

Entwurfsbeschluss Große Straße

Ausarbeitungen zur Beschlussvorbereitung

Fragenkomplexe 1, 2, 4, 5 und 6

Ausgearbeitet von:

urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

für:

Stadt Ahrensburg - Bauamt
Manfred-Samusch-Str. 5
22926 Ahrensburg

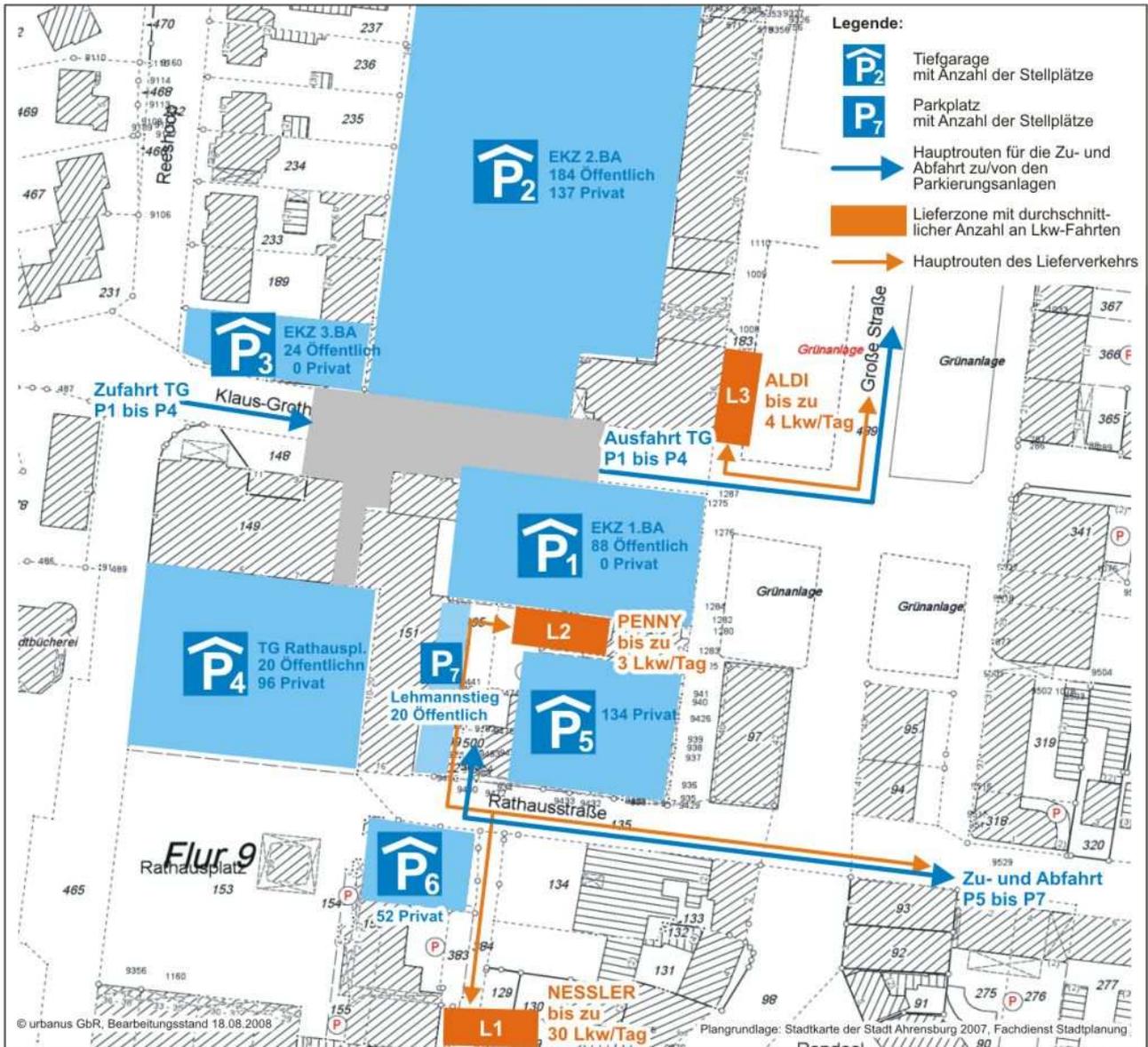
Fragenkomplex 1: Funktion Kl.-Groth-Straße und Auswirkungen auf Entwurf Große Str.

Die Klaus-Groth-Straße (Ost) stellt künftig einen besonders sensiblen Bereich dar, da hier nicht nur die Zu- und Abfahrt der Tiefgarage zur Erschließung von über 500 Stellplätzen liegen wird, sondern auch der Haupteingang des neuen EKZ. Mit der geplanten Tiefgaragen-Ein- und Ausfahrt werden die Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr zusätzlich eingeschränkt. Aus den Bildern am Ende des Kapitels ist zu entnehmen, wie sich die Stellplätze räumlich verteilen und wie sich die Verkehrsströme aus Parkierungsverkehr, Lieferverkehr und öffentlichen Busverkehr zusammensetzen.

Bei einer **Öffnung der Klaus-Groth-Str.** zwischen Manfred-Samusch-Str. und Große Straße wäre eine Verkehrsbelegung von **700 bis 1200 Kfz pro Tag** zu erwarten (vergleichbar mit Rathausstraße oder Lohe), die im Wesentlichen auf Parksuchverkehr beruhen. Dies würde die **Aufenthaltsqualität** hier bereits deutlich einschränken. Hinzu kommt, dass in der Klaus-Groth-Str. mit der Eröffnung des EKZ verstärkt mit querenden Fußgängerströmen zwischen EKZ und Rathausplatz zu rechnen ist. Auch für die Große Straße würde sich eine Freigabe der Klaus-Groth-Str. ungünstig auswirken, da durch eine Erweiterung der Netzdurchlässigkeit auch immer wieder Neuverkehr (sogenannte „induzierter Verkehr“) erzeugt wird. Zudem wäre eine solche Maßnahme kontraproduktiv zur Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV.

Genauso schwerwiegend wie die Kfz-Belegung wären bei einer Freigabe der Klaus-Groth-Str. die **verkehrstechnischen Konsequenzen**. Zum einen wäre eine Mischfläche angesichts der zu erwartenden Fuß- und Radverkehrsströme kaum vertretbar, zum anderen müsste die Zusammenführung der Tiefgaragenausfahrt mit dem oberirdisch fließenden Verkehr gestaltet werden. Auch dabei würden Konfliktpotenziale unter den Verkehrsmitteln entstehen. Bei einer Busführung über die Klaus-Groth-Str. wäre die Abtrennung einer Fahrgasse von mindestens 3,50m Breite ohnehin obligatorisch (vgl. auch Fragenkomplex 5).

Sowohl aus städtebaulicher Sicht als auch aus verkehrlicher Sicht liegt die verträglichste Lösung in einer Ausweisung der **Klaus-Groth-Str. als verkehrsberuhigte Zone** (analog zum Rondeel), oder noch besser als **Fußgängerzone**. Bei einer Fußgängerzone sollte das Radfahren zunächst probeweise ohne Zeiteinschränkung, der Lieferverkehr mit Zeitfenster zugelassen werden. Der Lieferverkehr ist ohnehin wegen der geringen Fahrzeugdichte als unkritisch zu beurteilen. Um das aus verkehrlicher Sicht besonders kritische Durchfahren zwischen der Klaus-Groth-Str. und der Großen Str. zu unterbinden, wird eine **bauliche Durchfahrtsperre** (z.B. mit Pollern) in Höhe der Tiefgaragenausfahrt empfohlen.



Parkierungsanlagen und Lieferzonen im Umfeld der Klaus-Groth-Straße (schematische Darstellung)

Kfz-Verkehr aus Parkieranlagen

Nr.	Bezeichnung	Anzahl Stellplätze		Umschlag [Kfz/Std+Tag]		Belegungsquote [%]		Kfz-Fahrten DTV-W	
		Öffentlich	Privat	Öffentlich	Privat	Öffentlich	Privat	Öffentlich	Privat
P1	EKZ 1.BA	88	0	6,0		85		898	
P2	EKZ 2.BA	184	137	6,0	1,2	85	90	1.877	296
P3	EKZ 3.BA	24	0	6,0		85		245	
P4	Rathausplatz	20	96	6,0	1,2	85	90	204	207
P5	Lehmannstieg	0	134		1,2		90		289
P6	Timmermann	0	52		1,2		90		112
P7	Lehmannstieg	20	0	8,0		100		320	
Gesamtsumme		336	419	Gesamtverkehr nach 2008				3.543	905
				davon Neuverkehr				2.122	296

Lieferverkehr aus Einzelhandel #

Nr.	Bezeichnung	Lkw-Fahrten DTV-W
L1	Nessler	60
L2	Penny	6
L3	Aldi	8
Gesamtsumme		74

Erläuterungen:

DTV-W Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an einem Werktag (Mo bis Sa)

Öffentlich Alle öffentlich zugänglichen Stellplätze (i.d.R. bewirtschaftete Stellplätze)

Privat Alle nicht öffentlich nutzbaren Stellplätze (überwiegend vermietete Stellplätze)

Lkw-Fahrten Die Belieferung findet z.T. nur an ausgewählten Wochentagen statt

Bus-Fahrten Berücksichtigt sind alle Buslinien, die derzeit über den Zentrums-Ring fahren

Da für Nessler keine Daten zur Verfügung stehen wurden die Lkw-Fahrten auf VKF-Basis geschätzt

Linienbusverkehr

Linie	Bezeichnung	Bus-Fahrten DTV-W
569	Stadtbus	60
576	Stadtbus	30
906	Regionalbus	14
8110	Regionalbus	14
Gesamtsumme		118

urbanus GbR 18.08.2008

Übersicht zum Parkierungs- und Lieferverkehr sowie zum ÖPNV im Umfeld der Klaus-Groth-Straße

Fragenkomplex 2: Anlieferverkehr

Der Lieferverkehr im Bereich Klaus-Groth-Str. / Große Straße wird maßgeblich geprägt von den Einrichtungen ALDI, PENNY und NESSLER. Wie die folgende Übersicht zeigt, liegt aber die Anzahl der Lkw-Fahrten in einer Größenordnung, die verkehrsplanerisch keine Relevanz hat (vgl. auch den Plan zu Fragenkomplex 1). Da die Ver- und Entsorgung des neuen EKZ rückwärtig über den Straßenzug „Bei der Doppeleiche“ erfolgen wird, ist zudem mit keiner wesentlichen Veränderung der Lkw-Bewegungen zu rechnen. Die Zu- und Abfahrt erfolgt heute in der Regel über Große Straße (mit rückwärtigem Einsetzen der Lkw in die Kohschietstraße West) und über Rathausstraße – Lohe, so dass die Gestaltung der Klaus-Groth-Straße und der Großen Straße keinen nennenswerten Einfluss auf den Lieferverkehr hat.

Nr.	Bezeichnung	Lkw-Fahrten DTV
L1	Nessler	60
L2	Penny	6
L3	Aldi	8
Gesamtsumme		74

Lieferverkehr im Umfeld der Klaus-Groth-Straße

Fragenkomplex 4: Parkplatzanordnung am Nordkopf der Großen Straße

Generell entspricht eine **Senkrechtaufstellung in Geschäftsstraßen**, Hauptverkehrsstraßen und Erschließungsstraßen nicht mehr zeitgemäßen verkehrsplanerischen Anforderungen. Die Erfahrung zeigt, dass vor allem unter Aspekten der **Verkehrssicherheit**, aber auch unter dem Gesichtspunkt des Ein- und Ausparkkomforts die Längs- bzw. Parallelaufstellung, in Einzelfällen auch eine Schrägaufstellung besser abschneiden und daher für das Parken in Straßenseitenräumen der o.g. Straßentypen zu empfehlen sind. Im Falle der Großen Straße kommt hinzu, dass auch der Radverkehr in die Fahrbahn verlegt werden soll, so dass sich hier durch ein Senkrechtparken zusätzliche Konfliktpotenziale ergeben (vgl. auch Fragenkomplex 6).

Im vorliegenden Fall ist weiter zu berücksichtigen, dass die betreffenden Stellplätze unmittelbar im **Zulauf bzw. im Aufstellungsbereich des Knotens Bei der Doppelreihe** / Woldenhorn liegen. Hier ist mit einer Häufung von Konflikten zwischen Ein- und Ausparkern und dem fließenden Verkehr, aber auch mit dem Radverkehr (in der Fahrbahn) zu rechnen. Dies gilt vor allem auch unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrszunahme durch den abfließenden Verkehr aus der Tiefgarage des EKZ.

Angesichts der insgesamt großzügigen Dimensionierung der Parkraumkapazitäten im Ahrensburger Stadtzentrum (inklusive der noch geplanten Erweiterungen z.B. Alte Meierei) sowie der künftigen Stellplatzkapazität in der neuen Tiefgarage wird ein **Verzicht von etwa 16 Stellplätzen** für vertretbar gehalten. Die Stellplätze in der Großen Straße sollten aus verkehrsplanerischer Sicht ohnehin den Kurzparkern vorbehalten werden. Eine **mögliche Kompensation** könnte auf der Fläche zwischen Große Straße und Kohschietstraße (West) erfolgen, wobei auch hier ein Senkrechtparken wegen der nahegelegenen Tiefgaragenausfahrt nicht unproblematisch ist. Diese Fläche könnte aber zunächst optional als mögliche Parkierungsfläche vorgehalten bzw. freigehalten werden.

Fragenkomplex 5: Busführung durch die Große Straße

*Ausarbeitung unter Berücksichtigung einer Abstimmung mit der VHH-PVG-Unternehmensgruppe am 18.08.2008 im Hause der VHH in Hamburg-Bergedorf
(Teilnehmer: Herr Remmler und Herr Dahmen, VHH - Herr Luft, urbanus GbR)*

Der öffentliche Busverkehr in der Stadt Ahrensburg wurde vor der baustellenbedingten Sperrung der Durchfahrt Große Straße – Klaus-Groth-Straße – Manfred-Samusch-Straße durch die Große Straße geführt. Seit den Bauarbeiten am neuen EKZ erfolgt eine zunächst **provisorische Linienführung über den Zentrums-Ring**. Nach Aussagen der VHH-PVG-Unternehmensgruppe als Betreiber des Stadtverkehrs gibt es zu dieser Führung bisher keine negativen Rückmeldungen seitens der Fahrgäste. Problematisch ist aus verkehrstechnischer Sicht allenfalls die derzeitige „Ersatzhaltestelle“ im Reeshoop (Süd).

Grundsätzlich ist zunächst anzumerken, dass der Busverkehr in Ahrensburg von **Linien mit geringer Bedienungsfrequenz** bestimmt wird. Die meisten Linien verkehren im Stunden- oder maximal Halbstundentakt, so dass sich hieraus keine verkehrsplanerisch relevanten Verkehrsbelastungen ergeben (vgl auch Fragenkomplex 1). Dies bedeutet, dass bei einem entsprechend dimensionierten Fahrbahnquerschnitt (mindestens 6,00m Breite) auch ein Miteinander von Busverkehr und Radverkehr unproblematisch ist. Das es aufgrund der derzeitigen Fahrplankonstellation (Taktknoten am Bahnhof) zu keinem bzw. nur sporadischem Begegnungsverkehr zwischen Linienbussen kommt, wäre in Ausnahmen auch eine Fahrbahnbreite von 5,50m akzeptabel, wenn taktile Niederborde die Fahrbahn abgrenzen.

Auf Grundlage der bisherigen Planungen und Abstimmungen mit der VHH-PVG-Unternehmensgruppe und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der ersten ISEK-Zukunftswerkstatt wurden **4 Varianten für die künftige Buserschließung** des Ahrensburger Stadtzentrums ausgearbeitet und hinsichtlich der Auswirkungen bewertet. Alle Varianten werden grundsätzlich für „machbar“ gehalten. Dagegen scheidet eine weitere, theoretisch denkbare Variante mit einer Linienführung über Rondeel – Hamburger Straße (Zentrum) aufgrund der etablierten Verkehrsberuhigung des Rondeels als hochwertige „Aufenthalts- und Ruhezone“ aus. Die 4 Varianten mit den zugehörigen Komplementärmaßnahmen und Bewertungen sind in der Anlage zusammengestellt. Die Einzelheiten zu den Varianten und den Bewertungen sind im Anhang zusammengestellt.

Die Ergebnisse der Variantenbetrachtung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- ⇒ **Eine Buslinienführung über die Große Straße** direkt durch das Stadtzentrum ermöglicht die Anlage einer zentralen Haltestelle, die praktisch den gesamten Zentrumsbereich erschließt, aber auch mit einer Reihe von verkehrlichen Nachteilen behaftet ist.
- ⇒ Eine **Verkehrsberuhigung auf den Busstrecken** mit einer Tempo-30-Regelung wird in diesem speziellen Fall von der VHH akzeptiert, eine weitere Reduzierung auf Tempo-20 oder sogar darunter aber ausgeschlossen.
- ⇒ Die **Buslinienführung über den Zentrumsring** lässt zwar keine „zentrale“ Erschließung zu, ermöglicht aber eine zügigere Fahrweise der Busse. Mit einer verlegten Haltestelle Rathaus und einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Bei der Doppeleiche / Große Straße kann aber ebenfalls eine gute Erschließungsqualität erreicht werden.
- ⇒ Eine Busführung durch die Große Straße ist unter den erwarteten Verkehrsbelegungen (4.500 bis 5.000 Kfz DTV und maximal 120 Linienbusse pro Tag) auch bei einer **Freigabe der Fahrbahn für den Radverkehr** generell unkritisch. Die Fahrbahnbreite müsste dann aber auf mindestens 6,00m ausgelegt werden.
- ⇒ Temporäre **Behinderungen für den Busverkehr** in der Großen Straße könnten sich in den Spitzenzeiten des abfließenden Verkehrs aus der EKZ-Tiefgarage an der Zufahrt zum Knoten Bei der Doppeleiche / Woldenhorn ergeben („Rückstau“).
- ⇒ Da die Haltestellen nach Vorgaben des HVV und des kreisweiten Nahverkehrsplans barrierefrei bzw. für die Bedienung mit Niederflurbussen mit einer Bord- bzw. Einstiegs- höhe von 16-18 cm auszuführen sind, kommt aus städtebaulicher Sicht für eine **„zentrale“ Haltestelle nur ein Standort in der Großen Straße** unmittelbar nördlich oder südlich der Verbindungsstraße Große Straße – Kohschietstraße (West) in Frage. Am sinnvollsten ist dabei eine Ausführung als Buskap entweder unmittelbar südlich der „Kopfbauten“ oder zwischen den „Kopfbauten“ in der Großen Straße. Bei einer Haltestellenanlage zwischen den „Kopfbauten“ wäre aus städtebaulichen Gestaltungsgründen eine Absenkung der Fahrbahn um ca. 16cm zu empfehlen. Auch wenn zunächst auf eine Busführung verzichtet wird, sollte eine solche Lösung bereits zum jetzigen Zeitpunkt im Zuge der geplanten Baumaßnahmen vorbereitet werden (durch entsprechende Gestaltung der Borde und des Untergrundes), um ggf. später eine aufwendige Umgestaltung zu vermeiden.

- ⇒ Machbar, aber aus ÖPNV-Sicht problematisch ist bei einer zentralen Erschließung durch die Große Straße bei allen Varianten die Weiterführung des Busverkehrs in Richtung Bahnhof. Die **Führung über Klaus-Groth-Straße** (vgl. dazu auch Fragenkomplex 1) schneidet dabei am ungünstigsten ab, da hier temporäre Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr, evtl. auch mit dem Lieferverkehr nicht auszuschließen sind. Zudem müssten die Ausfahrt zur M.-Samusch-Str. und die Zusammenführung der Busfahrbahn mit der Tiefgaragenausfahrt verkehrstechnisch geregelt werden. Da für die Busführung zudem die **Abtrennung einer Fahrgasse** erforderlich wäre (eine wichtige Forderung der VHH), hätte diese Variante auch negative Auswirkungen auf das städtebauliche Ambiente der Klaus-Groth-Straße mit dem Eingangsbereich zum EKZ und würde die städtebaulichen Potenziale deutlich einschränken.
- ⇒ Die **Führungen über Rathausstraße und Lohe** sind aufgrund der geringen Fahrgassenbreite von überwiegend 5,50m und der erforderlichen Schleppkurven der Busse **keine regelkonformen Lösungen**, da hier mittelfristig noch eine Dimensionierung für einen Gelenkbuseinsatz vorzusehen ist. Auf der anderen Seite wäre eine solche Busführung wegen der geringen Fahrtenfolge und dem nicht planmäßigen Begegnungsverkehr vor allem perspektivisch mit kleineren Fahrzeugeinheiten durchaus vertretbar. Nachteilig ist zudem, dass es in beiden Straßenzügen nur ein **Kleinpflaster als Fahrbahnbelag** gibt, der für die regelmäßige Befahrung mit größeren Buseinheiten zu einem höheren Instandhaltungsaufwand führen kann oder einen besonders befestigten Unterbau benötigt.
- ⇒ Die **Führung über Lohe – Carl-Barckmann-Str.** führt aber außerdem zu **Fahrzeitverlusten** und eventuell auch zu einem Anstieg der Betriebskosten, dessen Höhe aber von der künftigen Fahrplan- und Umlaufgestaltung abhängig ist und daher hier nicht beziffert wird. Bei der Führung über die Rathausstraße wäre eine Fahrgasse über den Rathausplatz anzulegen. Einem solchen Eingriff sollte aber unbedingt ein integriertes verkehrsstädtebauliches Gesamtkonzept für den Rathausplatz zugrunde liegen.
- ⇒ Um die zentrale Erschließung bzw. die Erreichbarkeit des Stadtzentrums durch den ÖPNV zu verbessern, wird perspektivisch die Einrichtung einer Haltestelle in der Hamburger Straße (Zentrum) nördlich des AOK-Knotens vorgeschlagen, die durch eine neue Verbindungsstraße zwischen Manfred-Samusch-Str. und Hamburger Str. (südlich Rathausplatz) angefahren wird.

Empfehlungen des Gutachters in Abstimmung mit der VHH:

Unter Abwägung aller verkehrlichen und städtebaulichen Aspekte wird zunächst eine Buslinienführung über den Zentrums-Ring empfohlen. Um die Attraktivität und Rahmenbedingungen für den ÖPNV zu verbessern, werden als Komplementärmaßnahmen die Neueinrichtung einer Haltestelle im Knotenbereich Bei der Doppeleiche / Große Straße (zur Erschließung der Großen Straße) sowie eine Verlegung der Haltestelle Rathaus zum Rathausplatz (zur besseren Erschließung des westlichen Zentrumsbereiches) vorgeschlagen. Zudem sollte die Einrichtung einer zentralen Haltestelle in der Hamburger Straße (Zentrum) weiter verfolgt werden.

Perspektivisch wird als Alternative eine Buslinienführung über die Rathausstraße favorisiert, insbesondere wenn auf der entsprechenden Buslinie nur noch Midi- oder Kleinbusse eingesetzt werden. Dazu wären aber entsprechende bauliche Maßnahmen auf dem Rathausplatz im Kontext mit einem städtebaulichen Konzept („Fahrgasse“) und in der Rathausstraße (Prüfung und ggf. Befestigung des Fahrbahnaufbaus) erforderlich. In diesem Zusammenhang wäre dann auch mit den Verkehrsbetrieben zu verhandeln, ob ein Tempo-30 oder sogar ein Tempo-20-Limit für den Stadtbusverkehr akzeptiert wird (derzeit wird Tempo-20 von der VHH abgelehnt).

Die Variante „Klaus-Groth-Straße“ sollte hingegen nicht mehr weiterverfolgt werden.

Fragenkomplex 6: Radverkehr in der Großen Straße

Ausarbeitung unter Berücksichtigung einer Abstimmung mit dem ADFC am 01.08.2008 (Herr Steuer, Herr Henschke) und der darauf aufbauenden Stellungnahme vom 11. August

Bei der erwarteten Verkehrsbelegung in der Großen Straße von maximal 5.000 Kfz pro Tag wird eine **Führung des Radverkehrs in der Fahrbahn** in Verbindung mit einer Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h oder sogar 20 km/h für gut vertretbar gehalten. Der **Lieferverkehr** und ein eventueller **Busverkehr** ist aufgrund der geringen Frequenz ebenfalls als unkritisch zu bewerten. Die Einbindung des Radverkehrs in die Fahrbahn entspricht auch der Funktion und dem Charakter der Großen Straße als Erschließungs- und Geschäftsstraße. In Verbindung mit der Führung über Klaus-Groth-Str. und Lohe könnte die Große Straße damit zu einer Hauptverbindung im Ahrensburger Radverkehrsnetz aufgewertet werden.

Um die Verkehrssicherheit zu optimieren, sollte für unsichere Verkehrsteilnehmer -insbesondere Kinder- eine **Freigabe des Fußweges für Radfahrer** erfolgen (Zusatzschild „Fahrrad frei“). Die Erfahrungen zeigen, dass bei der erwarteten Kfz-Verkehrsbelegung eine „Ausweichmöglichkeit“ in einen gesicherten bzw. Kfz-freien Verkehrsraum sinnvoll ist.

In Abhängigkeit von der künftigen Gestaltung der Großen Straße Nord und des Alten Marktes sind dann auch die **Querungen am Knoten Bei der Doppeleiche / Woldenhorn** neu zu gestalten bzw. der neuen Radverkehrsführung anzupassen. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen ist zunächst die Ein- und Ausfädelung von der Großen Straße zum besagten Knoten auf einen Radweg die sicherste Lösung, da dann die Querungen am Knoten zunächst unverändert bleiben können. Sollte auch im nördlichen Abschnitt der Großen Straße eine Radverkehrsführung im Straßenraum umgesetzt werden, wären dann entsprechende Aufstellbereiche vor dem Knoten (sogenannte „Fahrradschleusen“) zu empfehlen.

Das von den Planern favorisierte **Großpflaster für die Große Straße** in geschnittener Ausführung stellt auch für den Radverkehr eine ausreichend komfortable Befahrung sicher. Durch eine Minimierung der Fugenbreiten und eine Diagonalverlegung lassen sich Fahrbedingungen noch weiter optimieren. Wichtig wäre es, durch eine entsprechende Oberflächenbehandlung, eine möglichst hohe Griffigkeit zu erreichen.

Zusammenfassung der Empfehlungen

Die Große Straße bildet sowohl in verkehrlicher wie auch in städtebaulicher Hinsicht einen „Schlüsselbereich“ im Ahrensburger Stadtzentrum und demzufolge auch einen wichtigen **Baustein im neuen Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK)**. Aufgrund der zeitlichen Vorgaben im Hinblick auf die Förderkulisse, ist eine Entscheidung über die Gestaltung und die Verkehrsführung im Umfeld der Großen Straße vor der Fertigstellung und Verabschiedung des ISEK zu treffen. Aufgrund der Bedeutung des Stadtzentrums für die Gesamtstadtentwicklung sowie der Komplexität des Verkehrssystems sind diese Stellungnahme und die daraus abgeleiteten Empfehlungen immer im Kontext mit einem noch zu erstellenden Gesamtkonzept für das Stadtzentrum zu betrachten.

Es ist daher unbedingt erforderlich, die zentralen verkehrs-städtebaulichen Fragestellungen für die Entwicklung des Stadtzentrums im ISEK weiter zu behandeln und das Konzept für die Große Straße und die Klaus-Groth-Straße in ein Gesamtkonzept einzubinden. **Bestandteile des ISEK-Gesamtkonzeptes** müssen in verkehrlicher Hinsicht sein:

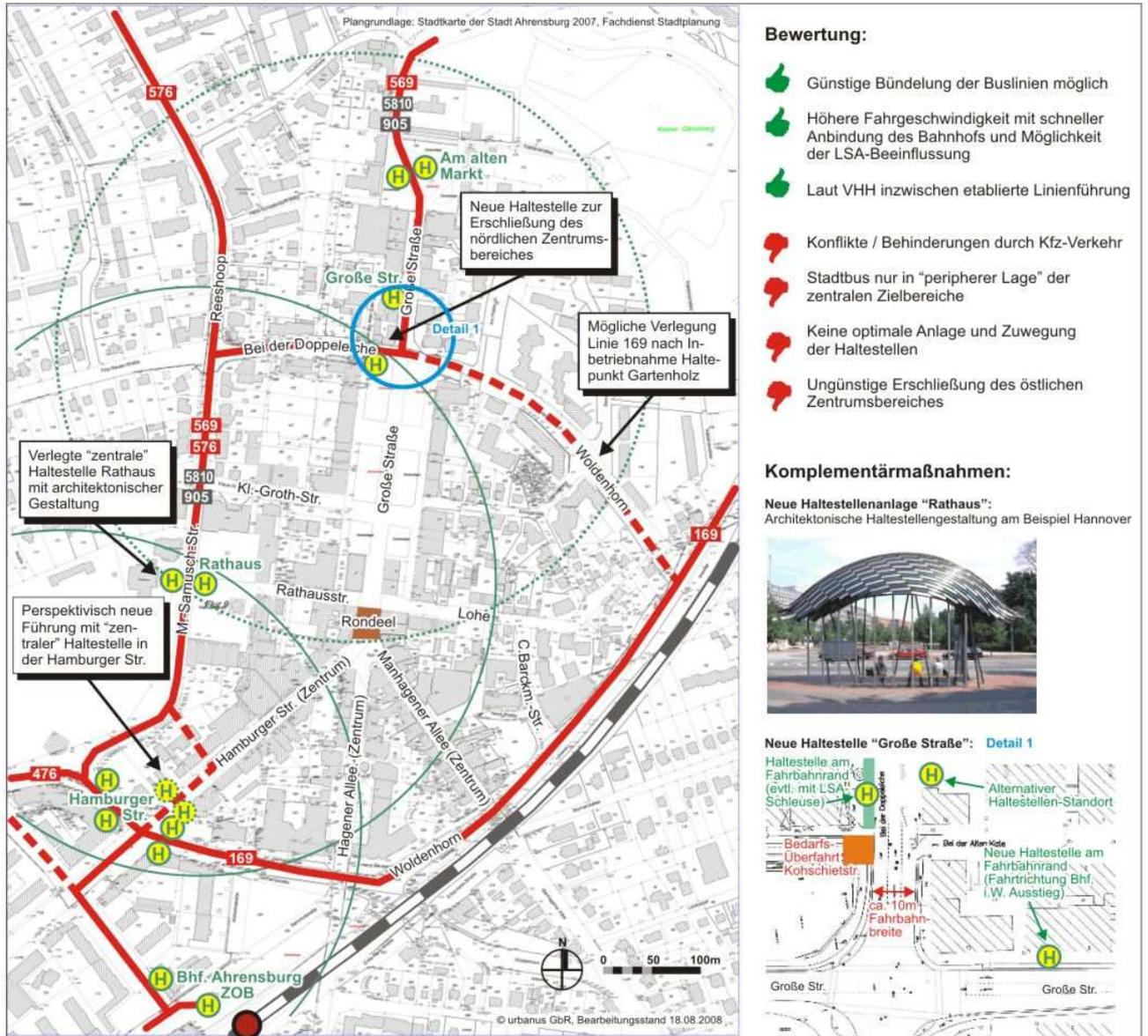
- + Ein Erschließungskonzept für das Stadtzentrum unter besonderer Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV, des Lieferverkehrs und des Anwohner-Kfz-Verkehrs,
- + ein Parkierungskonzept für das Stadtzentrum mit Festlegung von Stellplatz-Kapazitäten, Standorten von Parkieranlagen und Bewirtschaftungsformen,
- + die Weiterentwicklung des Gestaltungskonzeptes in der Großen Straße mit Weiterführung Richtung Alter Markt – Schloss / Marstall,
- + die funktionale Ausrichtung bzw. Einbindung der besonders „sensiblen“ Straßenzüge Große Straße Süd (Durchbindung zur Rathausstraße), Lohe, Rathausstraße, Hamburger Str. (Zentrum), Hagener Allee (Zentrum) und Manhagener Allee (Zentrum) unter Berücksichtigung verkehrsberuhigender Maßnahmen.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich folgende zusammenfassende **Empfehlungen für die Verkehrsgestaltung in der Großen Straße und der Klaus-Groth-Straße**:

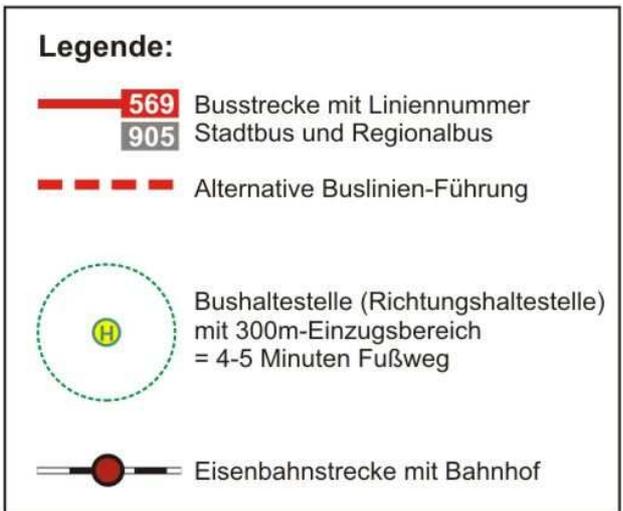
- ⇒ Gestaltung der Großen Straße als Erschließungs- und Geschäftsstraße mit 6,00m breiter Fahrbahn und mindestens 2,20m breitem Parkstreifen,
- ⇒ Einführung einer Tempo-30-Zone (soweit ordnungsrechtlich durchsetzbar auch Tempo-20) für den gesamten Innenstadtbereich innerhalb des Zentrums-Ringes,
- ⇒ Längsparken statt Senkrechtparken vor dem Knoten Große Straße / Bei der Doppeleiche,

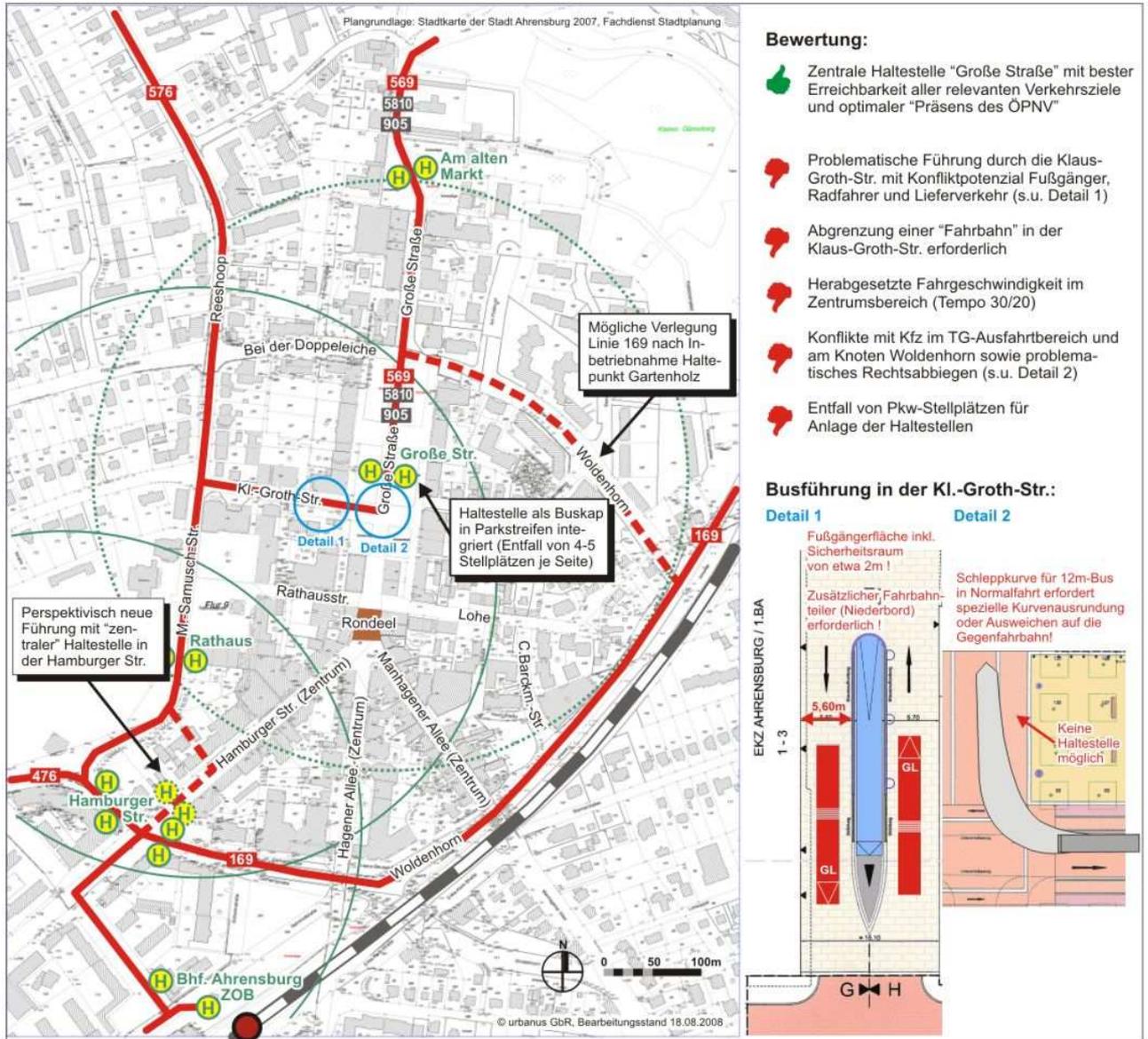
- ⇒ Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit Freigabe des straßenbegleitenden Fußweges für Radverkehr,
- ⇒ Ausweisung der Klaus-Groth-Straße als Fußgängerzone mit Freigabe für den Lieferverkehr (mit Zeitfenster) und für den Radverkehr (probehalter ohne Zeitfenster),
- ⇒ Führung des öffentlichen Busverkehrs über den Zentrums-Ring mit Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich Große Str. Nord / Bei der Doppeleiche und perspektivisch einer Verlegung und gestalterischen Aufwertung der bestehenden Haltestelle „Rathaus“,
- ⇒ bauliche Vorbereitung einer Haltestellenanlage im Bereich Große Straße Süd zwischen den „Kopfbauten“ (Bord und Fahrbahn-Unterbau),
- ⇒ Weiterverfolgung der Option einer neuen „Zentrumshaltestelle“ in der Hamburger Str. (Zentrum) mit Erschließung über eine neue Verbindung zwischen M.-Samusch-Str. und Hamburger Straße.

Anhang:
Varianten für die Busführung im Ahrensburger
Stadtzentrum mit Bewertung

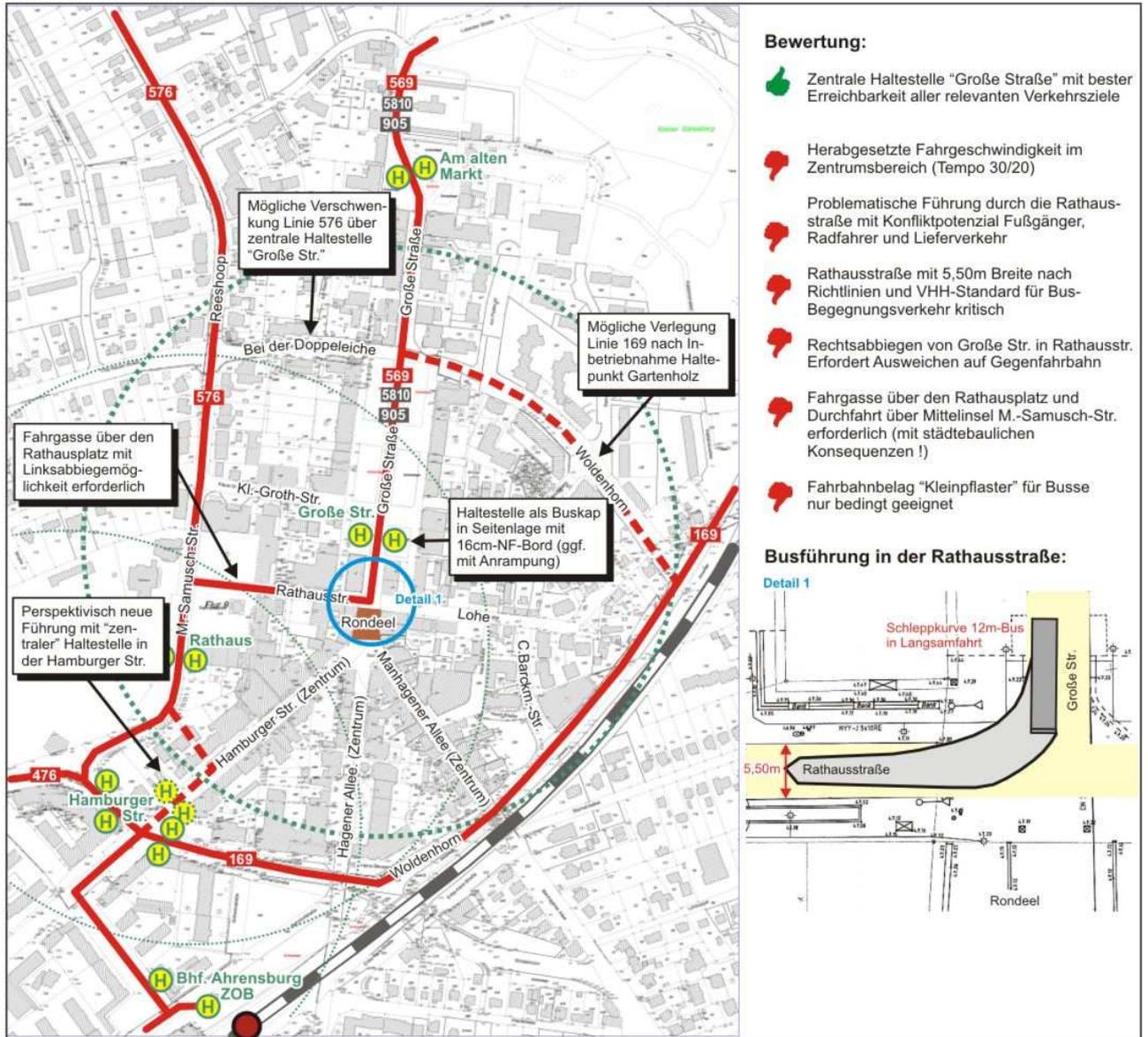


ÖPNV-Erschließung Variante 1 "Zentrums-Ring"

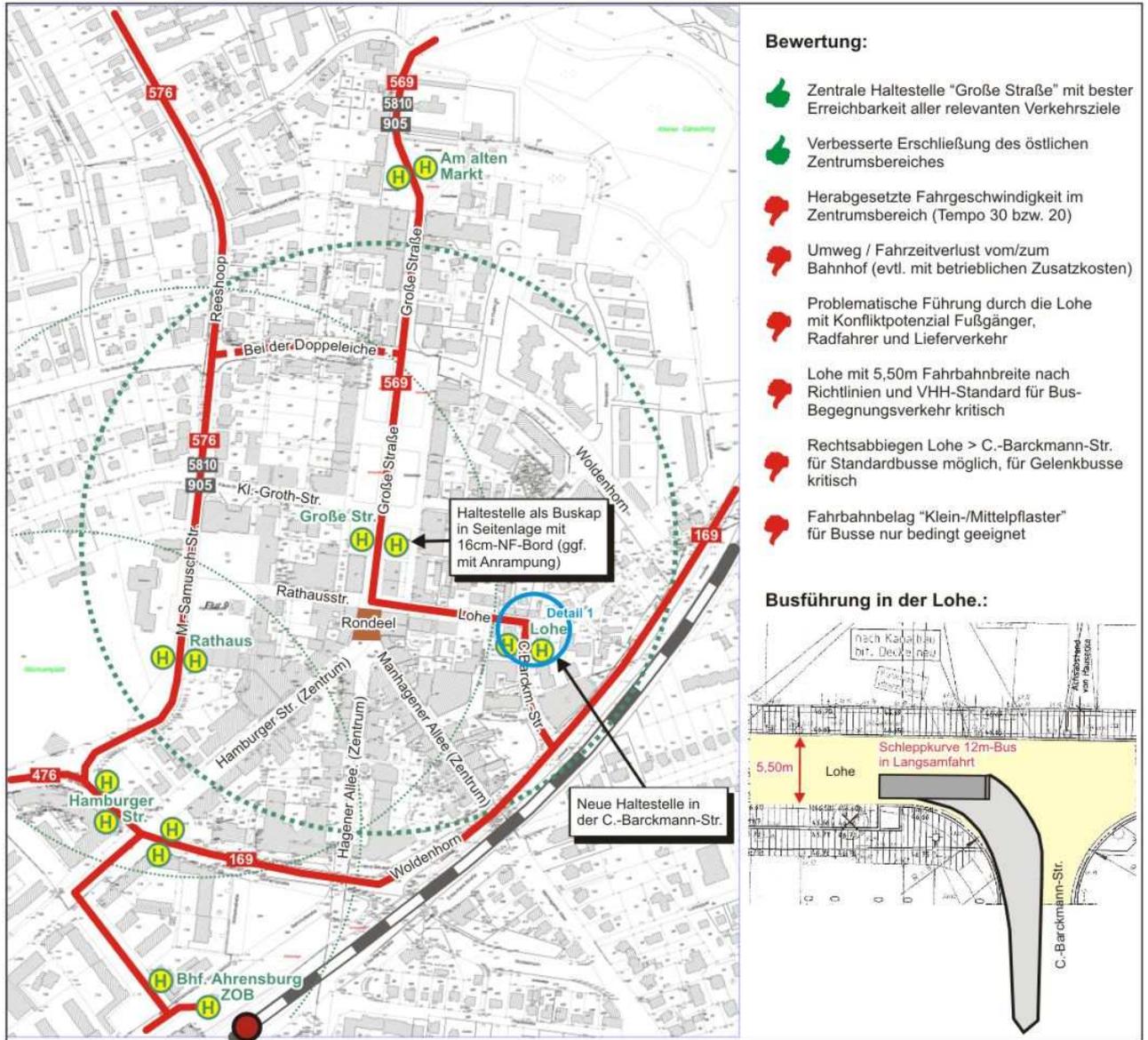




ÖPNV-Erschließung Variante 2 "Klaus-Groth-Straße"



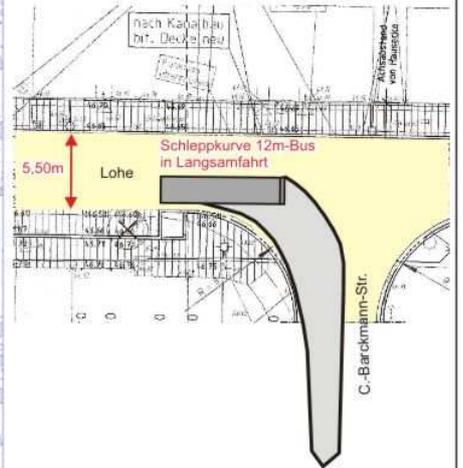
ÖPNV-Erschließung Variante 3 "Rathausstraße"



Bewertung:

- Zentrale Haltestelle "Große Straße" mit bester Erreichbarkeit aller relevanten Verkehrsziele
- Verbesserte Erschließung des östlichen Zentrumsbereiches
- Herabgesetzte Fahrgeschwindigkeit im Zentrumsbereich (Tempo 30 bzw. 20)
- Umweg / Fahrzeitverlust vom/zum Bahnhof (evtl. mit betrieblichen Zusatzkosten)
- Problematische Führung durch die Lohe mit Konfliktpotenzial Fußgänger, Radfahrer und Lieferverkehr
- Lohe mit 5,50m Fahrbahnbreite nach Richtlinien und VHH-Standard für Bus-Begegnungsverkehr kritisch
- Rechtsabbiegen Lohe > C.-Barckmann-Str. für Standardbusse möglich, für Gelenkbusse kritisch
- Fahrbahnbelag "Klein-/Mittelpflaster" für Busse nur bedingt geeignet

Busführung in der Lohe.:



ÖPNV-Erschließung Variante 4 "Carl-Barckmann-Straße"

Legende:

- Busstrecke mit Liniennummer 569 Stadtbus und Regionalbus
- Alternative Buslinien-Führung
- Bushaltestelle (Richtungshaltestelle) mit 300m-Einzugsbereich = 4-5 Minuten Fußweg
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof