

STADT AHRENSBURG - Beschlussvorlage -		Vorlagen-Nummer 2008/106/1
öffentlich		
Datum 26.08.2008	Aktenzeichen IV2.5/IV.0	Federführend: Frau Kirchgeorg

Betreff

Vorstellung der überarbeiteten Entwurfspläne für den Ausbau der Großen Straße und deren Vereinbarkeit mit der Verkehrsplanung

Beratungsfolge Gremium Bau- und Planungsausschuss	Datum 03.09.2008	Berichterstatter
---	----------------------------	-------------------------

Beschlussvorschlag:

1. Die Klaus-Groth-Straße wird ausgewiesen als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325/326), in dem nur Anlieferverkehr zugelassen ist. ÖPNV und Individualverkehr werden nicht zugelassen.
2. Die Erschließung des Blockinnenbereiches zwischen Rathausstraße und Klaus-Groth-Straße erfolgt über die Große Straße/Rathausstraße/Lehmannstieg.
3. Die ÖPNV-Erschließung des Stadtzentrums erfolgt über den Zentrum-Ring.
4. In der Großen Straße-Süd wird eine Bushaltestelle in der Ausführungsplanung optional berücksichtigt.
5. In der Großen Straße werden entlang der Mittelachse keine Senkrechtparkplätze, sondern nur Parkplätze in Längsaufstellung angelegt. Eine Kompensation der 16 Parkplätze erfolgt in der verlängerten Klaus-Groth-Straße zwischen westlicher Kohschießstraße und Große Straße.
6. Die Mittelachse der Großen Straße ist mit geschnittenem Granitpflaster in unterschiedlichen Größen mit engen Fugen auszubauen.
7. Der geänderten Entwurfsplanung, Variante 3, wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Es wird Bezug genommen auf folgende aktuelle Beschlüsse:

- 07.05.2008 (Vorlage 2008/076) Entwurfsbeschluss des Umweltausschusses sowie Entwurfsbeschluss des Bau- und Planungsausschusses mit der Maßgabe der Ausweisung eines „verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches“ im Abschnitt zwischen Rathausstraße/Lohe und verlängerter Klaus-Groth-Straße (Aufhebung des Radweges zugunsten einer Mischfläche), ferner Forderung nach einer abgestimmten Verkehrsplanung für die Klaus-Groth-Straße und Große Straße als Grundlage für den Entwurf.
- 02.07.2008 Vorstellung von Netzvarianten für den Individualverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr in der Innenstadt. Die Verwaltung wird gebeten, die wesentlichen Vor- und Nachteile der Varianten aufzulisten.
- 02.07.2008 (Vorlage 2008/106) Beschluss zur Erarbeitung eines Verkehrs- und Buslinienkonzeptes als Entwurfsgrundlage. Die vorgelegte Analyse von Schwachstellen und Risikobereichen für alle Verkehrsarten sowie Optimierung der Radwegführung wird als nicht ausreichend angesehen.
- 16.07.2008 Beschluss, den Innenstadtbereich grundsätzlich als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich im Sinne des § 45 Abs. 1d StVO anzusehen.

Am 22.07.2008 fand auf Einladung der Bürgermeisterin ein Gespräch mit Vertretern der Fraktionen statt, in dem einvernehmlich die Absicht erklärt wurde, den Ausbau der Großen Straße fortzuführen und am 03.09.2008 den Entwurf zu beschließen. Die Bürgermeisterin wies darauf hin, dass angesichts der terminlichen Bindung an den Fördermittelgeber keinerlei weiterer zeitlicher Aufschub der Beschlussfassung möglich ist.

In Vorbereitung der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses am 03.09.2008 wurde die Verwaltung gebeten, bis zum 28.08.2008 folgende Fragen zu beantworten:

1. Entwurf Große Straße

Auswirkungen folgender Verkehrsvarianten der Klaus-Groth-Straße auf die Große Straße (Belastungszahlen für Individualverkehr, Lieferverkehr, Bus) und Wertung für den Entwurf Große Straße:

- Klaus-Groth-Straße als verkehrsberuhigter Bereich
- Klaus Groth Straße als normale Straße mit Individualverkehr und Busverkehr
- Klaus-Groth-Straße als Fußgängerzone

2. Anlieferverkehr im Umfeld der Großen Straße/Klaus-Groth-Straße:

Wann, von wem, in welcher Form, in welchem Umfang erfolgt die Zu- und Abfahrt? Auswirkungen auf die Große Straße bezüglich Pflastermaterial und Radwegesicherheit. Plan mit den Anlieferpunkten und den Lieferzeiten.

3. Welcher **Untergrund** und welches **Großpflaster** in der Großen Straße eignet sich für die Befahrung mit Bussen und Schwerlastverkehr/Lieferverkehr sowie für Radfahrer, Behindertenrollatoren etc.? Gibt es eine Geschwindigkeitsgrenze für Großplatten/-pflaster?

4. Parkplatzanordnung am Nordkopf der Großen Straße:

Wenn statt Senkrechtparkplätzen Längsparkplätze gebaut würden, wo wäre eine Kompensation der fehlenden Parkplätze möglich?

5. Wenn der Bus durch die Große Straße führe,

- welche Auswirkungen ergäben sich für den Individualverkehr und den Radverkehr?
- welche Bushaltestellen wären möglich?
- welche ist die bevorzugte Linienführung der VHH?
- bei eventueller Linienführung durch Lohe oder Rathausstraße: Sind bauliche Maßnahmen notwendig? Sind betriebstechnische Mehrkosten zu erwarten?

6. Stellungnahme vom ADFC zur Sicherheit von Radfahrern einholen:

- für Variante 2 c (Radfahrer auf der Fahrbahn, Fußweg mit „Radfahrer frei“) mit und ohne Busverkehr sowie am Nordkopf mit Senkrechtparkplätzen und Längsparkplätzen,
- für eine Variante, bei der der Radfahrer ganz auf der Fahrbahn geführt wird und der Gehweg nur den Fußgängern vorbehalten bleibt (Schild „Gehweg“)
- Fahrbahnbelag Großpflaster für Radfahrer?

Stellungnahme zu Punkt 1, 2, 4, 5, 6 vom Büro Urbanus / Lübeck:

Siehe Anlage 1

Stellungnahme zu Punkt 3 vom Büro Herbstreit Landschaftsarchitekten und Planungsbüro Hahm:

Siehe Anlage 2

Stellungnahme zu Punkt 6 vom ADFC, Landesverband Hamburg e.V.:

Siehe Anlagen 3 und 4

Abstimmung mit der Verkehrsaufsicht:

Siehe Anlage 5

Entwurf Große Straße-Süd

Anhand dieser Stellungnahmen wurde die Entwurfsvariante 2c (siehe Protokoll Nr. 11/2008 vom 02.07.2008, handschriftliche Seite 35 - 37) leicht modifiziert.

Dieser nunmehr als Entwurfsvariante 3 in Anlage 6 und 7 vorgelegte Plan weist folgende Grundzüge auf:

- Radfahrer: Mitnutzung der Fahrbahn oder des Gehweges
- Parkplätze entlang der Großen Straße komplett in Längsaufstellung
- Dafür 16 Ersatzparkplätze in der verlängerten Klaus-Groth-Straße
- Querprofil Große Straße: Fahrbahn 6,00 m, Parkplätze 2,25 m, Gehweg mit „Radfahrer frei“ mindestens 2,00 m

- Fahrbahnbelag: Granitpflaster 30 x 20 cm, Oberfläche gesägt oder geflammt, enge Fuge, Farbe in Anlehnung an das vorhandene Material (Bohus-Granit, Kernporphyr) in verschiedenen Rottönen. Mustersteine werden in der Sitzung vorgelegt
- Bauklasse III
- Berücksichtigung von später nachrüstbaren Bushaltestellen zwischen den Kopfbauten durch die Möglichkeit, den Fahrbahnbereich für den Einsatz von Niederflurbussen absenken zu können. Die Fußwege-Mischfläche bleibt niveaugleich mit den angrenzenden Nebenflächen.

Pepper
Bürgermeisterin

Anlagen:

- Anlage 1: Verkehr
- Anlage 2: Pflaster
- Anlage 3: ADFC
- Anlage 4: Planungsvariante 2
- Anlage 5: Verkehrsaufsicht
- Anlage 6: Entwurf Variante 3
- Anlage 7: Schnitte

Entwurfsbeschluss Große Straße

Ausarbeitungen zur Beschlussvorbereitung

Fragenkomplexe 1, 2, 4, 5 und 6

Ausgearbeitet von:

u r b a n u s GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

für:

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

Lübeck, den 23.08.2008

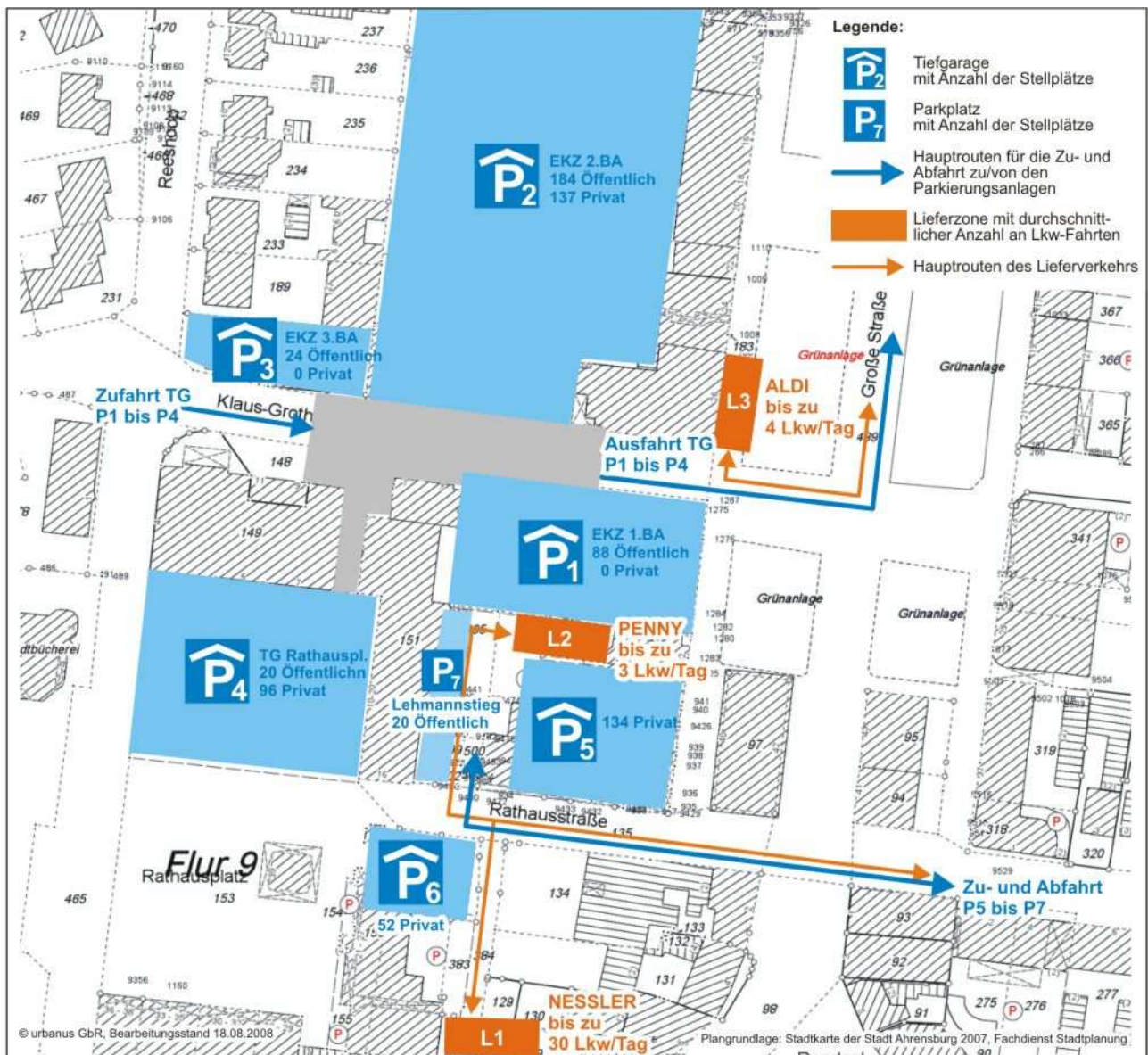
Fragenkomplex 1: Funktion Kl.-Groth-Straße und Auswirkungen auf Entwurf Große Str.

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 Parkierungsanlagen

Nr.	Bezeichnung	Anzahl Stellplätze		Umschlag [Kfz/Stp+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. Dass 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 Niederflrbusen 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.

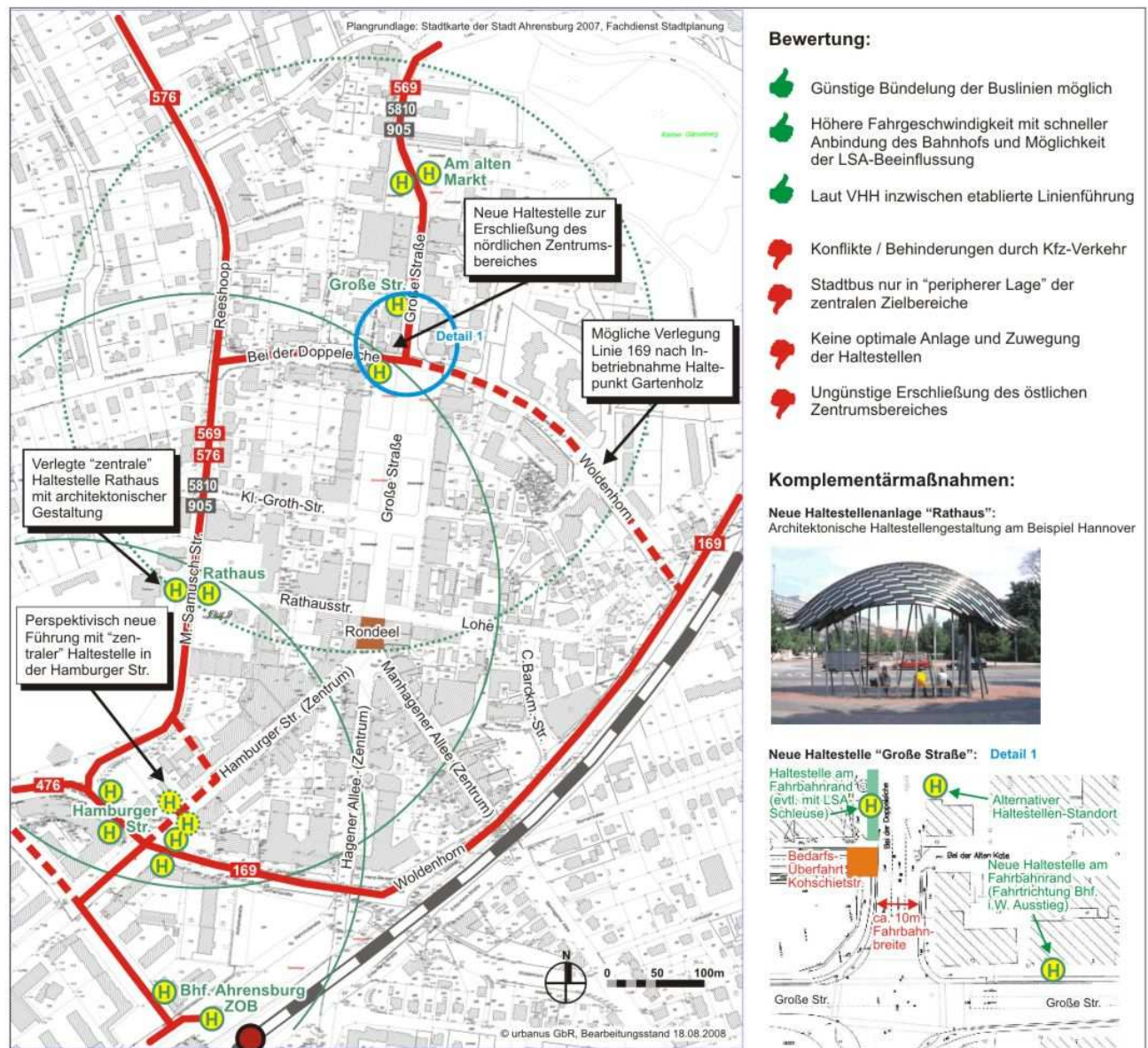
Vor diesem Hintergrund ergeben sich folgende zusammenfassende **Empfehlungen für die Verkehrsgestaltung in der Großen Straße und der Klaus-Groth-Straße**:

- ⇒ 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 (probehälter 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:

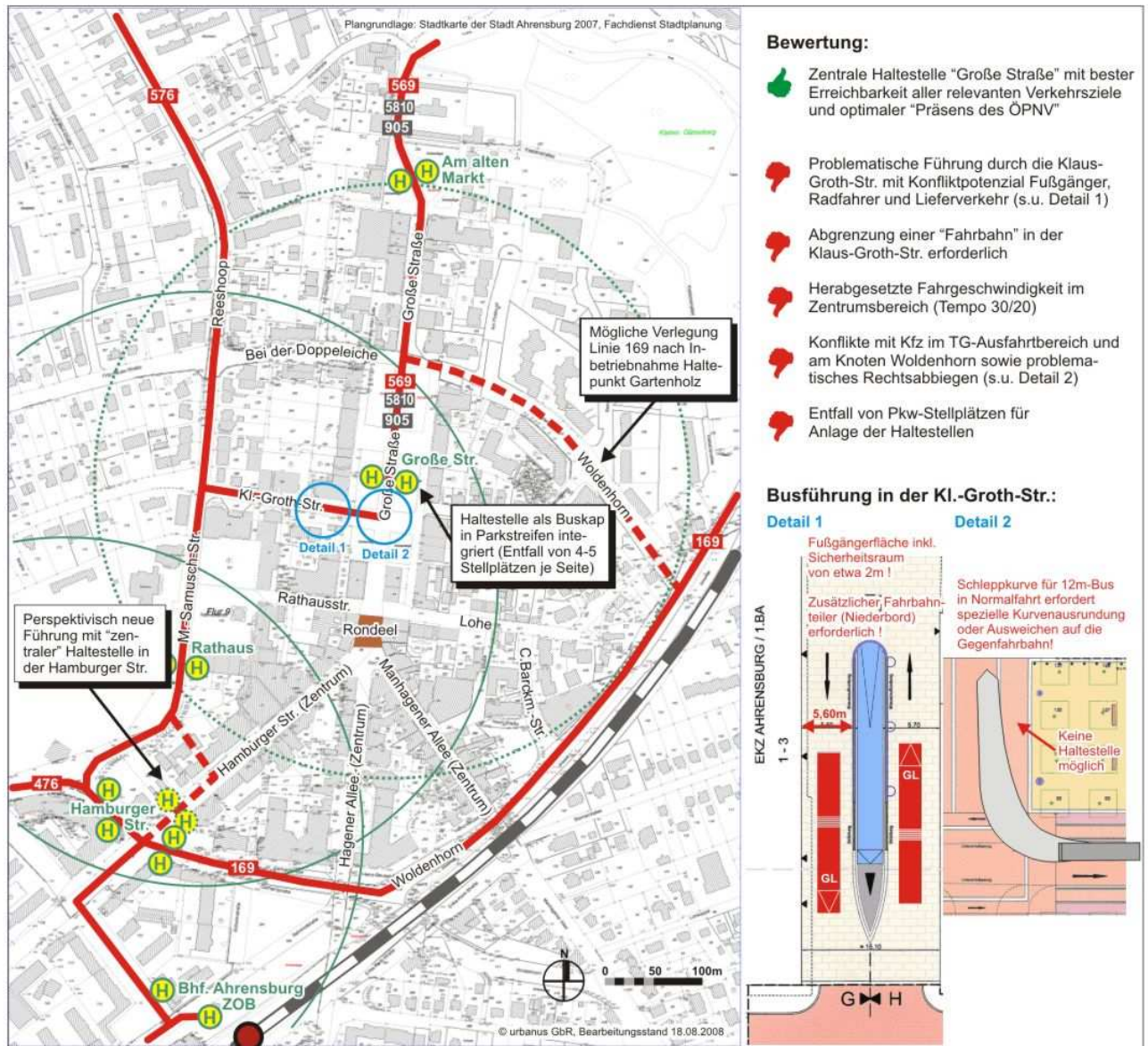
**Varianten für die Busführung im Ahrensburger
Stadtzentrum mit Bewertung**



ÖPNV-Erschließung Variante 1 "Zentrums-Ring"

Legende:

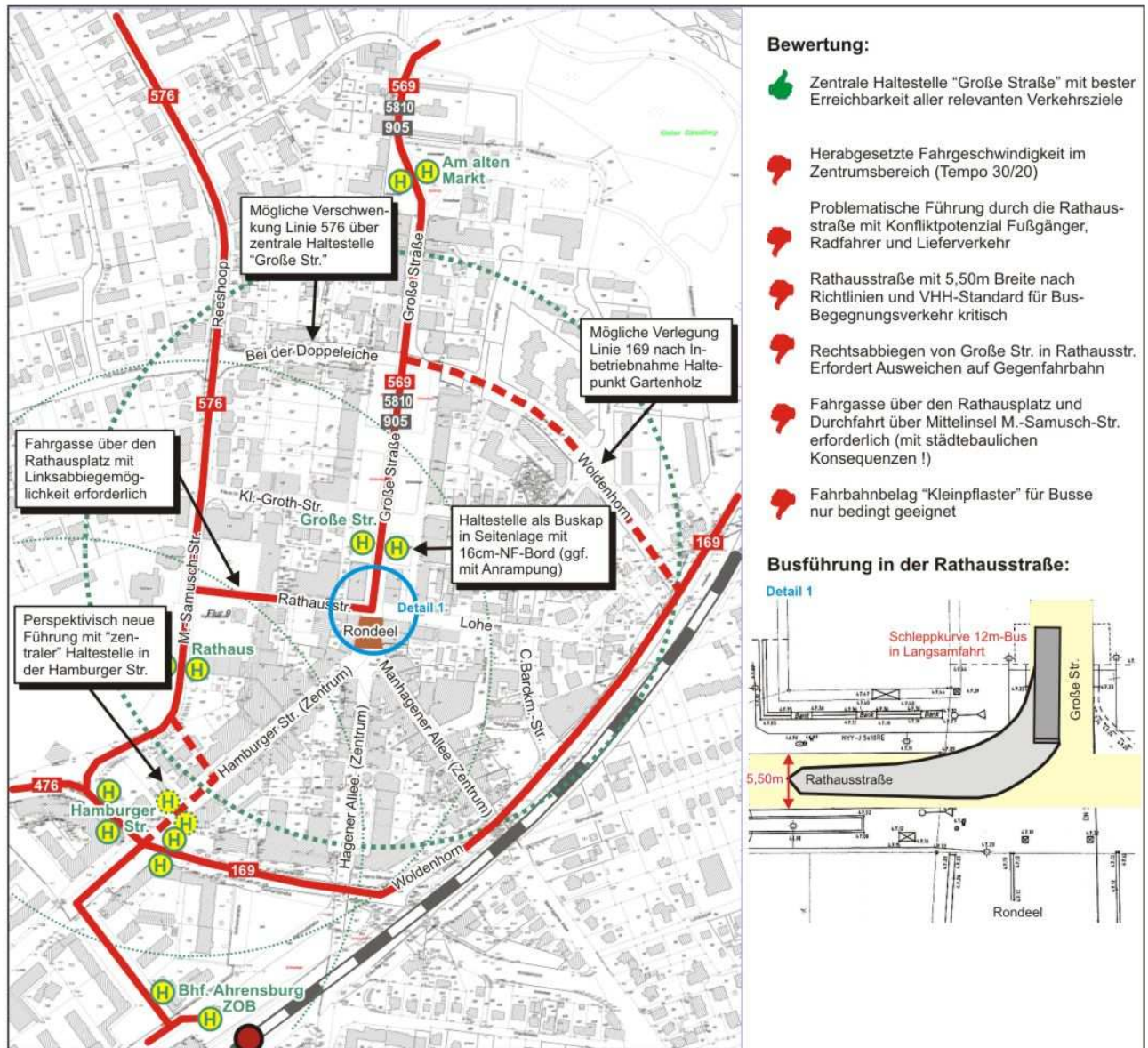
- 569** Busstrecke mit Liniennummer
905 Stadtbus und Regionalbus
- Alternative Buslinien-Führung
- Bushaltestelle (Richtungshaltestelle) mit 300m-Einzugsbereich = 4-5 Minuten Fußweg
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof



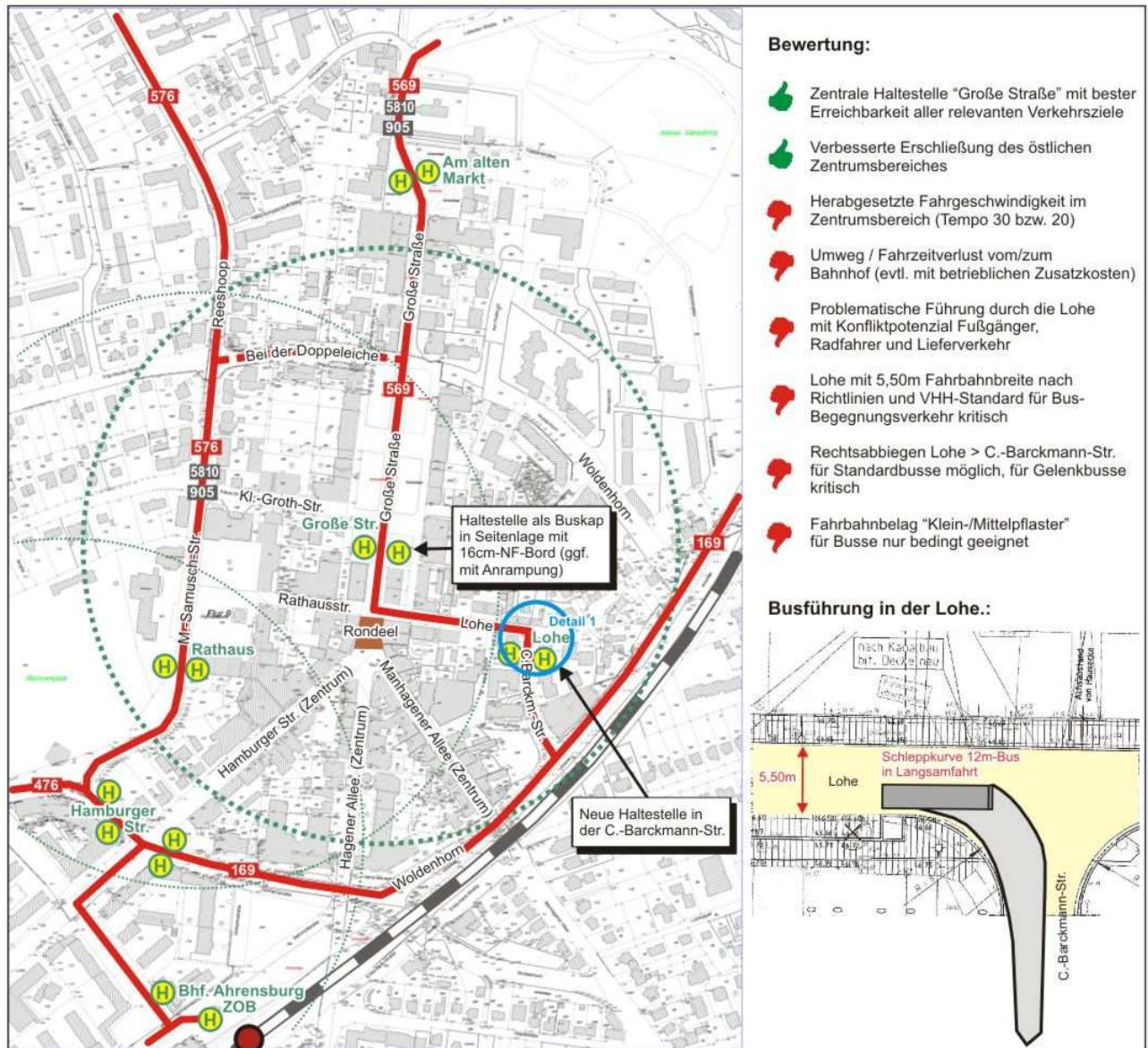
ÖPNV-Erschließung Variante 2 "Klaus-Groth-Straße"

Legende:

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



ÖPNV-Erschließung Variante 3 "Rathausstraße"



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

Legende:

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

Anlage 2

Antworten zum Fragenkomplex 3

(Stellungnahme des Büro Herbstreit Landschaftsarchitekten/Hildesheim zusammen mit Planungsbüro Hahm/Ahrensburg, August 2008)

- 3.1 Welcher **Untergrund** in der Große Straße eignet sich für die Befahrung mit Bussen und Schwerlastverkehr / Lieferverkehr ?
- 3.2 Welches **Großpflaster** in der Große Straße eignet sich für die Befahrung mit Bussen und Schwerlastverkehr / Lieferverkehr sowie für Radfahrer, Behindertenrollatoren etc.?
- 3.3 Gibt es eine **Geschwindigkeitsgrenze** für Großplatten / -pflaster ?

Einführung

„Pflasterdecken und Plattenbeläge aus Naturstein sind bevorzugte Bauelemente für Flächenbefestigungen, da sie in hohem Maße individuelle Gestaltungen ermöglichen. Neben der Gestaltungsvielfalt ist ebenso die Wirtschaftlichkeit von Natursteinen zu beachten. Viele Einfassungen, Borde und Rinnen aus Naturstein, sowie Pflasterungen und Plattenbeläge werden seit über 80 Jahren genutzt.“¹

zu Frage **3.1**

Untergrund / Bauklasse / Verkehrsbelastung²

Der Aufbau einer Verkehrsfläche wird unterteilt in: Oberbau, Unterbau, Untergrund. Die geplanten Sanierungs- und Neugestaltungsmaßnahmen für die Große Straße betreffen in erster Linie den Oberbau, d.h. der fachlich als Untergrund bezeichnete Bereich (also der anstehende Boden) ist nicht Gegenstand der geplanten Baumaßnahmen. Insofern wird davon ausgegangen, dass die Frage 3.1 auf die Art des geplanten Ausbaus (Oberbau) und dessen Eignung für die prognostizierte Verkehrsbelastung abzielt.

Die anzusetzende Verkehrsbelastung wird maßgeblich durch die sog. bemessungsrelevante Beanspruchung (B) bestimmt. Diese wiederum wird i.d.R. anhand des DTV^(SV) (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs) und anhand prognostizierter Achslasten ermittelt. Der Bemessung wird weiterhin ein Nutzungszeitraum (N) von i.d.R. 30 Jahren zugrunde gelegt. In diese Basis-Ermittlung fließen alle relevanten Lastfaktoren, die sich aus einer Befahrung mit Bussen und Schwerlastverkehr und darüber hinaus ableiten, ein. Die anhand von langjährigen Erfahrungswerten der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entwickelte Bemessungsmethodik ist in der gültigen RStO 01 detailliert bestimmt.

¹ Merkblatt – *Pflasterdecken und Plattenbeläge aus Naturstein für Verkehrsflächen*. 10/2002, Deutscher Naturwerkstein-Verband e.V., Würzburg

² RStO 2001 – *Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen*. Ausgabe 2001, FGSV

Bemessungsrelevante Beanspruchung B (RStO 01)					
lfd.Nr.	B = Äquivalente 10-t-Achsübergänge in Mio.				Bauklasse
1	über	32			SV
2	über	10	bis	32	I
3	über	3	bis	10	II
4	über	0,8	bis	3	III
5	über	0,3	bis	0,8	IV
6	über	0,1	bis	0,3	V
7			bis	0,1	VI

Für die "Große Straße" wird eine Verkehrsbelastung mit 5000 Kfz/DTV mit 2% Schwerlastverkehr angesetzt. Daraus ergibt sich eine Bauklasse IV (0,51 Mio äquivalente 10-t-Achsübergänge).

Bei Busverkehr - Anzahl "Grosse Straße" 120 Busse/Tag - ist gem. RSTO eine Bauklasse III zu wählen.

Die Berechnung mit den Werten 5000 Kfz/DTV - 100 DTV-SV - 120 Busse/Tag ergibt 1,28 Mio äquivalente 10-t-Achsübergänge - das entspricht Bauklasse III (0,8 - 3,0 Achsübergänge).

Empfohlen wird ein Ausbau nach Bauklasse III.

Sofern sich die bemessungsrelevante Beanspruchung (B) nicht direkt ermitteln ließe, so sieht die RStO eine Zuordnung der Bauklasse je nach Straßenart gem. nachstehender Tabelle vor:

Straßenart und zugeordnete Bauklassen (RStO 01)		
lfd.Nr.	Straßentyp	Bauklasse
1	Schnellverkehrsstraße, Industriesammelstraße	SV / I / II
2	Hauptverkehrsstraße, Industriestraße, Straße im Gewerbegebiet	II / III
3	Wohnsammelstraße, Fußgängerzone mit Ladeverkehr	III / IV
4	Anliegerstraße, Befahrbarer Wohnweg Fußgängerzone (ohne Busverkehr)	V / VI

Die in der RStO definierten Bauklassen stellen eine erfahrungsbasierte Einteilung zur Dimensionierung des Oberbaus nach Maßgabe der Verkehrsbelastung dar. Für die jeweiligen Bauklassen sind entsprechende Bauweisen standardisiert.

zu Frage 3.2

Für die Neugestaltung der Großen Straße und hier insbesondere die Neugestaltung des Fahrbahnbelages, sehen die aktuellen Planungen den Einsatz von Natursteinpflaster (größter Stein) in folgender Abmessung und Qualität vor:

Natursteinpflaster in der Großen Straße (Fahrbahnbelag)	
Material / Gesteinsart	Granit in Varietäten
Stein-Abmessungen	max. Länge: 300 mm
	max. Breite: 200 mm
	Höhe: 160 mm
Oberseite / Ansichtsichtfläche	gesägt und geflammt
Seitenflächen	2cm eingesägt, konisch gespalten
alternativ	handgekanet
Unterseite	gesägt und durch Flammen grob aufgeraut
Farbe	in verschiedenen Rot- bzw. rötlichen Tönungen, in Anlehnung an bereits vorhandenen Material-Kanon (s. Bohus-Granit, Kernporphyr)

Pflastersteine aus Naturstein müssen generell die Anforderungen der DIN EN 1342 erfüllen. In dieser DIN-Norm sind die Anforderungen und Prüfverfahren für die Verwendung von *Pflastersteinen aus Naturstein im Außenbereich* bestimmt. Pflastersteine mit einer Nenndicke (D) > 120mm sind gemäß dieser Norm als Großpflaster anzuspochen.

Unterscheidung Pflaster (DIN EN 1342) und Platten (DIN EN 1341) aus Naturstein		
Kriterien	Pflaster	Platte
Nennmaß	50 – 300 mm	Nennbreite > 150 mm
Mindest-Nenndicke	50 mm	-
Verhältnis Nennmaß / Dicke	< 2	> 2

Im Vorhaben Große Straße ist die Verwendung von Pflastersteinen mit einem max. Längenmaß von 300 mm und einem max. Breitenmaß von 200 mm vorgesehen. Es

wird zum gegenwärtigen Planungsstand von einer erforderlichen Steinhöhe von 160 mm ausgegangen.

In der ZTV Pflaster-StB 06 ³ sind die *Richtlinien zur Herstellung von Pflasterdecken* verankert. Auszugsweise wird hier auf einzelne relevante Baugrundsätze verwiesen, die im Kontext mit der o.a. Frage gesehen werden:

- „Pflastersteine aus Naturstein mit Nenndicken ab 120 mm sind auch für Verkehrsflächen mit Verkehrsbelastungen der Bauklassen III und IV der RStO geeignet.“
- „Wenn Verkehrsbelastungen der Bauklassen III oder IV der RStO zu erwarten sind, sind Pflastersteinformen und/oder Verbände vorzusehen, welche durch möglichst große Flächenwirkung Lastübertragung in vertikaler Richtung gewährleisten.“
- „Plattenbeläge sollten nur bei der Befestigung von Geh- und Radwegen, ausgenommen bei Überfahrten, sowie bei Plätzen ohne Kfz-Verkehr Anwendung finden.“

Nach Maßgabe vorgenannter Grundsätze ist der Einsatz von Natursteinplatten zur Befestigung der Fahrbahn auszuschließen. Andererseits wird zum Zwecke optimierter vertikaler Lastübertragung ein größtzulässiges Pflasterformat verfolgt. Das spezifische Nennmaß-Dicken-Verhältnis (<2) für die Kategorie Pflaster bleibt für die weiteren Planungen in bezug auf die Steinabmessungen maßgebende Kenngröße.

Im Weiteren wird auf ausgewählte normative Kriterien Bezug genommen, die für die Eignung von Naturstein unter den o.g. konkreten Nutzungsbedingungen relevant sind und im Zuge der Ausschreibung über entsprechende Nachweise und Zertifizierungszeugnisse zu belegen sein werden:

- Druckfestigkeit: Die Druckfestigkeit ist von der Gesteinsart abhängig. Für die Gesteinsvarietät Granit fordert die DIN EN 1342 in ihrer aktuellen Fassung vom Mai 2008 eine Mindest-Druckfestigkeit von 120 N/mm² (=120 MPA). Für das konkrete Vorhaben Große Straße wird eine Druckfestigkeit von 160 N/mm² empfohlen.

Für Pflastersteine aus Beton wurde nach DIN 18501 (inzwischen abgelöst durch die DIN EN 1338) eine Druckfestigkeit im Mittel von 60 N/mm² vorgeschrieben, wobei ein Mindestwert von 50 N/mm² nicht unterschritten werden durfte.

Für den Einsatz von Natursteinpflaster gilt die Druckfestigkeit als hauptsächliches Festigkeitskriterium, während beim Einsatz von Platten aus Naturstein die Biegezugfestigkeit in den Vordergrund träte.

- Gleit- und Rutschwiderstand / Griffigkeit / Trittsicherheit: ⁴ Für die Bewertung des Rutschwiderstandes werden entsprechend dem thematischen Merkblatt der FGSV die sog. SRT-Werte (skid-resistant-test) als maßgebende Bemessungsgrundlage empfohlen. Als Mindestwert ist ein SRT-Wert von 55 definiert. Mit der vorgestellten Oberflächenbehandlung für das geplante Granitpflaster (gesägt, geflammt)

³ ZTV Pflaster-StB 06 – Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Herstellung von Pflasterdecken, Plattenbelägen und Einfassungen. Ausgabe 2006, FGSV

⁴ Merkblatt über den Rutschwiderstand von Pflaster und Plattenbelägen für den Fußgängerverkehr, Ausgabe 1997, FGSV

wird ein SRT-Wert von 65-75 erlangt. In Hinblick auf die Nutzungsdauer und absehbare Abnutzung des Materials verbleibt auf Dauer eine hinreichend große Differenz zum empfohlenen Mindestwert. Sofern die besonderen optischen Qualitäten des Natursteins (Farbe, Textur, Körnigkeit u.ä.) zum Tragen kommen sollen, wird als Oberflächenbehandlung das Flammen empfohlen. Alternative Bearbeitungsverfahren (z. B. Stocken) gestatten einen noch höheren SRT-Wert (> 70), wobei hier das optische Erscheinungsbild des Natursteins deutlich verändert würde.

- Ebenheit der Steinoberfläche: Mit der gemäß aktuellem Planungsstand präferierten Fein-Bearbeitung für die Stein-Oberseiten (gesägt, geflammt) kann eine zulässige Ebenheitsabweichung von maximal 3 mm (zwischen höchstem und niedrigstem Punkten der Oberfläche) bestimmt werden. Im Vergleich dazu erzeugen spaltraue Steinoberflächen eine unruhigere Haptik, höheren Abrieb und höhere Rollgeräusche sowie eine weniger gute Begehrbarkeit.
- Fugen: Für eine komfortable Begeh- und Berollbarkeit ist neben Griffigkeit und Ebenheit der Stein- bzw. Pflasteroberfläche die Fugenbreite von besonderem Interesse. Die Bearbeitung der Steinseitenflächen (2 cm eingesägt, konisch gespalten) erlaubt eine minimierte Maßtoleranz von 65 mm (gegenüber rein spaltrauen Seitenflächen mit 615 mm), bezogen auf das Flächenmaß. Diese minimierte Steinmaßtoleranz wiederum erlaubt grundsätzlich die Herstellung einer entsprechend schmalen Fuge. Eine geringe Fugenbreite gewährleistet im Zusammenspiel mit einem optimalen Fugen- und Bettungsmaterial sowie angemessen grobrauen Seitenflächen die notwendige Aufnahme und Ableitung der anfallenden Horizontalkräfte im Verband. Sie steht gleichermaßen für eine komfortable Begeh- und Berollbarkeit (s. Fußgänger, Radfahrer, Rollatoren u.ä.). Auch aus Gründen der maschinellen Reinigung können enge Fugen empfehlenswert sein. Die Bestimmung der Fugenbreite ist über die DIN 18318 bzw. das Merkblatt Naturstein geregelt.

Der Erhalt bzw. die Herstellung einer barrierefreien Durchgängigkeit der Großen Straße bleibt erklärtes Planungsziel. Dazu wurden u.a. zusätzliche Querungsangebote für Fußgänger in die Planungen aufgenommen, die mit entsprechenden „Gehwegnasen“ und Bordabsenkungen versehen werden sollen. Darüber hinaus wurde $\perp$ unter Einbeziehung der befahrenen Verkehrsflächen und im Interesse einer vielfältigen, durchgängigen Nutzbarkeit $\perp$ eine Höhenbegrenzung für straßenbegrenzende Bordaufkantung angeregt (möglichst niveaugleiches Flächenkontinuum). Diese Fragestellung wird im nächsten Planungsschritt zu prüfen sein. Dazu werden verschiedene Aspekte und divergierende Zielvorstellungen zur Abwägung stehen, u.a.:

- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (z. B. Behinderten-Rollatoren, möglichst keine Bordkante),
- Menschen mit Sehbeeinträchtigungen (z. B. Blinde, möglichst deutliche Bordkante),
- Flächenentwässerung / Gerinne-Ausbildung,
- Verkehrssicherheitsaspekte,
- Komfortables Einparken (möglichst spürbare Bordkante),
- Anfahrerschutz für den straßenbegleitenden Baumbestand u.v.m..

Im zurückliegenden Planungsprozess hat die interfraktionelle Planungsgruppe bereits einige wichtige Aspekte für die Gestaltung der Natursteinflächen im befahrenen Verkehrsbereich der Großen Straße erörtert. Im Hinblick auf eine weitestgehend geräuscharme Gestaltung der Pflasterflächen (Lärmvorsorge) sollen folgende Kriterien Beachtung finden:

- Ebenheit des Pflasters (vorzugsweise geschnitten / keine Verwendung von Altmaterial),
- Enge Fugen / Verwendung von Pflastersteinen ohne oder mit sehr kleiner Fase,
- Vorzugsweise diagonale Verlegung (Wahl eines geeigneten Pflaster-Verbandes),
- Vorzugsweiser Einsatz großformatiger Pflastersteine (s. Großsteinpflaster),
- Vorzugsweiser Einsatz unterschiedlicher Steinformate im Pflasterverband (zur Vermeidung von Intervallbildung),
- Vorzugsweise Verwendung von Natursteinpflaster mit einer feinrauen Oberfläche (feine Körnung) u.a..

Für die langfristige Tragfähigkeit befestigter Flächen ist die Wahl einer geeigneten Bauweise entsprechend Verkehrsbeanspruchung und zugeordneter Bauklasse entscheidend. Für die Herstellung von Pflasterdecken werden ungebundene und gebundene Bauweisen unterschieden. Für die geraden Streckenabschnitte der Großen Straße ist eine ungebundene Bauweise vorgesehen. Für die kritischen Kreuzungsbereiche wird die Wahl einer gebundenen Bauweise unter Abwägung aller bisherigen Erfahrungswerte (Vor- und Nachteile) zu prüfen sein.

zu Frage 3.3

Die geltenden Richtlinien und Normen sehen keinerlei Geschwindigkeitsbegrenzungen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Natursteinpflaster vor. Mit dem Beschluss des BPA vom 16. Juli 2008: *„Der Bereich der Innenstadt (innerhalb des Zentrum-Ringes) ist grundsätzlich als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich im Sinne des § 45 Abs. 1d StVO, in dem eine maximale Geschwindigkeit von 20 km/h festzusetzen ist; dieser Beschluss gilt unter dem Vorbehalt einer Zustimmung des Linienbusbetreibers im Genehmigungsverfahren.“*] wurde jedoch eine klare Planungsvorgabe in bezug auf die angefragte Geschwindigkeitsbegrenzung formuliert.

Empfehlungen, Richtlinien und Normen (DIN)

RStO 01	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen. Ausgabe 2001, FGSV
ZTV Pflaster-StB 06	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Herstellung von Pflasterdecken, Plattenbelägen und Einfassungen. Ausgabe 2006, FGSV
TL Pflaster-StB 06	Technische Lieferbedingungen für Bauprodukte zur Herstellung von Pflasterdecken, Plattenbelägen und Einfassungen. Ausgabe 2006, FGSV (ersetzt DIN EN 1342 TL Min)
Merkblatt	Pflasterdecken und Plattenbeläge aus Naturstein für Verkehrsflächen. 10/2002, Deutscher Naturwerkstein-Verband e.V., Würzburg
Merkblatt	Rutschwiderstand von Pflaster und Plattenbelägen für den Fußgängerverkehr. Ausgabe 1997, FGSV
DIN EN 1341	Platten aus Natursteinen für Außenbereiche
DIN EN 1342	Pflaster aus Natursteinen für Außenbereiche, novellierte Fassung 05/2008
DIN EN 1343	Bordsteine aus Naturstein für Außenbereiche
DIN 482	Straßenbordsteine aus Naturstein
DIN 18318	Verkehrswegebauarbeiten – Pflasterdecken, Plattenbeläge in ungebundener Ausführung. Ausgabe 10/2006, Deutsches Institut für Normung e.V.



E: 12.8.08
JWA



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

**Landesverband
Hamburg e.V.**

Koppel 34-36
20099 Hamburg

Tel.: 040 39 39 33
Fax: 040 390 39 55
24h-Infoline: 040 390 70 50

info@hamburg.adfc.de
www.hamburg.adfc.de

ADFC Hamburg e.V. • Koppel 34-36 • 20099 Hamburg

Stadt Ahrensburg
Zu Hd. Frau Annette Kirchgeorg
Manfred-Samus-Straße 5

22926 Ahrensburg

11. August 2008

Stellungnahme durch Mitglieder des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) zum Umbau der Großen Straße in Ahrensburg.

In Vorwege möchten wir uns für die Einladung zum Gespräch am 01 August 2008 und zur Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Planungen der Gr. Straße bedanken.

Unseren Vorstellungen kommt die Variante 2c, wie vom Büro Herbstreit vorgestellt, am Nächsten. Weiterhin wurde uns mitgeteilt, dass im Bau- und Planungsausschuss der Stadt Ahrensburg bereits die Einrichtung einer „Tempo 20 Zone“ für den Bereich der Gr. Straße beschlossen wurde. Dies bildet die Grundlage für unsere folgenden Ergänzungen.

1. Wir sehen die RadfahrerInnen in der neugestalteten Gr. Straße als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn.
2. Beginnend bei der Kreuzung Woldenhorn/Doppeleiche stellen wir uns in Richtung Gr. Straße eine Aufstellfläche für den Radverkehr vor den Kraftfahrzeugen vor, um die Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn auch für die anderen Verkehrsteilnehmer ersichtlich zu machen. Die Kenntlichmachung der Aufstellfläche ist durch geeignete Piktogramme und farbliche Kennzeichnung leicht möglich.
3. Auf die geänderte Verkehrsführung ist rechtzeitig durch geeignete Öffentlichkeitsarbeit hinzuweisen. (Stadt/Polizei/ADFC)
4. Senkrechtes Parken ist bei der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen.
5. Auf den begleitenden Fußwegen sollen unsichere RadfahrerInnen die Möglichkeit bekommen vom KFZ Verkehr getrennt mit dem Rad in die Innenstadt und zurück zu gelangen. („Radfahrer frei“)
6. Ein Fahrbahnbelag aus Naturstein (20x30 cm) geschnitten und geflammt, wie in der Sitzung am 1.8.2008 vorgestellt, in Diagonalverlegung, mit möglichst geringem Fugenmaß erscheint uns geeignet.
7. Bus- und Lieferverkehr in den angegebenen Umfängen erscheinen uns für eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn als unkritisch.
8. Gegen den Parkplatzsuchverkehr durch die Lohe sollten Maßnahmen geprüft werden. (evtl. „Anlieger frei“ ?)
9. Die im Plan bisher vorgesehene Anzahl (ca. 30) von Fahrradabstellanlagen reicht bei weitem nicht aus. Die Abstellanlagen sollten dezentral, in der Nähe der Geschäfte, vorgehalten werden.



Detlef Steuer
Gartenholz 96
22926 Ahrensburg
04102 – 201 861



Jürgen Hentschke
Dorfstraße 43
22949 Ammersbek
04102 – 455 058

Bankverbindung
Postbank Hamburg
BLZ 200 100 20
Kto.-Nr. 148 809 201

Planungsvarianten - Diskussion

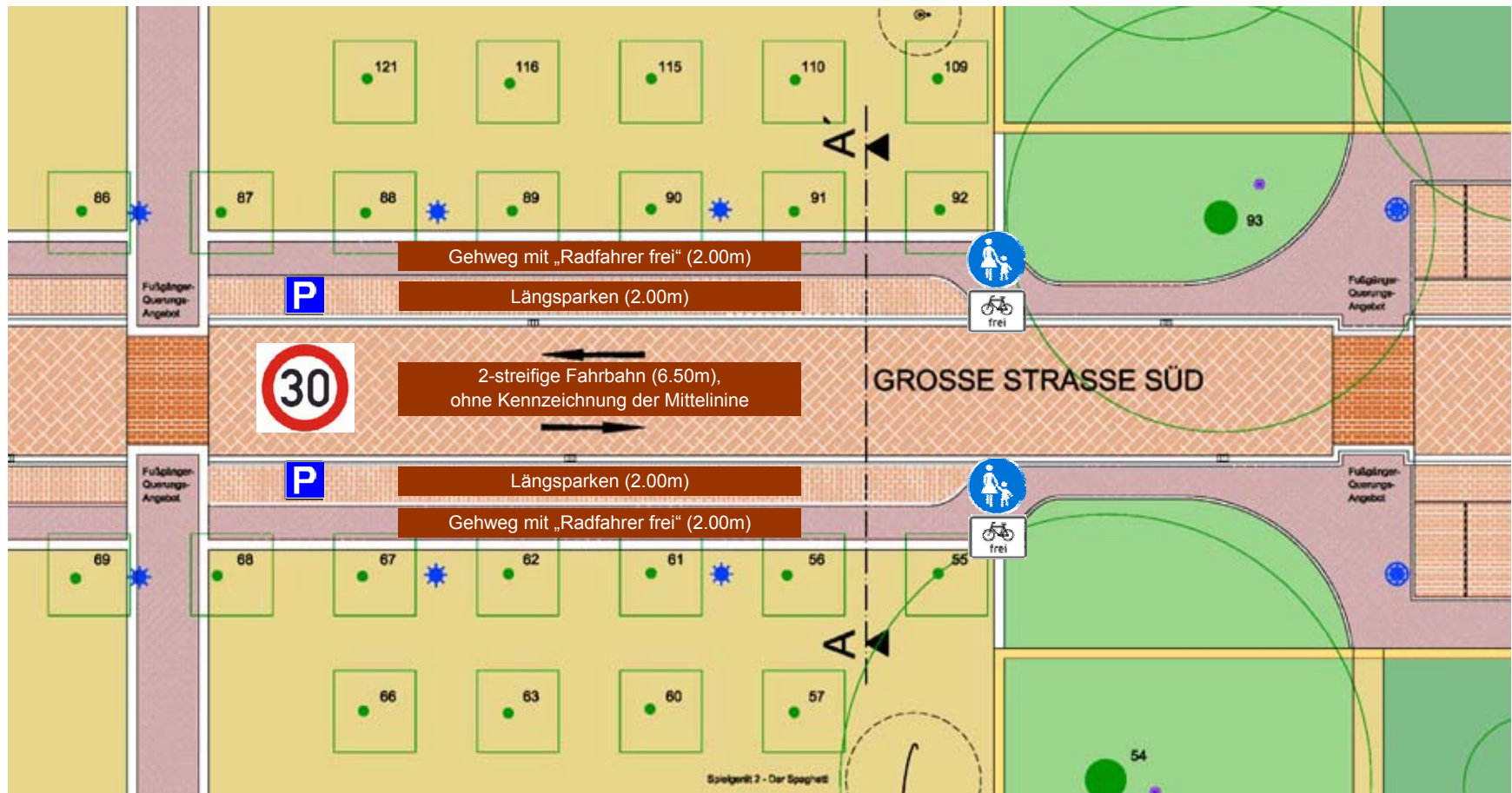
Planungsvariante 1



Planungsvariante 2



Planungsvariante 2c ohne Flankierung



Überarbeiteter Entwurf Große Straße – Süd und dessen Vereinbarkeit mit dem Verkehrskonzept Stadtzentrum Stellungnahme der Verkehrsaufsicht

Nach ausführlicher Erörterung und Diskussion der Vorschläge des Büro Urbanus zum ÖPNV und zum Individualverkehr schließt sich die Verkehrsaufsicht dem Straßenbaulastträger an, angesichts der prognostizierten Verkehrsbelegung von 4.500 – 5.000 Kfz/24 Std. den Radverkehr im Bereich der Großen Straße auf der Fahrbahn mitzuführen und die beidseitigen Gehwege für „schwächere“ Verkehrsteilnehmer (ältere Menschen, Kinder etc.) zum Radfahren freizugeben. Die lichte Breite des Gehweges sollte mindestens 2,50m betragen, damit es nicht zu Konflikten zwischen Fußgänger und Radfahrer kommt.

Die Verkehrsaufsicht begrüßt, dass die ursprünglich vorgesehenen Senkrechtparkplätze im Knotenpunktsbereich Große Straße – Bei der Doppeleiche zugunsten von fahrbahnparallel aufgestellten Parkplätzen verändert werden. Ebenso wird begrüßt, dass die Einstandsbreite der Parkplätze von 2,00 auf 2,25 m verbreitert wird. Die Verbreiterung ist für die Orientierung der Parksuchenden und für die Freihaltung der Fahrbahn für den originären fließenden Verkehr von Bedeutung.

Die Verkehrsaufsicht hat keine Bedenken gegen die Führung des ÖPNV über den Innenstadtring mit der Ausweisung von Bushaltepunkten an der Südseite von Bei der Doppeleiche sowie am westlichen Fahrbahnrand der Großen Straße-Nord. Der Schutz der Radfahrer und Fußgänger muss bei der Neuplanung der neuen Haltestellen mitberücksichtigt werden.

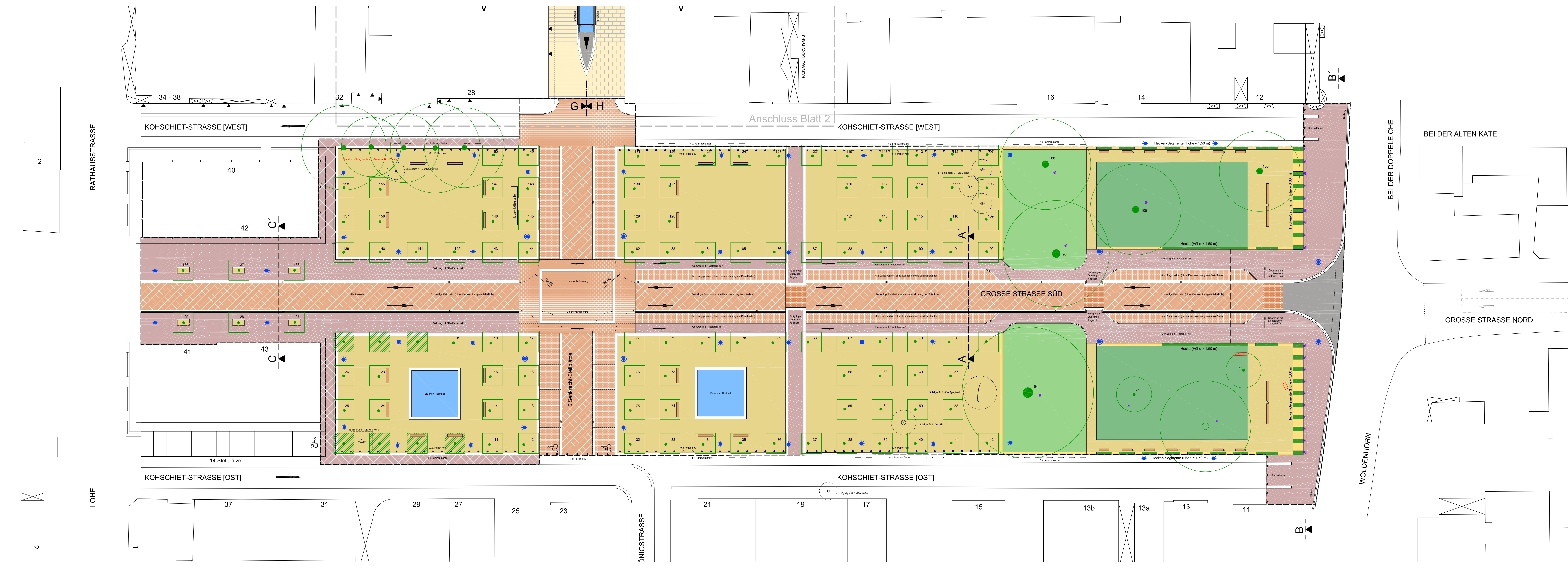
Die angedachte Perspektive, die Bushaltepunkte durch eine zentrale Haltestelle im südlichen Teil der Hamburger Straße (gemäß Bebauungsplan Nr. 51, 4.Änd.) aus dem Knotenpunktsbereich der AOK herauszunehmen. wird begrüßt.

Die Absicht des Straßenbaulastträgers wird begrüßt, den Durchgangsverkehr durch die Innenstadt weitestgehend zu vermeiden, gleichzeitig aber die Erschließung aller Quartiere für den Kunden- und Geschäftsverkehr zu gewährleisten.

Die Klaus-Groth-Straße soll zukünftig als stark frequentierter Kundenbereich in den verkehrsberuhigten Bereich (Zone 325/326) einbezogen werden. Die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen setzt voraus, dass die in Betracht kommenden Straßen, insbesondere durch geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen des Straßenbaulastträgers oder der Straßenbaubehörde, überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion haben (Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 325/326). Das bedeutet, der verkehrsberuhigte Bereich in der Klaus-Groth-Straße muss baulich so angelegt sein, dass der typische Charakter einer Straße mit Fahrbahn, Gehweg, Radweg nicht vorherrscht. In der Regel wird dies durch einen niveaugleichen Ausbau (Pflasterung), Pflanzbeete, wechselseitige Parkstände, Plateau-Aufpflasterungen und Einengungen erreicht. Parken ist nur auf gekennzeichneten Flächen erlaubt.

Die Verkehrsaufsicht plädiert dafür, auch die Rathausstraße zwischen Rathausplatz und Großer Straße in diesen verkehrsberuhigten Bereich einzubeziehen, ebenso die westliche Kohschießstraße auf ganzer Länge sowie die Große Straße (Mittelachse) nach der Umgestaltung zwischen Klaus-Groth-Straße und Rathausstraße/Lohe. Bereits heute zeigt sich nach Auffassung der Verkehrsaufsicht, dass die Verkehrsteilnehmer die für diese Anordnung notwendige Rücksichtnahme in den ausgebauten Straßenbereichen bereits verinnerlicht haben. Dies liegt daran, dass durch die Charakteristik des Verkehrsraumes mit seinem höhengleichen Ausbau keinem Verkehrsteilnehmer ein Vorrecht eingeräumt wird.

Bei dieser Anordnung sind nach wie vor die Anlieferung sowie die Erschließung der Tiefgaragen im Bereich Rathausstraße/Lehmannstieg möglich, der verkehrsberuhigte Bereich ist keine Anliegerstraße.



BEFESTIGTE FLÄCHEN

Asphalt / Kreuzungsbereich Woldenhorn
Einsatz: Nördliche Einfahrt in die Große Straße / Kreuzung Woldenhorn
Anmerkung: incl. Markierungen zur Anbindung der Radwegführungen

Granit - Rechteckpflaster / Fahrgassen
Einsatz: Fahrgasse Große Straße / Verlängerung Klaus-Groth-Straße
Verlegung: Römischer Verband, diagonal
Steinhöhe: 16 cm
Format: 4 Formate (z.B. 30x20 / 20x20 / 20x10 / 10x10 cm)
Farbe: 4 Farben (varierende Grau-Rot-Töne)
Anmerkung: ohne Kennzeichnung der Fahrbahn-Mittellinie

Granit - Rechteckpflaster / Kreuzungen
Einsatz: Kreuzung Große Straße / Klaus-Groth-Straße
Verlegung: Versetzte Reihen
Steinhöhe: 16 cm
Format: 32x16 cm
Farbe: dunkleres Grau-Braun-Rot
Anmerkung: ohne Kennzeichnung der Fahrbahn-Mittellinie

Granit - Rechteckpflaster / Fußgänger-Querungen
Einsatz: Fußgänger-Querungen in der Großen Straße
Verlegung: Versetzte Reihen (quer zur Gehrichtung)
Steinhöhe: 16 cm
Format: 20x10 cm
Farbe: hellgrau-rot-rosé
Anmerkung: farblich abgestimmt

Granit - Rechteckpflaster / Stellplätze und Manövriestreifen
Einsatz: Längs- und Senkrechtparkplätze in der Großen Straße und verlängerte Klaus-Groth-Straße
Verlegung: Versetzte Reihen (quer zur Parkrichtung)
Steinhöhe: noch abzustimmen
Format: 20x10 cm
Farbe: hellgrau-rot-rosé
Anmerkung: ohne Kennzeichnung einzelner Parkstände beim Längsparken

Granit - Kleinsteinpflaster / Gehwegbereiche
Einsatz: Fußwegbereiche und Fahrradweg
Verlegung: in Bögen (in Fortsetzung bereits eingeführter Pflasterungen am Rondel, in den Kohschietstraßen)
Format: 8/8/8 - 10/10/10 cm
Farbe: analoger Farbton passend zum bislang eingesetzten Kern-Porphyr

Kern-Porphyr - Kleinpflaster / Gehwegbereiche
Einsatz: beschränkt auf ausgewiesene Flächen (Höhe süd. Torbauten)
Verlegung: Fortsetzung und Vervollständigung analog den bereits erneuerten südlichen Anschlussflächen
Format: wie vor
Farbe: wie vor

Granit - Bänderung, Rinnen, Borde und Einfassungen
Einsatz: Einfassung der Grandflächen, Straßengerinne, Bänderungen
Format: siehe Detail-Pläne
Farbe: Granit in Struktur und Farbgebung analog dem bislang verwendeten Bohus-Granit

Grandflächen im Linden-Carree und in den nördlichen Freiflächen
Einsatz: Grandflächen beidseitig der Großen Straße
Ausbau: Sanierung der Deckschichten (bis 10cm) im Bereich des Linden-Carrees
Material: Neuanlagen von Grandflächen im Bereich der nördlichen Freiflächen
6 cm Deckschicht 0/8 mm (z.B. "Sabadi")
6 cm Dynamische Schicht 0/16 mm (z.B. "Sabadi")
gelb (alternativ: gelbbraun oder hellgrau)

AUSSTATTUNG

City-Spielgeräte, vorhanden
Aus- und Wiedereinbau im Zuge der Sanierung der Grandflächen (Produkte der Firma Conlastic)
Anzahl: 8 Stück

Fahrradständer
Stahl, feuerverzinkt, DB 703, ortsfest montiert
Anzahl: 26 Stück

Abfallbehälter
Fabrikat gemäß Angaben Stadt Ahrensburg
Anzahl: 11 Stück

Sitzbank
Bankgestell in Stahl, feuerverzinkt, DB 703, Holzaufzüge, Fabrikat gemäß Angaben Stadt Ahrensburg
Anzahl: 38 Stück

Poller, ortsfest
Edelstahl, ortsfest montiert, Fabrikat gemäß Angaben Stadt Ahrensburg
Anzahl: 116 Stück

Poller, herausnehmbar
Edelstahl, herausnehmbar, Fabrikat gemäß Angaben Stadt Ahrensburg
Anzahl: 28 Stück

Bus-Haltestelle mit Überdachung, vorhanden

Lichtsignal-Anlage (LZA), vorhanden
Standortverlagerung gemäß neuem Straßenprofil

ELT-Schaltschrank, vorhanden
Standort, ggf. Verlagerung

BELEUCHTUNG

Mastleuchte - Standard
Straßen- und Wegebeleuchtung, LPH 3,50 - 4,50 m
Anzahl: 42 Stück

Mastleuchte - Kreuzung
Beleuchtung von Kreuzungs- und Platzflächen, LPH 6,00 - 8,00 m
Anzahl: 8 Stück

Bodenstrahler
Akzentbeleuchtung für Baum-Solitäre und Hecken-Segmente
Anzahl: 22 Stück

VEGETATION

Kasten-Linde / Bestandsbaum des vorhandenen Linden-Carrees
Angaben zum Baum, vgl. städtisches Baum-Kataster, Kastenform LuB-H = 4,00x4,00 m
Linden-Carree / Bestand: Anzahl = 105 Stück

Kasten-Linde / Ergänzungspflanzung zur Wiederherstellung des Linden-Carrees
Ergänzungspflanzungen Anzahl = 11 Stück

Baum-Solitär / Zu erhaltender, wertvoller Bestandsbaum
Angaben zum Baum, vgl. städtisches Baum-Kataster

Baum-Solitär / Neupflanzung
siehe Pflanzliste

Hecke / Hecken-Segmente
Flanken (Schnitthöhe = 1,50 m), Nordkopf (Schnitthöhe = 3,00 m)
siehe Pflanzliste

Heckenblock - Reihe / nördlicher Abschluss
Schnitt-Höhe = 3,00 m, Breite 0,80 - 1,00 m

Staudenfläche
siehe Pflanzdetail, siehe Pflanzliste

Rasen

VORABZUG

Maßstab im Original 1 : 250

0 2,5 5 10 15 25 m

Rev.	Stand	Änderung	gepr. / freigeig. Unterschrift

Bearbeitung:		Antragsteller:	
Herbstreit Landschaftsarchitekten		Stadt Ahrensburg	
Hildesheim, den		Ahrensburg, den	
		Im Auftrage:	

Stadt Ahrensburg
Realisierungskonzept Ahrensburg
Manfred-Samusch-Str. 5, 22962 Ahrensburg, Fachdienst IV

Teilprojekt 2 Große Straße Süd
Entwurf - Variante 3

Projektnr.:	Datum:	Freigabe:	Zeichnungsnr./Index:	Bearb.:	Gez.:
06H145 / 07H148	01.08.2008			M. Neu	Quos

Fachplaner:
herbstreit
LANDSCHAFTSARCHITECTEN

Karlshäuserstraße 12
Telefon: 05121 / 9731-0
Telefax: 05121 / 9731-20
31139 Hildesheim

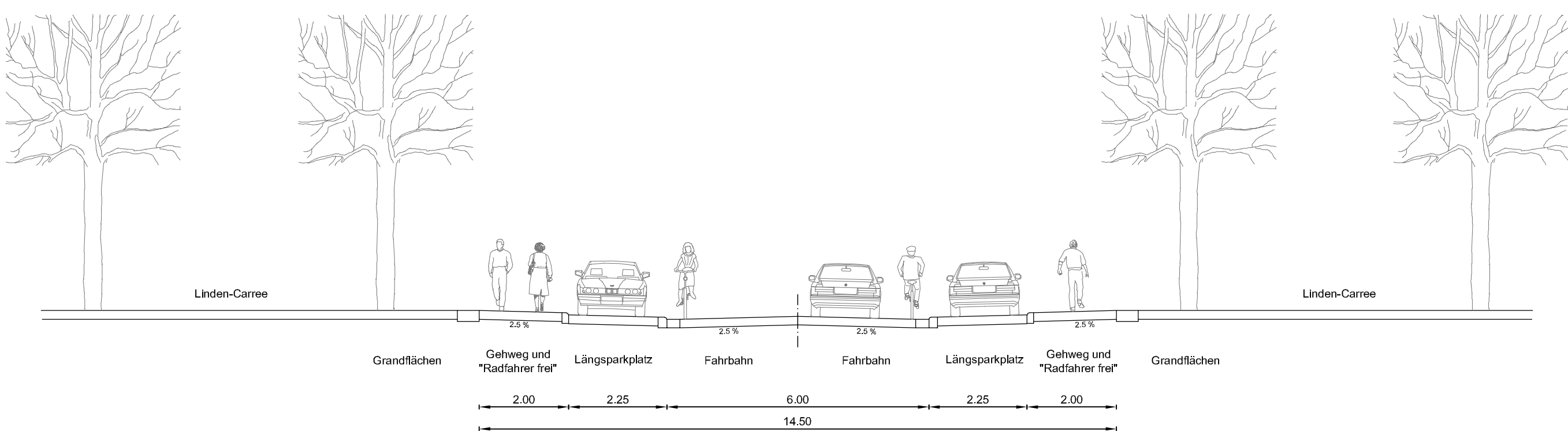
Alte Bahnhofstraße 56
Telefon: 0234 / 92797-0
Telefax: 03524 / 52797-20
44892 Bochum

Schloßstraße 14
Telefon: 03528 / 43820
Telefax: 03528 / 441316
01454 Radeberg

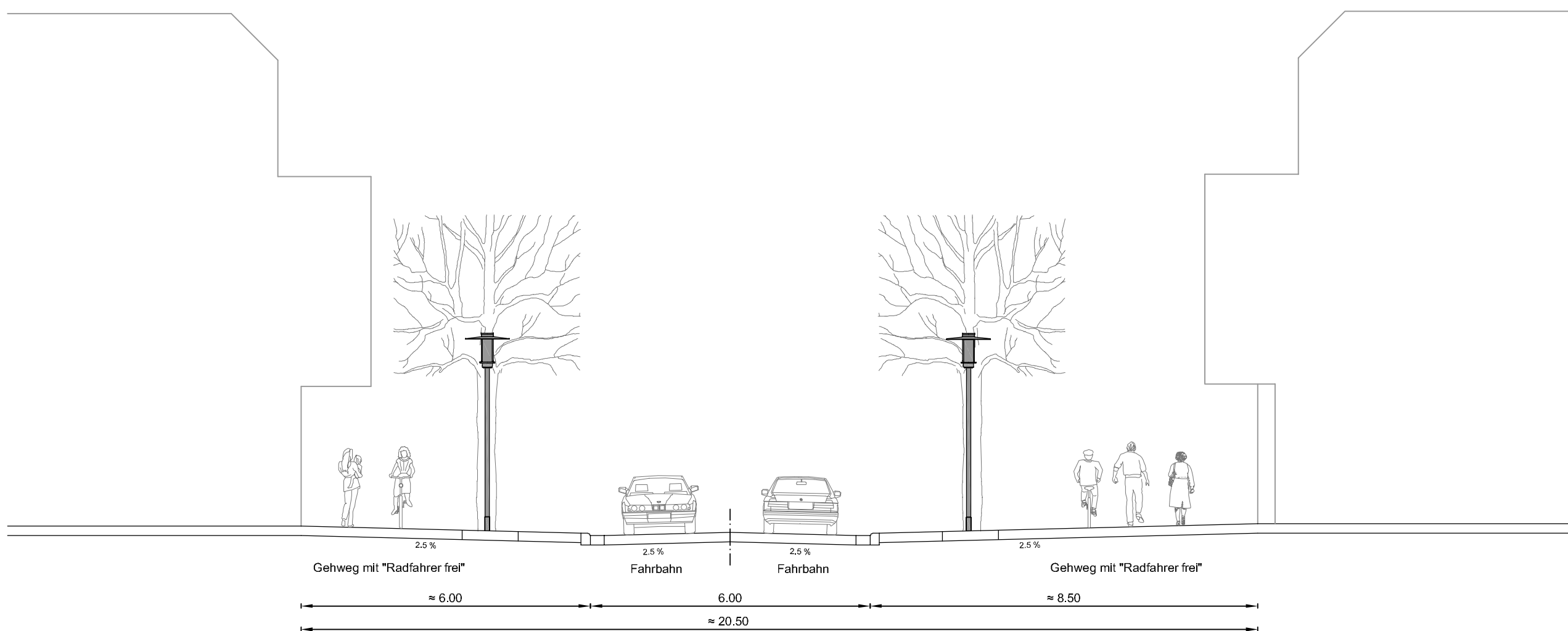
Schnitte Große Straße

Variante 3

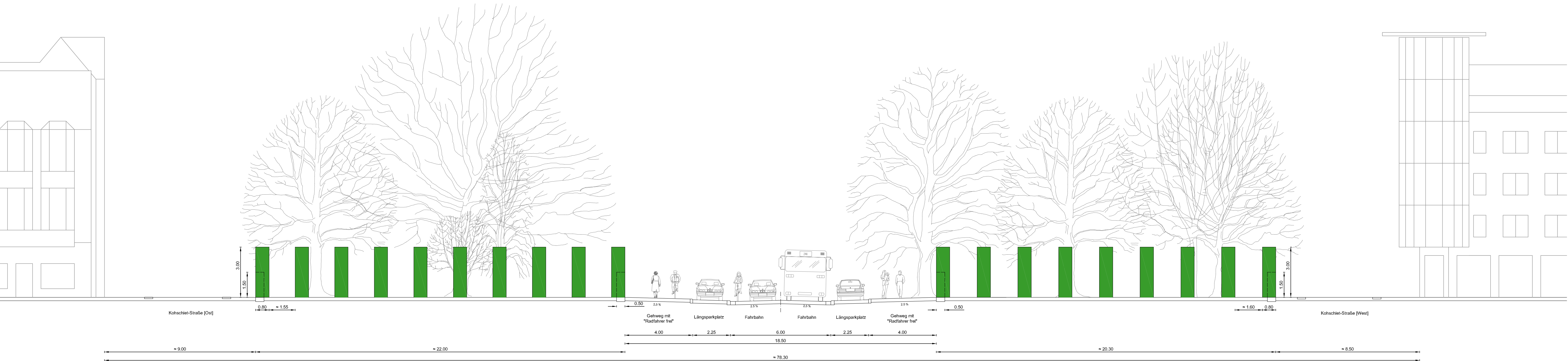
A - A'



C - C'



B - B'



VORABZUG

Rev.	Stand	Änderung	gepr. / freigegeben	Unterschrift

Bearbeitung: Herbstreit Landschaftsarchitekten Hildesheim, den	Antragsteller: Stadt Ahrensburg Ahrensburg, den
Im Auftrage:	Im Auftrage:

Stadt Ahrensburg
Realisierungskonzept Ahrensburg
Manfred-Samus-Sch-Str. 5, 22962 Ahrensburg, Fachdienst IV

Teilprojekt 2 Große Straße Süd	Maßstab: 1 : 100
Variante 3 Schnitte A bis C	

Projektnr.: 06H145 / 07H148	Datum: 01.08.2008	Freigabe	Zeichnungsnr./Index	Bearb.: M. Neu	Gez.: Quos
--------------------------------	----------------------	----------	---------------------	-------------------	---------------

Fachplaner: herbstreit LANDSCHAFTSARCHITECTEN	Karhäuserstraße 12 Telefon: 05121 / 9731-0 Telefax: 05121 / 9731-20 31139 Hildesheim	Alle Bahnhofstraße 56 Telefon: 0234 / 92797-0 Telefax: 0234 / 92797-27 44892 Bodum	Schloßstraße 14 Telefon: 03528 / 43820 Telefax: 03528 / 441316 01454 Radeberg
--	---	---	--