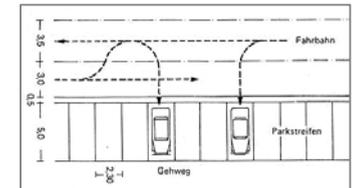


### Variante B – Senkrechtparken mit Verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich

## Anordnung des Ruhenden Verkehrs



<b>VARIANTE – SENKRECHTPARKEN MIT VERKEHRSBERUHIGTEM GESCHÄFTSBEREICH (Variante B)</b>		
Standort	Stückzahl (ca.)	Anmerkung
Große Straße (beidseitig, straßenbegleitend, zwischen Woldenhorn und Klaus-Groth-Straße)	80	Senkrechtparker
Seitliche Zufahrt zur Königstraße	16	Senkrechtparker
Kohschiet-Straße / Ost (südlicher Abschnitt, am östlichen Torhaus)	14	Senkrechtparker
<b>GESAMT</b>	<b>110</b>	
Mehrung gegenüber Bestandszahl (47)	+ 63	+ 134 %

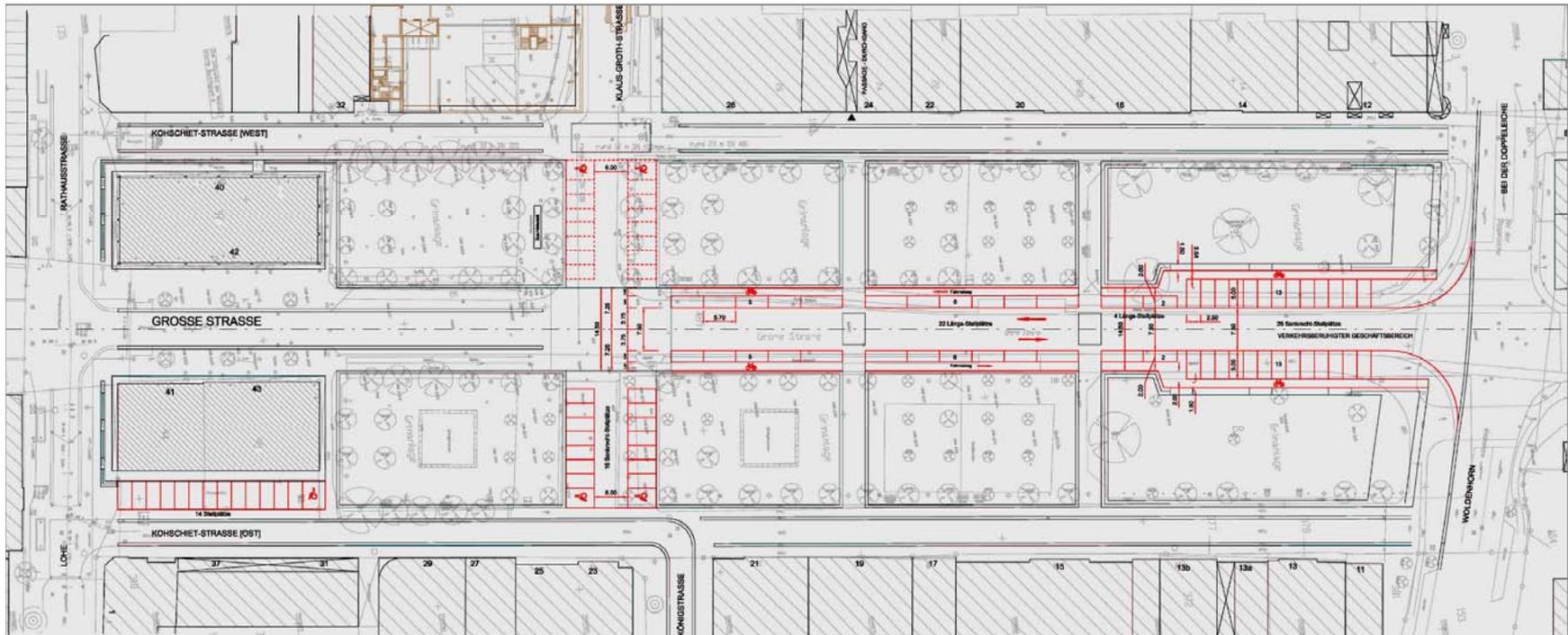


- Deutliche Mehrung des Parkplatz-Angebotes gegenüber der Bestandssituation (2,3-fach)
- Erhalt der symmetrischen Gesamtanlage
- Separate Fahrradwegführung gegeben
- Durch Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (20 km/h) kann Verkehrssicherheit erhöht werden !
- Deutliche Mehrung des Parkplatzangebotes zulasten von Verkehrssicherheit und komfortabler Nutzbarkeit der Senkrechtparkplätze durch fehlende Manövri- und Sicherheitsstreifen !!! (deshalb empfohlene Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)
- Anlage des pflasterbefestigten Fahrradweges im Promenadenbereich zu Lasten der straßenbegleitenden Baumstandorte
- Organisation des ruhenden und fließenden Verkehrs weniger klar, vgl. Fahrradverkehr im Fußgängerbereich / Minderung der gesamtäumlichen Qualität durch Anlage vieler paralleler Bewegungsräume
- Mit der aktuellen Bus-Linienführung und -taktung nicht kompatibel !

### Variante B – Senkrechtparken mit Verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich



## Anordnung des Ruhenden Verkehrs



### Variante C – Kombination mit Senkrecht - Nord



## Anordnung des Ruhenden Verkehrs

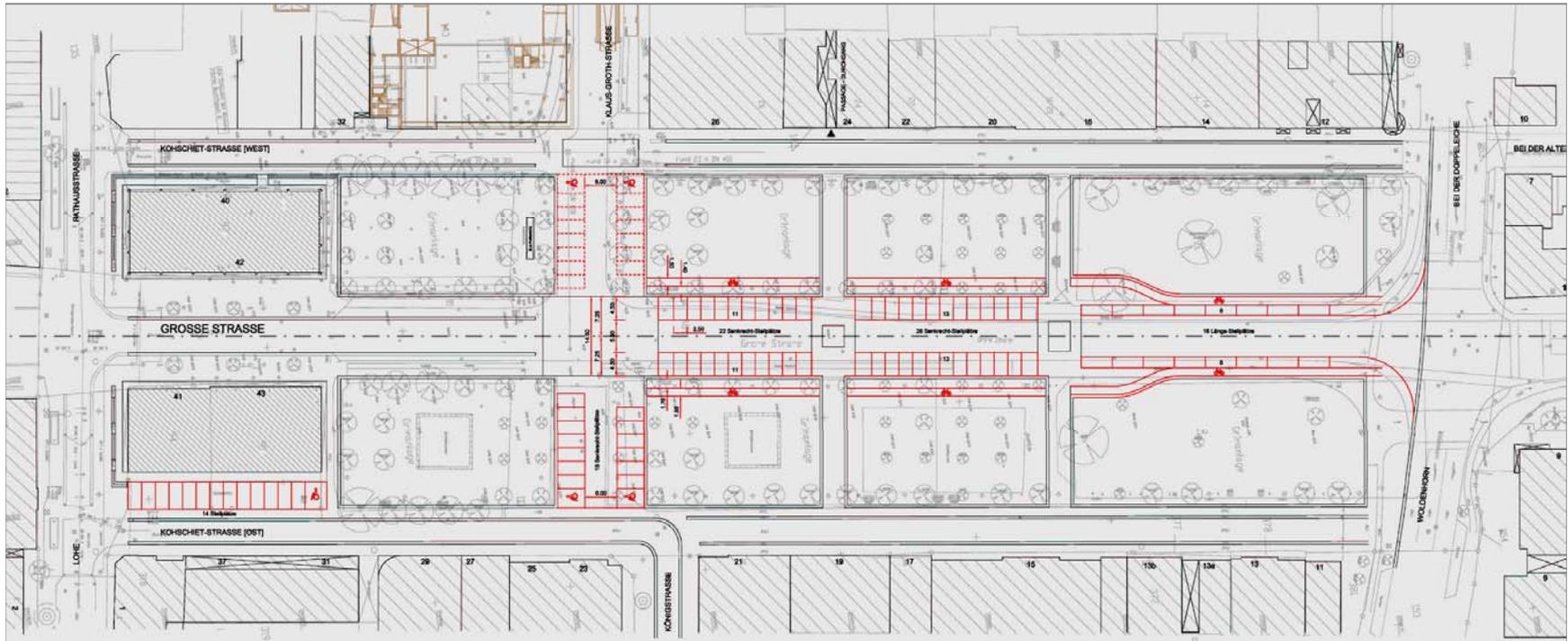
<b>VARIANTE – LÄNGS- UND SENKRECHTPARKEN (Variante C)</b>		
Standort	Stückzahl (ca.)	Anmerkung
Große Straße / Nördlicher Abschnitt (beidseitig, straßenbegleitend)	26	Senkrechtparker
Große Straße / Mittlerer Abschnitt (beidseitig, straßenbegleitend)	26	Längsparker
Seitliche Zufahrt zur Königstraße	16	Senkrechtparker
Kohschiet-Straße / Ost (südlicher Abschnitt, am östlichen Torhaus)	14	Senkrechtparker
<b>GESAMT</b>	<b>82</b>	
Mehrung gegenüber Bestandszahl	+ 35	+ 74 %

- Deutliche Mehrung des Parkplatz-Angebotes gegenüber der Bestandssituation (1,7-fach)
- Die Senkrechtparkplätze werden dort angelegt, wo es der Baumbestand ohne Standorteinbußen gestattet.
- Das straßenbegleitende Stellplatzangebot nimmt vom verkehrintensiven Woldenhorn in Richtung Fußgängerzone am Rondeel stetig ab und kann so den Grundcharakter des Raumes stärken.
- Separate Fahrradwegführung gewährleistet (ohne Beeinträchtigung der Promenade)
- Erhalt der symmetrischen Gesamtanlage
- Etwaiger Parkplatz-Suchverkehr kann u.U. zu Stauungen im Bereich Woldenhorn führen. (In den weiteren Planungsschritten bleibt hier zu prüfen, inwieweit dieser Nachteil durch Berücksichtigung eines entsprechenden Manövriestreifens im Bereich der Senkrechtparkplätze gemindert werden kann.)

### Variante C – Kombination mit Senkrecht - Nord



## Anordnung des Ruhenden Verkehrs



### Variante D – Kombination mit Senkrecht - Mitte



## Anordnung des Ruhenden Verkehrs

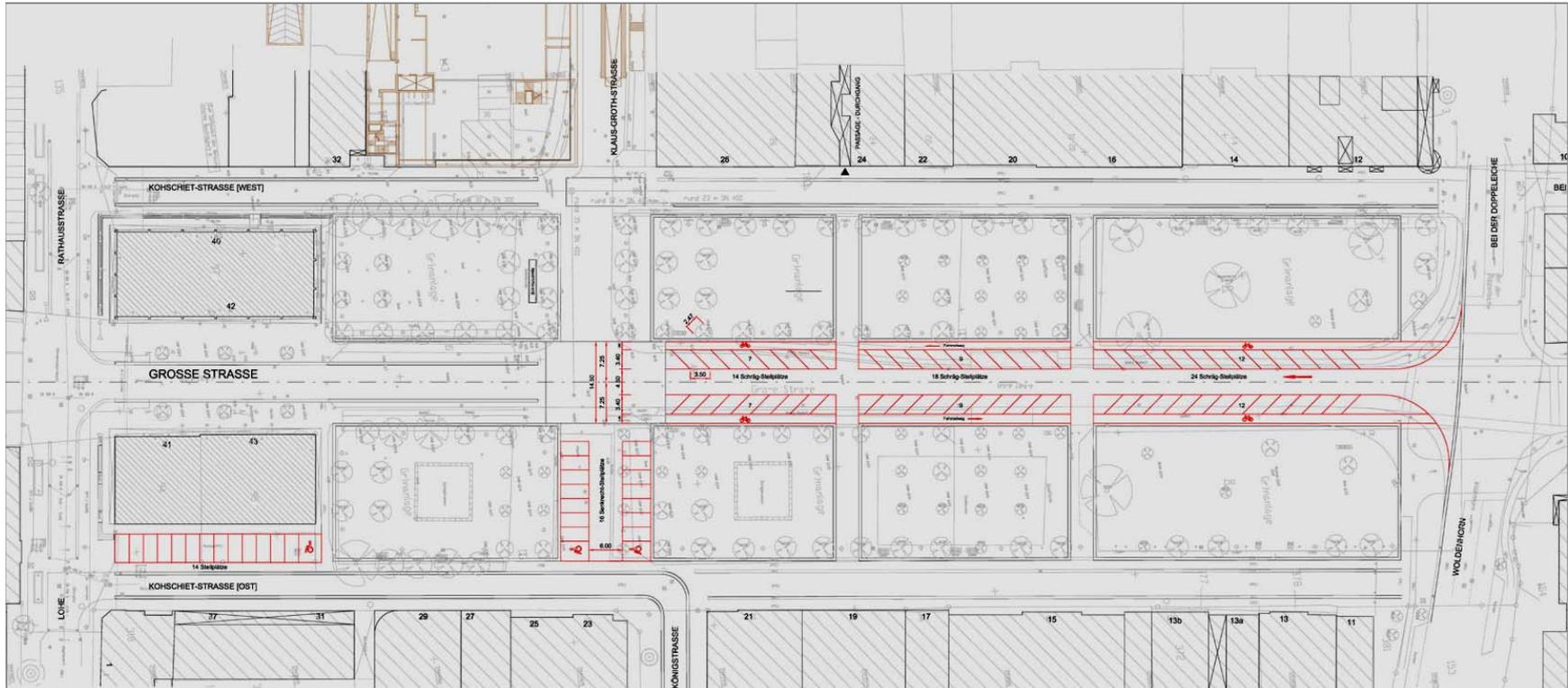
<b>VARIANTE – LÄNGS- UND SENKRECHTPARKEN (Variante D)</b>		
Standort	Stückzahl (ca.)	Anmerkung
Große Straße / Nördlicher Abschnitt (beidseitig, straßenbegleitend)	16	Längsparker
Große Straße / Mittlerer Abschnitt (beidseitig, straßenbegleitend)	48	Senkrechtparker
Seitliche Zufahrt zur Königstraße	15	Senkrechtparker (erweitert)
Kohschiet-Straße / Ost (südlicher Abschnitt, am östlichen Torhaus)	14	Senkrechtparker (erweitert, ohne Baum)
<b>GESAMT</b>	<b>93</b>	
Mehrung gegenüber Bestandszahl	+ 46	+ 98 %

- Deutliche Mehrung des Parkplatz-Angebotes gegenüber der Bestandssituation (fast 2,0-fach)
- Symmetrie der Gesamtanlage kann erhalten werden
- Separate Fahrradwegführung gegeben
- Deutliche Mehrung des Parkplatzangebotes zulasten von Verkehrssicherheit und komfortabler Nutzbarkeit der Senkrechtparkplätze durch fehlende Manövrier- und Sicherheitsstreifen !!! (Zwangslage kann vmtl. nur durch Wegnahme der straßenbegleitenden, beidseitigen Lindenreihe aufgelöst werden)
- Anlage des pflasterbefestigten Fahrradweges im Promenadenbereich zu Lasten der straßenbegleitenden Baumstandorte (Problematische Verschwenkungen)
- Organisation des ruhenden und fließenden Verkehrs weniger klar, vgl. Fahrradverkehr im Fußgängerbereich / Senkrechtpark-Anlage im Zentrum der Achse

### Variante D – Kombination mit Senkrecht - Mitte



## Anordnung des Ruhenden Verkehrs



### Variante E – Schrägparken mit Einrichtungsverkehr



## Anordnung des Ruhenden Verkehrs

<b>VARIANTE – SCHRÄGPARKEN MIT EINRICHTUNGSVERKEHR (Variante E)</b>		
Standort	Stückzahl (ca.)	Anmerkung
Große Straße (beidseitig, straßenbegleitend, zwischen Woldenhorn und Klaus-Groth-Straße)	56	Schrägparker
Seitliche Zufahrt zur Königstraße	16	Senkrechtparker
Kohschiet-Straße / Ost (südlicher Abschnitt, am östlichen Torhaus)	14	Senkrechtparker
<b>GESAMT</b>	<b>86</b>	
Mehrung gegenüber Bestandszahl	+ 39	+ 83 %

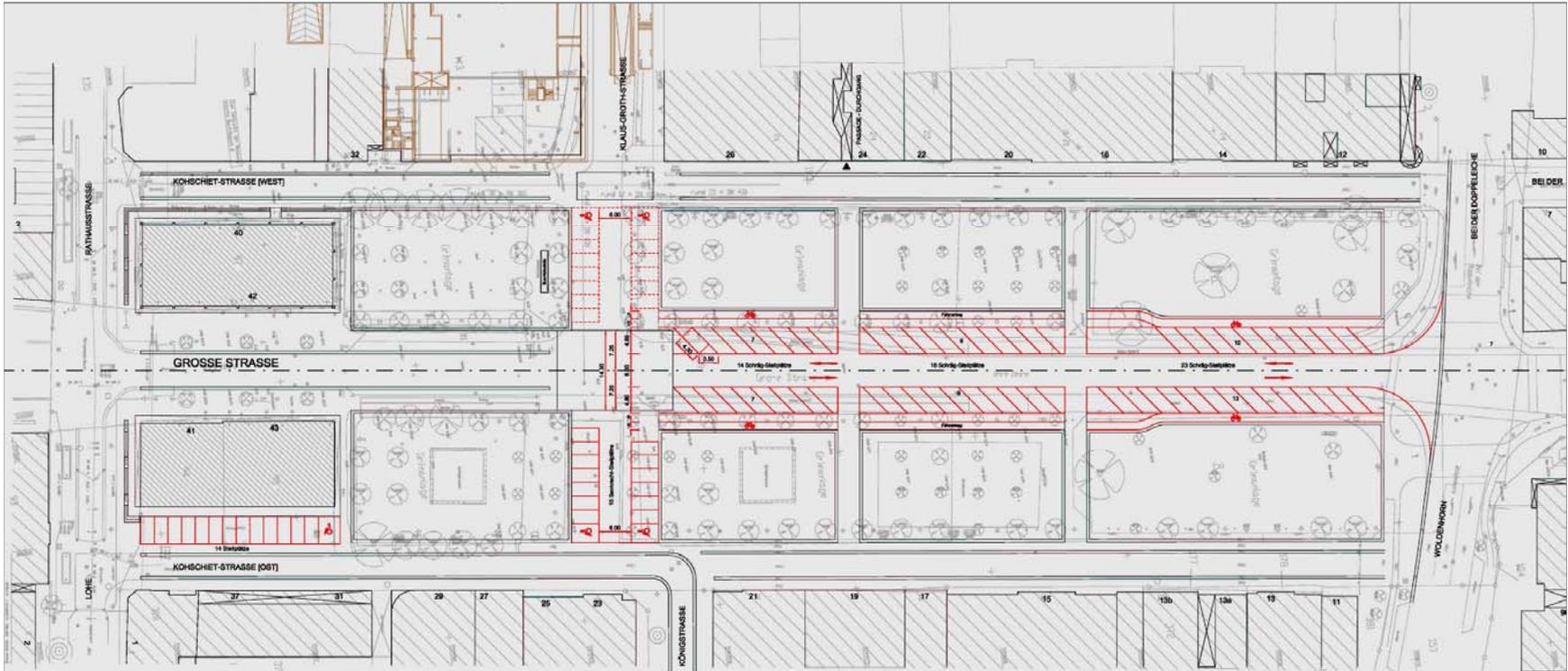


- Deutliche Mehrung des Parkplatz-Angebotes gegenüber der Bestandssituation (1,8-fach)
- Separate Fahrradwegführung gewährleistet (ohne Beeinträchtigung der Promenade)
- Vergleichsweise geringes verkehrliches Konflikt- und Risiko-Potential durch Schrāganordnung und Möglichkeit für Ausweich- und Umgehungsmanöver (bei Einrichtungsverkehr)
- Symmetrie der Gesamtanlage kann erhalten werden
- Einrichtungsverkehr widerspricht den Grundsätzen der verkehrskonzeptionellen Planungen für die Innenstadt / City hinsichtlich Flexibilität der Verkehrsströme
- Mit der aktuellen Bus-Linienführung und -taktung nicht kompatibel !
- Mit den Bedarfen / bestehenden Planungen zur Belieferung und Andienung des EKZ nicht kompatibel !
- Erzeugt u.U. zusätzliche Parkplatz-Suchverkehre

### Variante E – Schrägparken mit Einrichtungsverkehr



## Anordnung des Ruhenden Verkehrs



### Variante F – Schrägparken mit Zweirichtungsverkehr



## Anordnung des Ruhenden Verkehrs

<b>VARIANTE – SCHRÄGPARKEN MIT EINRICHTUNGSVERKEHR (Variante E)</b>		
Standort	Stückzahl (ca.)	Anmerkung
Große Straße (beidseitig, straßenbegleitend, zwischen Woldenhorn und Klaus-Groth-Straße)	55	Schrägparker
Seitliche Zufahrt zur Königstraße	15	Senkrechtparker
Kohschiet-Straße / Ost (südlicher Abschnitt, am östlichen Torhaus)	14	Senkrechtparker
<b>GESAMT</b>	<b>84</b>	
Mehrung gegenüber Bestandszahl	+ 37	+ 79 %

- Deutliche Mehrung des Parkplatz-Angebotes gegenüber der Bestandssituation (1,8-fach)
- Separate Fahrradwegführung gegeben
- Mehrung des Parkplatzangebotes geht zulasten von Verkehrssicherheit und komfortabler Nutzbarkeit (fehlende Manövrier- und Sicherheitsstreifen / unübersichtliche Ein- und Ausparksituation / Störungen des Verkehrsflusses in beide Richtungen u.a.)
- Anlage des pflasterbefestigten Fahrradweges im Promenadenbereich zu Lasten der straßenbegleitenden Baumstandorte
- Beeinträchtigung der gesamtträumlichen Qualität durch asymmetrische Parkplatz-Anordnung
- Parkplatz-Suchverkehr wird provoziert (dem Parkplatzsuchenden stehen nur die jeweils rechtsliegenden Stellplätze direkt zur Verfügung)

## Variante F – Schrägparken mit Zweirichtungsverkehr



## Anordnung des Ruhenden Verkehrs



### Variante G – Ohne Parkplätze in der Längsachse



## Anordnung des Ruhenden Verkehrs

<b>VARIANTE – OHNE PARKPLÄTZE IN DER LÄNGSACHSE</b> (Variante G)		
Standort	Stückzahl (ca.)	Anmerkung
Große Straße (beidseitig, straßenbegleitend, zwischen Woldenhorn und Klaus-Groth-Straße)	0	keine Parkplätze
Seitliche Zufahrt zur Königstraße	16	Senkrechtparker
Kohschiet-Straße / Ost (südlicher Abschnitt, am östlichen Torhaus)	14	Senkrechtparker
<b>GESAMT</b>	<b>30</b>	
Minderung gegenüber Bestandszahl (47)	- 17	- 36 %

- Komfortable Lösung für den Durchgangsverkehr, wird dauerhaft verankert
- Keine zusätzliche Beeinträchtigung durch Parkplatz-Such-Verkehre
- Minderung des Stellplatz-Angebotes gegenüber der Bestandssituation
- bei angezeigter Mehrfrequentierung durch EKZ - kein erkennbarer funktionaler Mehrwert für den Gesamttraum (Stärkung der Durchgangsverkehrsfunktion à la B75) – Trennfunktion der Verkehrsstrasse wird gestärkt
- Alternative Nutzungen (Markt u.ä.) bei einmal etabliertem Durchgangsverkehr schwer umsetzbar

### Variante G – Ohne Parkplätze in der Längsachse



## Vergleichende Betrachtung zu den Varianten

Variante		Gesamtzahl Stellplätze	Mehrung gegenüber Bestand	Verkehrsrichtungen	Verkehrssicherheit / -Risiko / Komfort	Verkehrsfliuss	Anordnung Fahrradweg	Einfluss auf den Baumbestand	Symmetrie Gesamtanlage	Funktionale Gliederung des Raumes	Anmerkungen
<b>C</b>	<b>Kombination mit Senkrecht Nord</b>	<b>82</b>	35	↔	●	○	●	●	●	●	Straßenbegleitendes Stellplatzangebot nimmt zum Rondeel hin ab / Senkrecht-parkplätze, wo es Baumbestand gestattet
<b>E</b>	<b>Schräg mit Einrichtungsverkehr</b>	<b>86</b>	39	→	●	●	●	●	●	●	Manövrierstreifen vorhanden / mit Bus-Linienverkehr nicht kompatibel / Einrichtungsverkehr entgegen städt. Innenstadt-Verkehrskonzept (Flexibilität)
<b>A</b>	<b>Längs</b>	<b>64</b>	17	↔	●	●	●	●	●	●	Manövrierstreifen vorhanden
<b>B</b>	<b>Senkrecht mit verkehrsb. Geschäftsbereich (20 km/h)</b>	<b>110</b>	63	↔	●	○	○	○	●	○	Fehlende Manövrierstreifen / mit Bus-Linienverkehr nicht kompatibel
<b>D</b>	<b>Kombination mit Senkrecht Mitte</b>	<b>93</b>	46	↔	○	○	○	○	●	○	Fehlende Manövrierstreifen / Straßenbegleitende Baumreihen im mittleren Abschnitt gefährdet !!!
<b>F</b>	<b>Schräg</b>	<b>84</b>	37	↔	○	○	○	○	○	○	Fehlende Manövrierstreifen / Straßenbegleitende Baumreihen zu beiden Seiten gefährdet !!!
<b>G</b>	<b>Ohne Parkplätze in der Achse</b>	<b>30</b>	-17	↔	○	●	●	●	●	○	Durchgangsverkehr wird raumpregend

**Vorzug**

Varianten in Rangfolge der Zwischen-Beurteilung vorsortiert !

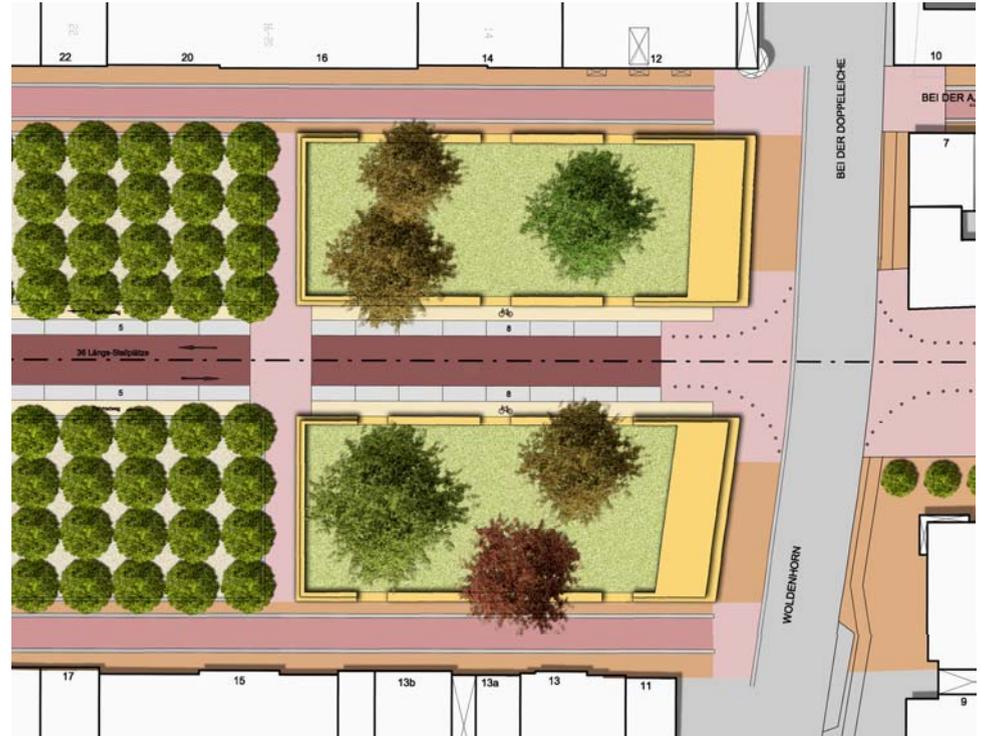
● Vorzüge / überwiegend positiv

○ Nachteile / deutliche Beeinträchtigungen bzw. Beschränkungen



# GESTALTUNG DER NÖRDLICHEN TORSITUATION

## Nördliche Torsituation



**Vorzug**

**„Kontur“**

## Nördliche Torsituation



**Vorzug**  
„Kontur“

Überarbeiteter **VORSCHLAG ZUR**

**VORZUGSVARIANTE**

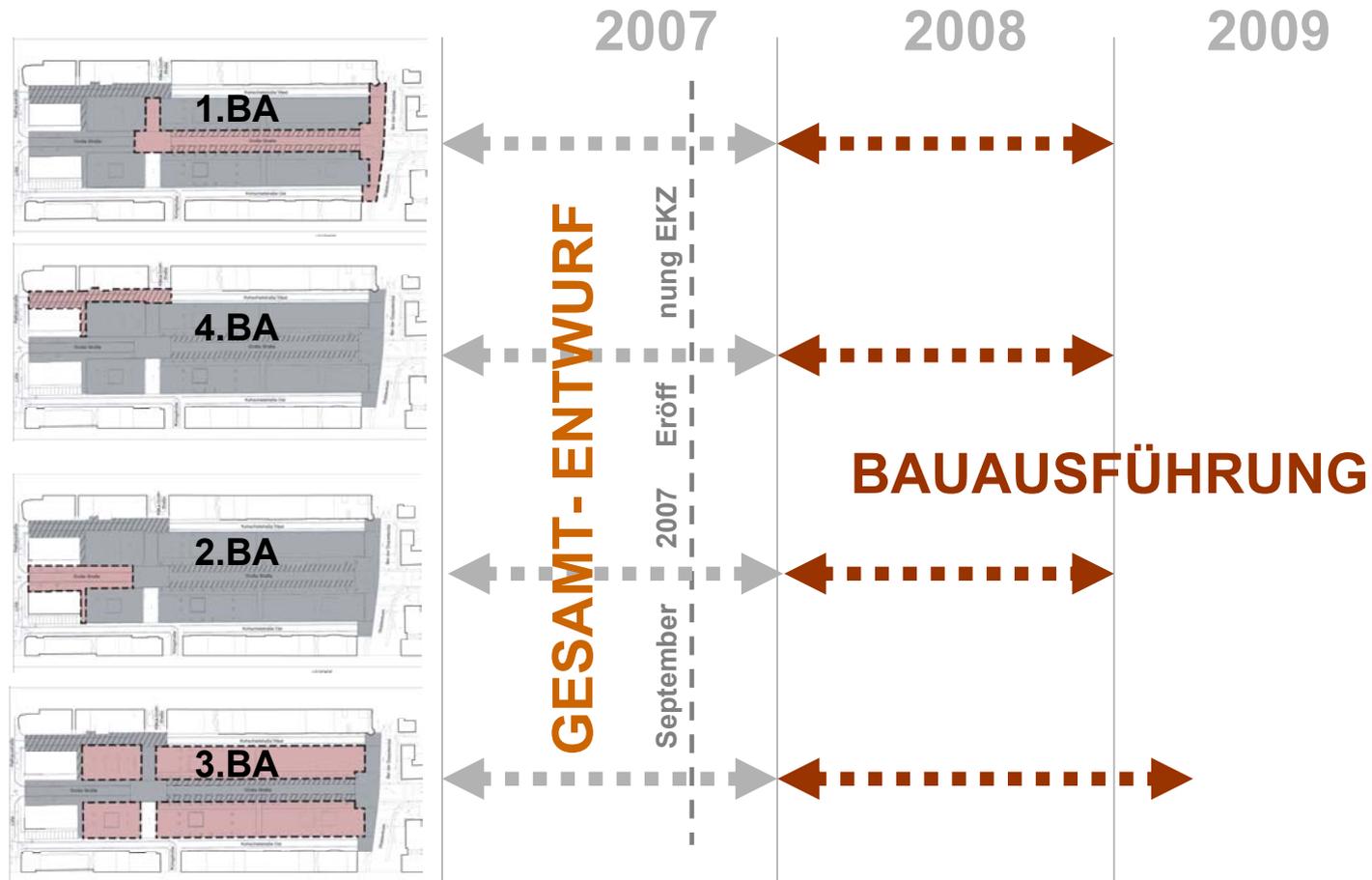
**FÜR DIE WEITEREN PLANUNGEN**

# Fortschreibung Vorzugsvariante - Große Straße Süd, Ahrensburg





## Projekt - Zeitstrahl



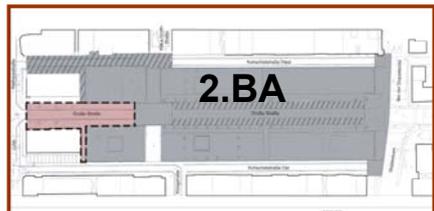
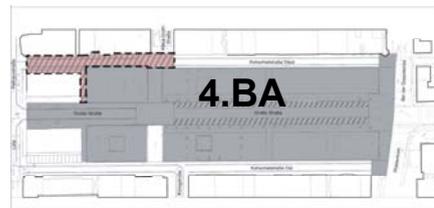
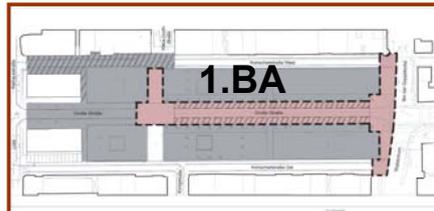


## Vorschlag zum Projekt - Zeitplan

<b>Juni 2007</b>	<b>UWA – BPA Beschluss zur Entwurfsplanung (1 Vorzugsvariante / 1 Alternative)</b>
<b>Juli / August</b>	<b>Entwurfsplanung</b>
<b>Anfang September 2007</b>	<b>UWA – BPA Vorstellung der Entwurfsplanung</b>
<b>September 2007</b>	<b>Fortschreibung Entwurf nach Empfehlungen der Ausschüsse</b>
<b>Oktober 2007</b>	<b>UWA – BPA Beschluss zur Ausführungsplanung</b>
<b>November – Dezember 2007</b>	<b>Genehmigungs- und Ausführungsplanung</b>
<b>Januar 2008</b>	<b>UWA – BPA Beschluss zur Realisierung</b>
<b>Februar – März 2008</b>	<b>Ausschreibung / Vergabe / Öffentlichkeitsarbeit (Baumschnitt)</b>
<b>April 2008</b>	<b>Baubeginn</b>
<b>April – Dezember 2008</b>	<b>Bauausführung (incl. Baum-Sommerschnitt Mai – Juni)</b>
<b>Dezember 2008</b>	<b>Abschluss der wesentlichen Baumaßnahmen (befestigte Flächen)</b>
<b>Frühjahr 2009</b>	<b>Pflanzarbeiten</b>



## Status der Förderantragstellung



### 1. BA (ohne Parkplätze) und 2. BA

- gem. Zuwendungsbescheid vom 27.10.2006 Städtebauförderung
- Bewilligungszeitraum: 01.01.2006 bis 31.12.2009
- Zuwendungshöhe: bis ca. **350.000 EUR** (40%-ige Anteilsfinanzierung)
- Auszahlung / Bereitstellung: Haushaltsjahr 2009 (bis 30.11.2009)

### 3. BA

- gem. Zuwendungsbescheid vom 09.11.2006 Städtebauförderung
- Bewilligungszeitraum: 01.01.2006 bis 31.12.2009
- Zuwendungshöhe: bis ca. **480.000 EUR** (31%-ige Anteilsfinanzierung)
- Auszahlung / Bereitstellung: Haushaltsjahr 2009 (bis 30.11.2009)

Summe Gesamtzuwendung (bis): **830.000 EUR**

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**