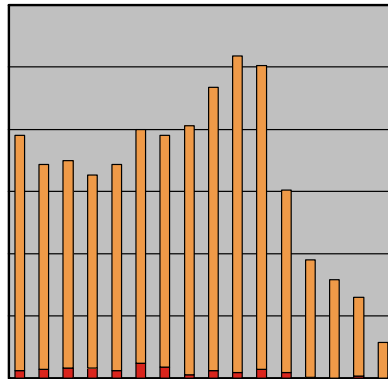
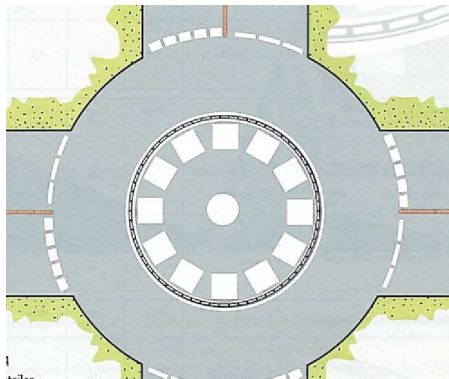


Verkehrsgutachten zum städtebaulichen Entwicklungskonzept “Gut Wulfsdorf” (BPlan 70a)

Ausgangslage - Verkehrsprognose - Verkehrskonzept



Verkehrsgutachten zum städtebaulichen Entwicklungsprojekt „Gut Wulfsdorf“ (BPlan 70a)

Ausgangslage – Verkehrsprognose – Verkehrskonzept

Ausgearbeitet von:

urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

für: Stadt Ahrensburg - Bauamt

Manfred-Samus-Str. 5
22926 Ahrensburg

Lübeck, den 19.05.2008

Inhaltsverzeichnis

1. BEWERTUNG DER AKTUELLEN VERKEHRS-STÄDTEBAULICHEN SITUATION	2
2. PROGNOSE FÜR DIE KÜNFTIGE VERKEHRSENTWICKLUNG.....	7
3. KONZEPT FÜR DIE VERKEHRSANBINDUNG UND VERKEHRSGESTALTUNG.....	11
4. FAZIT UND EMPFEHLUNGEN	17

Bildverzeichnis

Bild 1: Ergebnisse der Verkehrszählungen vom April 2008.....	4
Bild 2: Aktuelle straßenräumliche Situation am Bornkampsweg	5
Bild 3: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen vom April 2008.....	6
Bild 4: Grundlage für die Verkehrsprognose: Übersicht des Untersuchungsraumes mit Nutzungen.....	10
Bild 5: Übersicht zum Verkehrskonzept „Gut Wulfsdorf“	14
Bild 6: Vorschlag für eine Straßenraumgestaltung mit Fahrbahn-Pflasterbelag	15
Bild 7: Gestaltungsbeispiel für einen Minikreisverkehr (Quelle: Moravia, Wiesbaden)	16

1. Bewertung der aktuellen verkehrs-städtebaulichen Situation

Der Bornkampsweg ist in der verkehrsrechtlichen Kategorisierung eine Gemeindestraße 1. Ordnung und gehört zudem zum „Vorbehaltsnetz“ des Ahrensburger Straßenverkehrssystems. Vor diesem Hintergrund hat er auch bestimmte Anforderungen in Bezug auf die Leistungsfähigkeit zu erfüllen. Im Folgenden sind die wichtigsten Aussagen und verkehrs-städtebaulichen Merkmale zusammengefasst:

- Der Bornkampsweg ist heute eher gering belastet.
Im Querschnitt in Höhe Wulfsdorfer Weg liegt die **Verkehrsbelegung** nach einer im April 2008 durchgeführten Verkehrserhebung bei etwa 2.800 Kfz / 24h DTV (vgl. Bild 1).
Dies entspricht im Bereich der Bebauung der verkehrsplanerischen Kategorisierung nach RASt einer Quartiersstraße oder dörflichen Hauptverkehrsstraße (Typ „ES IV / HS IV“).
Die Verkehrsbelegung liegt deutlich unter der **Leistungsfähigkeit** der Straße.
- Die **Ganglinie der Kfz-Belegung** (vgl. Bild 1) zeigt den typischen Verlauf einer städtischen Straße mit Verkehrsspitzen am Morgen und am Nachmittag. Die sich in den letzten Jahren abzeichnende Verschiebung der Tagesverkehrsspitze in den Nachmittagsbereich ist auch am Bornkampsweg zu beobachten. In den Spitzenstunden fahren bis zu 250 Kfz durch den Bornkampsweg.
- Der **Lkw-Anteil** liegt mit etwa 4% im städtischen Mittel. Über den Gesamttag betrachtet, spielt der Lkw-Verkehr keine verkehrsplanerisch relevante Rolle.
- Aufgrund der geringen Siedlungsdichte gibt es vor allem in der Woche relativ geringe Quell-Ziel-Verkehre in Bezug auf das Projektgebiet. Ein wesentlicher Anteil der werktäglichen Verkehrsströme entfällt auf **Durchgangsverkehre** zwischen Hamburg (-Volksdorf) und Ahrensburg (-Zentrum) sowie regionale Durchgangsverkehre von/nach Hamburg (-Volksdorf). Es sei hier ausdrücklich angemerkt, dass ein wesentlicher Teil der Durchgangsverkehre durch **Berufs- und Einkaufsverkehre** nach Ahrensburg erzeugt wird, von denen die Stadt Ahrensburg also direkt oder indirekt profitiert.
- Durch die vom inneren Stadtgebiet abgesetzte räumliche Lage und die wenig attraktiven Rahmenbedingungen für die Nutzung des Fahrrades und des ÖPNV ist beim Quell-Zielverkehr derzeit von einem **hohen Kfz-Anteil** auszugehen.
- Der Ortsteil Wulfsdorf ist zur Zeit nur durch einen Schulbus (Linie 769) an das **ÖPNV-Netz** angebunden, der am Morgen und am Mittag die Beförderung zu den weiterführenden Schulen in Ahrensburg übernimmt. An Samstagen und Sonntagen besteht keine direkte ÖPNV-Anbindung: Die nächstgelegene Haltestelle liegt dann in der Hamburger Straße (Linie 268), wobei allerdings auch hier nur eine stündliche Bedienung besteht.
Insgesamt entspricht die **Bedienungsqualität** nicht dem angemessenen Standard eines städtischen ÖPNV-Systems.

- **Straßenräumlich** liegt im Bornkampsweg eine „diffuse“ Situation vor (vgl. Bild 2). Der überwiegende Teil weist die Charakteristik einer ländlichen Verbindungsstraße auf, wobei Fuß- und Radwege kombiniert und unbefestigt sind (Grand- oder Sand-Oberfläche) und zudem unterschiedliche Breiten aufweisen. Auch die Führung ist zum Teil nicht nutzerfreundlich.
Im Bereich des Parkplatzes „Allmende“ gibt es Ansätze bzw. Teilbereiche mit einer Pflasterung, allerdings mit verschiedenen Belagsarten (Betonstein, Rotklinker).
Mängel weist auch der Straßenbelag auf, der mittelfristig einer Grundsanierung bedarf.
- Im Bereich der Bebauung gilt eine **Geschwindigkeitsbeschränkung** auf 30 km/h, zusätzlich wurde 2008 eine Geschwindigkeitsanzeige in Fahrtrichtung stadtauswärts installiert.
- Ungeachtet der Tempo-30-Begrenzung werden im Bornkamp tatsächlich überwiegend höhere Geschwindigkeiten und zwar über den gesamten Tag gefahren. Die **Geschwindigkeitsmessungen** haben ergeben, dass etwa die Hälfte aller Fahrzeuge schneller als 40 km/h, immerhin rund 20% sogar schneller als 50 km/h fahren (vgl. Bild 3).
Verkehrsbeobachtungen haben gezeigt, dass besonders an den Übergangsstellen zwischen den kurzen Abschnitten der freien Strecke und den Siedlungsbereichen deutlich überhöhte Geschwindigkeiten gefahren werden. Die Geschwindigkeitsanzeige führt stadtauswärts meist nur zu einer kurzzeitigen Geschwindigkeitsreduzierung.
- Im Untersuchungsraum gibt es eine Reihe von **Parkplätzen**, die den vorhandenen Nutzungen zugeordnet sind (i.W. Allmende und Demeterhof). Der Allmende-Parkplatz ist allerdings öffentlich zugänglich.

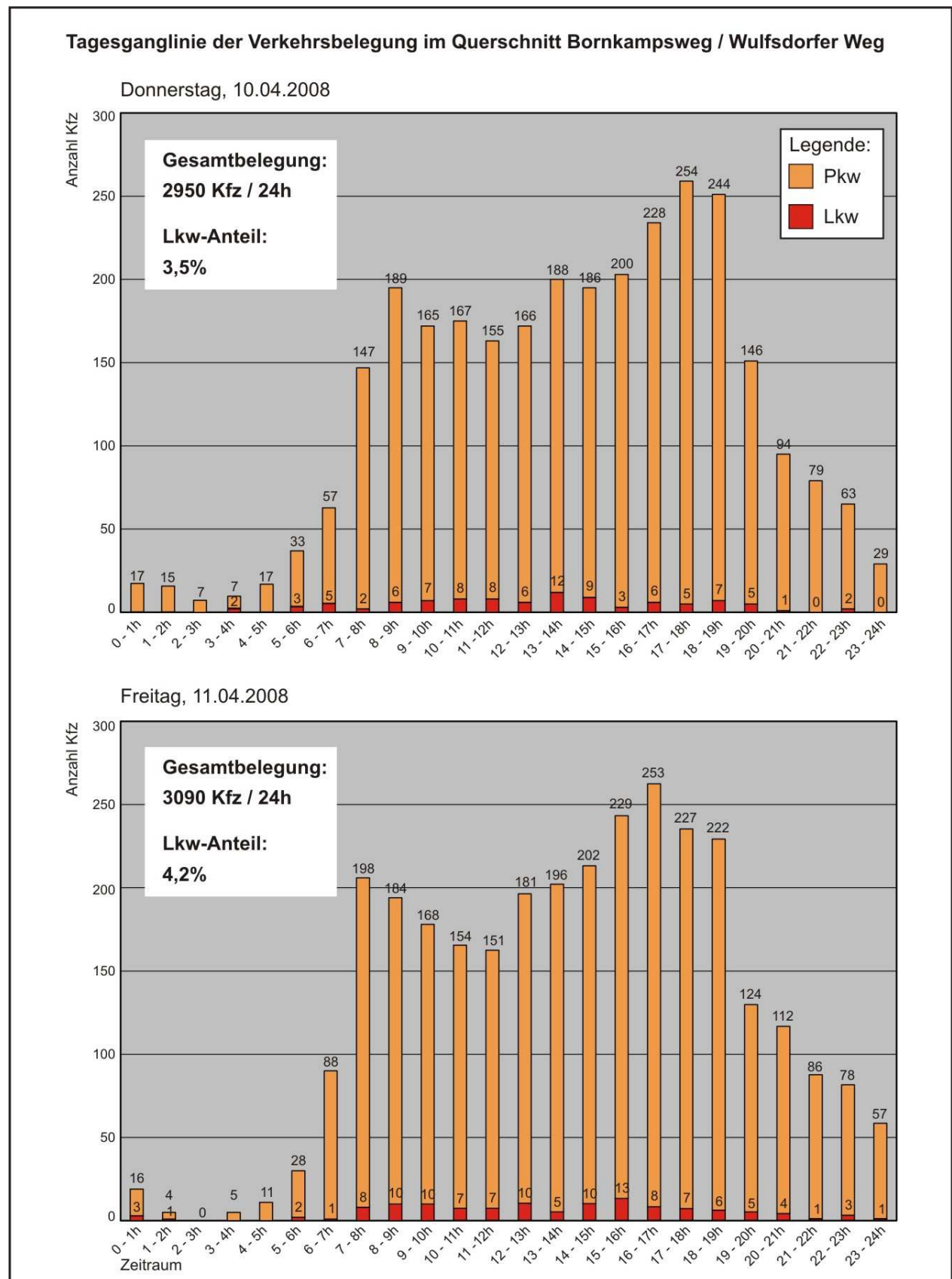


Bild 1: Ergebnisse der Verkehrszählungen vom April 2008



Bild 2: Aktuelle straßenräumliche Situation am Bornkampsweg

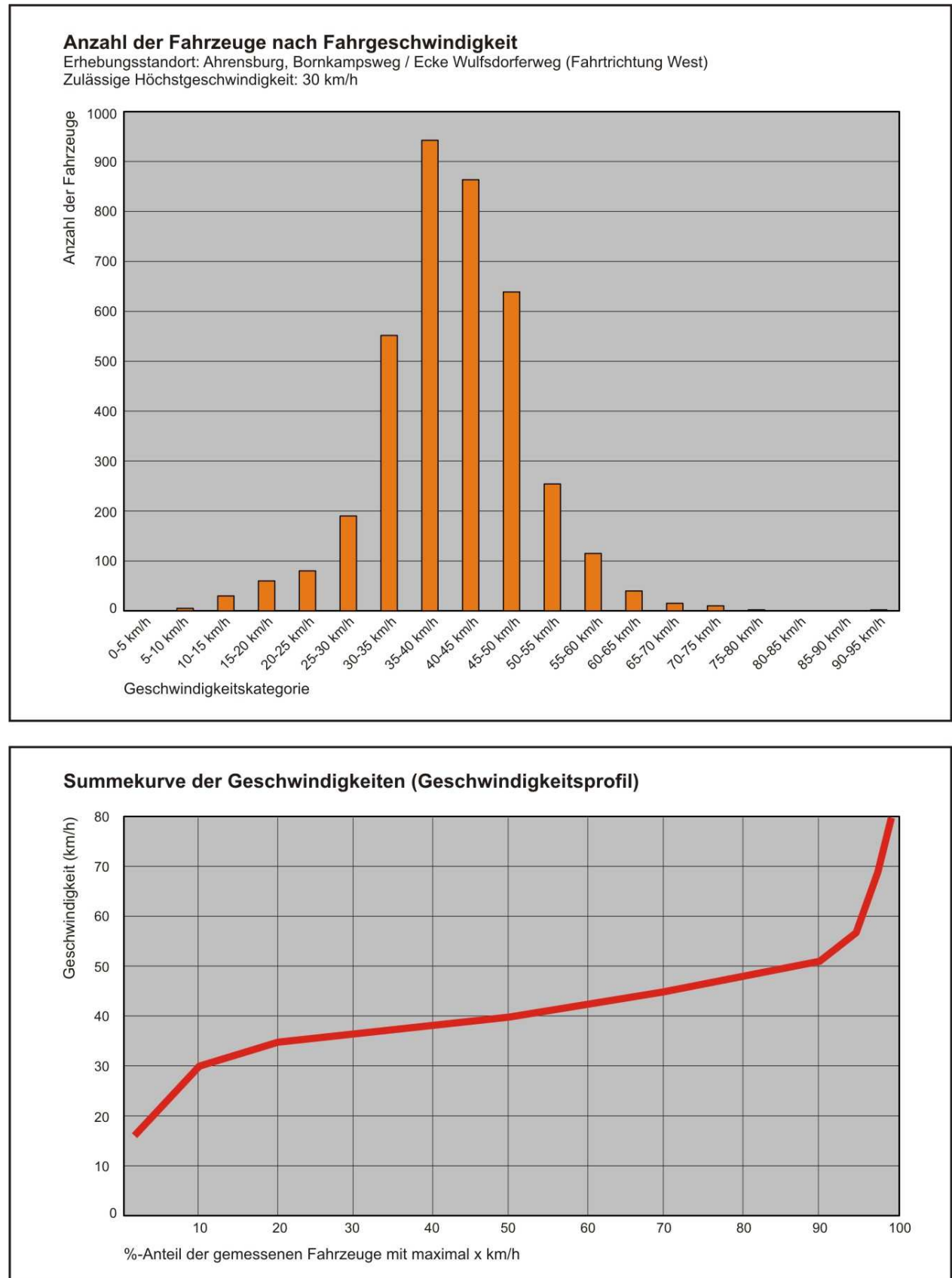


Bild 3: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen vom April 2008

2. Prognose für die künftige Verkehrsentwicklung

Die im April 2008 erhobenen Verkehrsmengen beinhalten bereits die aktuellen Nutzungen, insbesondere das Wohnprojekt „Allmende“. Für die Abschätzung der künftigen Verkehrsbelegungen auf dem Bornkampsweg wurde das Jahr 2020 als Zielhorizont gewählt und folgende **verkehrlich relevante Entwicklungen** mit einbezogen:

- Allgemeine Entwicklungen im Verkehrsaufkommen und beim Verkehrsverhalten, die sich weitgehend unabhängig von den Aktivitäten der Stadt Ahrensburg einstellen werden (z.B. Veränderungen bei der Motorisierung, Entwicklung der Kfz-Verkehrsleistungen),
- Entwicklungen im Ahrensburger Verkehrssystem, die sich weitgehend unabhängig von der Entwicklung in Wulfsdorf bzw. dem Projektgebiet ableiten lassen (z.B. Stadtentwicklungsprojekte in anderen Stadtgebieten) sowie
- Neuverkehre, die unmittelbar aus der städtebaulichen Entwicklung im Untersuchungsraum resultieren.

Bei den Änderungen der Verkehrsbelegung, die nicht im direkten Zusammenhang mit dem betrachteten Stadtentwicklungsprojekt bzw. BPlan stehen, werden nur solche herangezogen, die signifikanten Einfluss auf den Bornkampsweg haben. Nicht berücksichtigt wurden größere Veränderungen im Straßennetz mit gesamtstädtischen Auswirkungen wie beispielsweise der Bau von neuen Entlastungs- und Umgehungsstraßen. Diese können nur im gesamtstädtischen Kontext im Rahmen des STEK und unter Einbeziehung eines aktualisierten Verkehrsmodells fundiert bearbeitet werden. Nach den bisher vorliegenden Erkenntnissen unter Berücksichtigung der Verkehrsumlegungen aus dem fortgeschriebenen Generalverkehrsplan GVP dürften sich aber hieraus keine signifikanten Konsequenzen für den Bornkampsweg ergeben, die die Aussagen des vorliegenden Gutachtens in Frage stellen oder negieren.

Der Verkehrsprognose liegen folgende Annahmen zu den geplanten **städtebaulichen Entwicklungen** im Projektgebiet zugrunde:

Flächennutzung:

- (Alternatives) Wohnen,
- (alternatives) Kleingewerbe / Dienstleistungen,
- biologische Landwirtschaft,
- Tagungsräumlichkeiten.

Strukturdaten (gemäß Planungsstand 05/2008):

- Ca. 50 Wohneinheiten mit 100 bis 150 Einwohnern (gemischte Wohnformen mit verschiedenen Haushaltsgrößen).
Für die Verkehrsprognose werden 150 Einwohner angesetzt, so dass die Prognose bezüglich der verkehrlichen Auswirkungen damit auf der „sicheren Seite“ liegt
- Die übrigen Nutzungen sind derzeit noch nicht genau spezifiziert und quantifiziert.

Aus den Strukturdaten und den folgenden verkehrlichen Rahmendaten wird im nächsten Schritt das Verkehrsaufkommen und hier speziell das **Kfz-Aufkommen im gebietsbezogenen Quell-Ziel-Verkehr** berechnet. Da derzeit noch offen ist, ob die in Kapitel 3 vorgeschlagenen Maßnahmen insbesondere zur Verbesserung der Fahrrad- und ÖPNV-Anbindung realisiert werden, wird bei der **Verkehrsmittelwahl** beim Kfz-Anteil

- mit einem Minimalwert (= Zielwert aus den Maßnahmenvorschlägen) und
- einem Maximalwert (= unter Beibehaltung des Status quo, u.a. ohne ganztägige ÖPNV-Anbindung)

gerechnet, woraus sich dann eine entsprechende Spanne im Kfz-Aufkommen ergibt. Für den Binnenverkehr (= Verkehr innerhalb des Untersuchungsraumes) wird aufgrund der geringen räumlichen Ausdehnung ein Fuß- und Radverkehrsanteil von 100% angesetzt.

Da außer der Wohnnutzung derzeit noch keine konkreten Festlegungen zum Umfang weiterer Nutzungen verkehrlich quantifizierbar sind, wird der Einwohnerverkehr mit einem 25%-tigen Aufschlag versehen, um die „sonstigen“ Verkehre abzudecken. Zusätzlich wird für die Wohnnutzungen noch Besucherverkehr sowie Ver- und Entsorgungsverkehr angesetzt.

Verkehrliche Rahmendaten:

- Anteil gebietsbezogener Quell-Ziel-Verkehr am Gesamtaufkommen = 95% (aufgrund der geringen Ausstattung des Projektgebietes mit Ausbildungs- und Versorgungsangeboten ist der Binnenverkehr nur gering),
- Mobilitätskennziffer = 3,5 Wege pro Einwohner und Tag,
- Kfz-Anteil im Quell-Ziel-Verkehr (mittlere Motorisierung, teilintegrierte Lage) im Maximum = 75%, im Minimum = 55%,
- Pkw-Besetzungsgrad als Durchschnitt über alle Fahrzwecke = 1,2.

Verkehrsaufkommen:

- Gesamtaufkommen Einwohnerverkehr = 530 Wege / Tag, davon 500 Wege / Tag als Quell-Ziel-Verkehr,
- Kfz-Einwohnerverkehr
im Minimum = ca. 230 Kfz / 24h,
im Maximum = ca. 310 Kfz / 24h,
- Kfz-Verkehr aus übrigen neuen Nutzungen
im Minimum = ca. 60 Kfz / 24h,
im Maximum = ca. 80 Kfz / 24h,
- Kfz-Besucherverkehr = ca. 20 Kfz / 24h,
- Ver- / Entsorgungsverkehr = ca. 10 Kfz / 24h,
- **Gesamtverkehr aus neuen Nutzungen**
im Minimum = ca. 320 Kfz / 24h,
im Maximum = ca. 420 Kfz / 24h.

Verkehrsbelegung Bornkampsweg (hier zwischen Hamburger Str. und Wulfsdorfer Weg):

- GVP-Fortschreibung Bezugsjahr 2006 = ca. 2.500 Kfz / 24h (DTV),
- Status quo 2008 (aus Verkehrszählung im April) = ca. 2.800 Kfz / 24h (DTV),
- Prognose 2020 ohne neue Nutzungen („Ohne-Fall“) = ca. 3.000 Kfz / 24h (DTV),
- **Prognose 2020 mit neuen Nutzungen („Mit-Fall“)**
 - im Minimum** = ca. 3.320 Kfz / 24h (DTV),
 - im Maximum** = ca. 3.420 Kfz / 24h (DTV).

Konsequenzen für die Verkehrsqualität am Bornkampsweg

- Mit Umsetzung des betrachteten städtebaulichen Vorhabens in Wulfsdorf wird sich zwar eine Zunahme des Kfz-Verkehrs einstellen, die sich aber in einem moderaten Rahmen bewegt. Gegenüber der aktuellen Situation wird sich auf dem Bornkampsweg eine Zunahme der Verkehrsbelegung von maximal 22% ergeben, wobei aber nur rund 2/3 der Zunahme auf die neuen Nutzungen zurückzuführen sind.
- Selbst unter Berücksichtigung einer allgemeinen Verkehrszunahme werden die Leistungs- und Verträglichkeitsgrenzen im Bornkampsweg bei Weitem nicht erreicht. Insofern ist von der Kfz-Aufkommensentwicklung her das Vorhaben als unkritisch einzustufen.

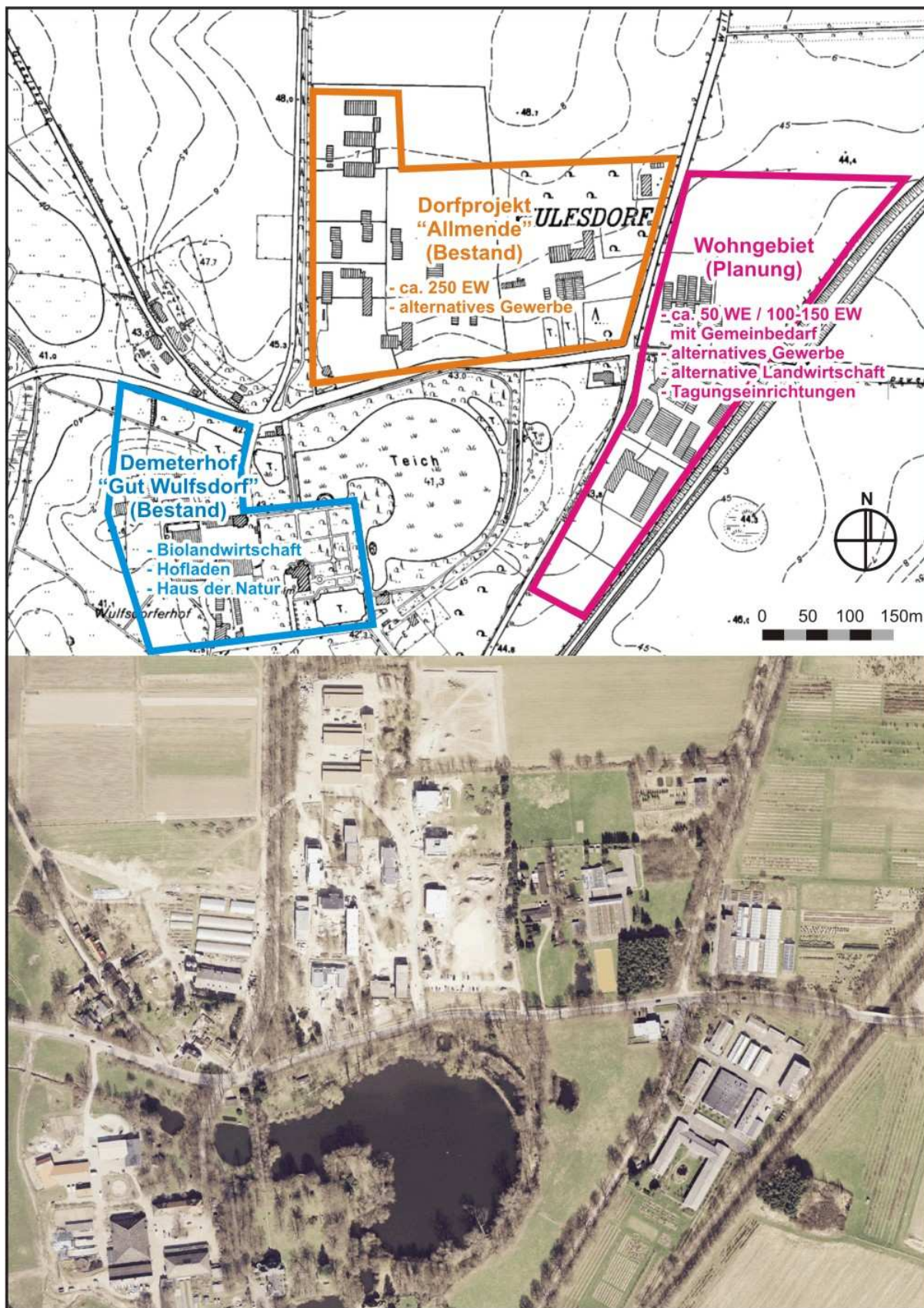


Bild 4: Grundlage für die Verkehrsprognose: Übersicht des Untersuchungsraumes mit Nutzungen

3. Konzept für die Verkehrsanbindung und Verkehrsgestaltung

Da sich aus dem städtebaulichen Entwicklungsprojekt kein unmittelbarer Handlungsbedarf in Bezug auf das Verkehrssystem ergibt, ist das nachfolgend vorgestellte Konzept als mittel- und langfristige Gutachterempfehlung zu verstehen, die **verkehrs-städtebauliche Gestaltung** aufzuwerten und dem Charakter des Gebietes anzupassen. Die Zielsetzungen der Verkehrssicherheit und der Wohnumfeldqualität stehen hierbei im Vordergrund.

Radverkehr

Das Fahrrad ist nicht nur vor dem Hintergrund der Klimaschutz- und Energiedebatte als eines der wichtigsten Verkehrsmittel insbesondere im Stadtverkehr anzusehen, sondern passt auch hervorragend zum Ambiente der „ökologisch orientierten“ Nutzungen im Projektgebiet. Vor diesem Hintergrund sollten die Rahmenbedingungen für die Radnutzung zügig verbessert werden, um einen hohen Radverkehrsanteil zu fördern. Der weitgehend Kfz-freie oder verkehrsberuhigte Wulfsdorfer Weg bietet einen guten Ansatzpunkt für eine hochwertige Radverbindung ins Stadtzentrum von Ahrensburg und zu den Schulen im nordwestlichen Stadtgebiet. In der Fortführung könnte diese potenzielle „Veloroute“ nach Süden bis zur Hamburger Straße und weiter Richtung Brauner Hirsch verlängert werden. Diese Route würde sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr einen hohen Stellenwert einnehmen. Um die Attraktivität dieser Route zu erhöhen, wären vor allem folgende Maßnahmen zu empfehlen:

- Partielle Verbesserung des Belages, mittelfristig Einbau eines festen Belages (Asphalt oder Pflaster),
- Installation einer Beleuchtung und
- Einrichtung eines Wegweisungssystems.

Weitere Aussagen zum künftigen Radverkehrskonzept werden im Stadtentwicklungskonzept und bei der Aufstellung des neuen Masterplans Verkehr erwartet.

Eine zweite wichtige Radroute führt über den Bornkampsweg zur Hamburger Straße und von dort weiter zur Schnellbahnstation U-Ahrensburg (West), wo ein Umstieg in die U-Bahn (Bike&Ride) möglich ist. Auch hier ist ein gut befahrbarer Belag und eine ausreichende Beleuchtung anzustreben.

Öffentlicher Personennahverkehr

Auch mit der Umsetzung der geplanten Nutzungen bzw. Nutzungsverdichtung wird das ÖPNV-Potenzial weiter auf einem vergleichsweise niedrigen Level bleiben, das aus wirtschaftlicher Sicht keinen verdichteten Taktverkehr zulässt. Dennoch ist es wünschenswert, eine ganztägige Anbindung im Linienbusverkehr einzurichten, so dass auch für Einwohner ohne ständige Pkw-Verfügbarkeit eine Grundmobilität gesichert ist („Daseinsvorsorge“). Ist eine Linienbusanbindung (z.B. durch Verschwenken der Linie 268) nicht realisierbar, sollte gemeinsam mit dem Linienbusbetreiber die Umsetzung alternativer Bedienungsformen geprüft werden.

Anbindung im Kfz-Verkehr

Die Anbindung des Neubauvorhabens sollte ebenso wie das übrige BPlan-Gebiet weiterhin ausschließlich über den Bornkampsweg erfolgen, der auf kurzem Wege eine Anbindung an das übergeordnete Hauptstraßennetz (hier vor allem die B75) herstellt. Eine Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr ist nicht erforderlich.

Von der kontrovers diskutierten (Wieder-) Öffnung des Wulfsdorfer Weges für den Kfz-Verkehr wird vom Gutachter nachdrücklich abgeraten. Dieser würde zu unnötigen Verkehrsverlagerungen in sensible Gebiete (auch auf den Bornkampsweg) und im ungünstigen Fall sogar zu induziertem Verkehr führen (Verkehre, die durch eine neue Verbindung erzeugt werden). Eine Verbesserung der Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr würde zudem kontraproduktiv auf die angestrebte Förderung des „Umweltverbundes“ (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) wirken. Zu beachten ist allerdings, dass der Wulfsdorfer Weg als Ausweichstrecke für die B75 (bei Sperrung) dient.

Parken

Die Parkierung bzw. das Parkraumkonzept stammt noch aus den Zeiten früherer Nutzungen. Durch die Umnutzung von Teilen der Bebauung haben sich auch für das Parken neue Rahmenbedingungen und Anforderungen ergeben. Da die Stellplätze den Nutzungen zugeordnet bzw. nach diesen bemessen sind, ergibt sich zwar kein zusätzlicher Stellplatzbedarf, dennoch sollten Möglichkeiten für eine Umstrukturierung des Parkens in Verbindung mit einer gestalterischen Aufwertung und Integration der Stellplätze geprüft werden. Die Stellplätze der geplanten Nutzungen sollten diesen ebenfalls direkt zugeordnet werden (z.B. im Randbereich der Bebauung).

Verkehrsberuhigung und straßenräumliche Gestaltung

Die Hauptdefizite liegen derzeit in der Straßenraumgestaltung, die nicht nur städtebaulich verbesserungsbedürftig ist, sondern auch überhöhte Geschwindigkeiten und Einbußen in der Verkehrssicherheit fördert. Wenngleich aus verkehrlicher Sicht eine Umgestaltung nicht zwingend erforderlich ist, sollte diese im Zuge der Umsetzung der neuen Bebauung geprüft werden.

Wie die aktuellen Verkehrserhebungen und –beobachtungen zeigen, lässt sich mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung und der Geschwindigkeitsanzeige alleine noch keine wirksame Verkehrsberuhigung über den gesamten angebauten Straßenabschnitt erzielen. Unter Berücksichtigung der Finanzknappheit des kommunalen Haushaltes werden zwei Lösungsansätze vorgeschlagen, die auch aufeinander aufbauen und zeitlich gestaffelt umgesetzt werden können:

„Kleine Lösung“ (erste Priorität, mittelfristiger Zeitrahmen):

- Eine Neugestaltung der **Seitenräume** mit einer Befestigung des Fuß- und Radweges. Dieser kann als kombinierte Lösung (kombinierter Fuß- und Radweg) beibehalten werden.
- Die Übergänge zwischen den anbaufreien und angebauten Straßenabschnitten werden über Straßenschwellen oder punktuelle **Einengungen der Fahrbahn** (ggf. auch „Gegenverkehrslösung“) hervorgehoben, um eine wirksame Verkehrsberuhigung zu erreichen.
- Am Knoten Bornkampsweg / Wulfsdorfer Weg sollte alternativ die Einrichtung eines **„Minikreisverkehrs“** untersucht werden, der zu einer Harmonisierung des Verkehrsflusses mit verminderten Geschwindigkeiten und einer erhöhten Verkehrssicherheit beiträgt. Ein solcher Minikreisverkehr beansprucht nur wenig Fläche (weniger als 26m Außendurchmesser), da der Mittelkreis für Lkw und Busse überfahrbar ist. Zudem zeichnet er sich durch niedrige Investitions- und Betriebskosten aus.
- Zudem sollte für die **Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h** -auch in Anbetracht der rechtlichen Schwierigkeiten- eine Ausdehnung auf den gesamten Bornkampsweg in Verbindung mit einer kontinuierlichen Überwachung überprüft werden, da sowohl im Westen hinter der Hamburger Stadtgrenze als auch im Osten in der Zuführung zur Hamburger Straße bereits Tempo-30-Abschnitte bzw. Tempo-30-Zonen bestehen.
- Für den Knoten Bornkampsweg / Hamburger Straße B75 wird die Einrichtung einer **Lichtsignalanlage** (Vollsignalisierung) empfohlen. Bereits heute wird die Situation wegen der Kurvenlage der B75 als kritisch eingestuft. Mit der prognostizierten Verkehrszunahme sowohl im Bornkampsweg als auch auf der B75 dürfte sich die Situation tendenziell eher verschlechtern. Zudem würden auch die Fußgänger und vor allem Radfahrer von einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit an der B75 profitieren.

„Große Lösung“ (abgestufte Priorität, langfristiger Zeitrahmen):

- Eine komplette Umgestaltung des Straßenraumes mit einer **Sanierung des Fahrbahnbelages** (einschließlich Straßenentwässerung). Eine Verbundpflasterung für die Fahrbahn mit einer „weichen“ Trennung der Verkehrsflächen weist die höchste städtebauliche Qualität auf, andererseits würde es durch die Befahrung mit Bussen und Lkw's zu einem erhöhten Instandhaltungsaufwand kommen oder einen aufwändigeren Unterbau erfordern.
- Die Übergänge und das Tempo-Limit entsprechend der kleinen Lösung.
- Der **Radverkehr** könnte bei einer durchgehenden Pflasterung auch in der Fahrbahn geführt werden. Bei Problemen in der Verkehrssicherheit wäre auch ein überfahrbarer Angebotsstreifen für den Radverkehr denkbar.
- Im Zuge der Umgestaltung sollte die bestehende **Busbucht zum Buskap** umgebaut, oder die Bushaltestelle in die angrenzende Parkierungsanlage integriert werden.

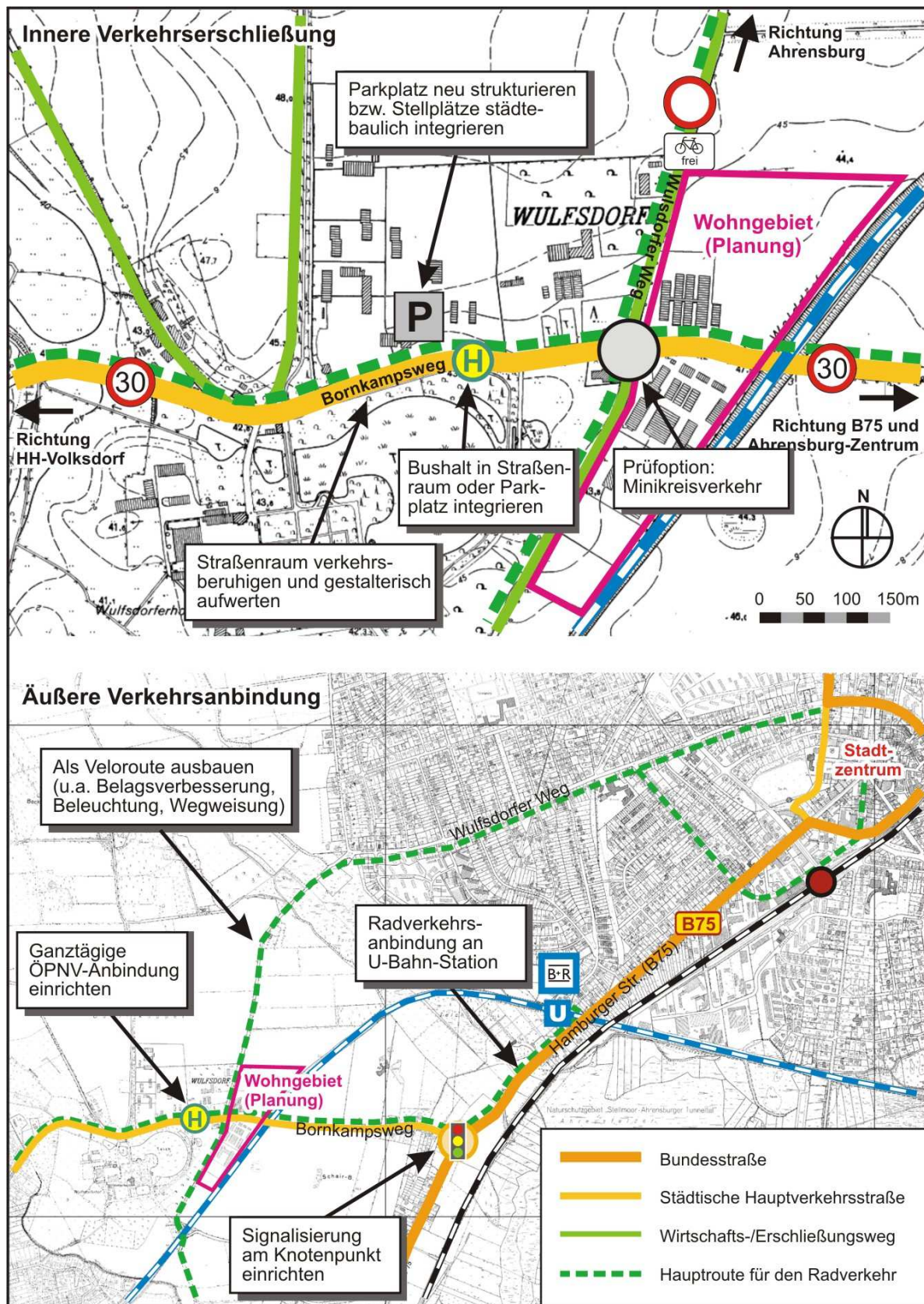


Bild 5: Übersicht zum Verkehrskonzept „Gut Wulfsdorf“

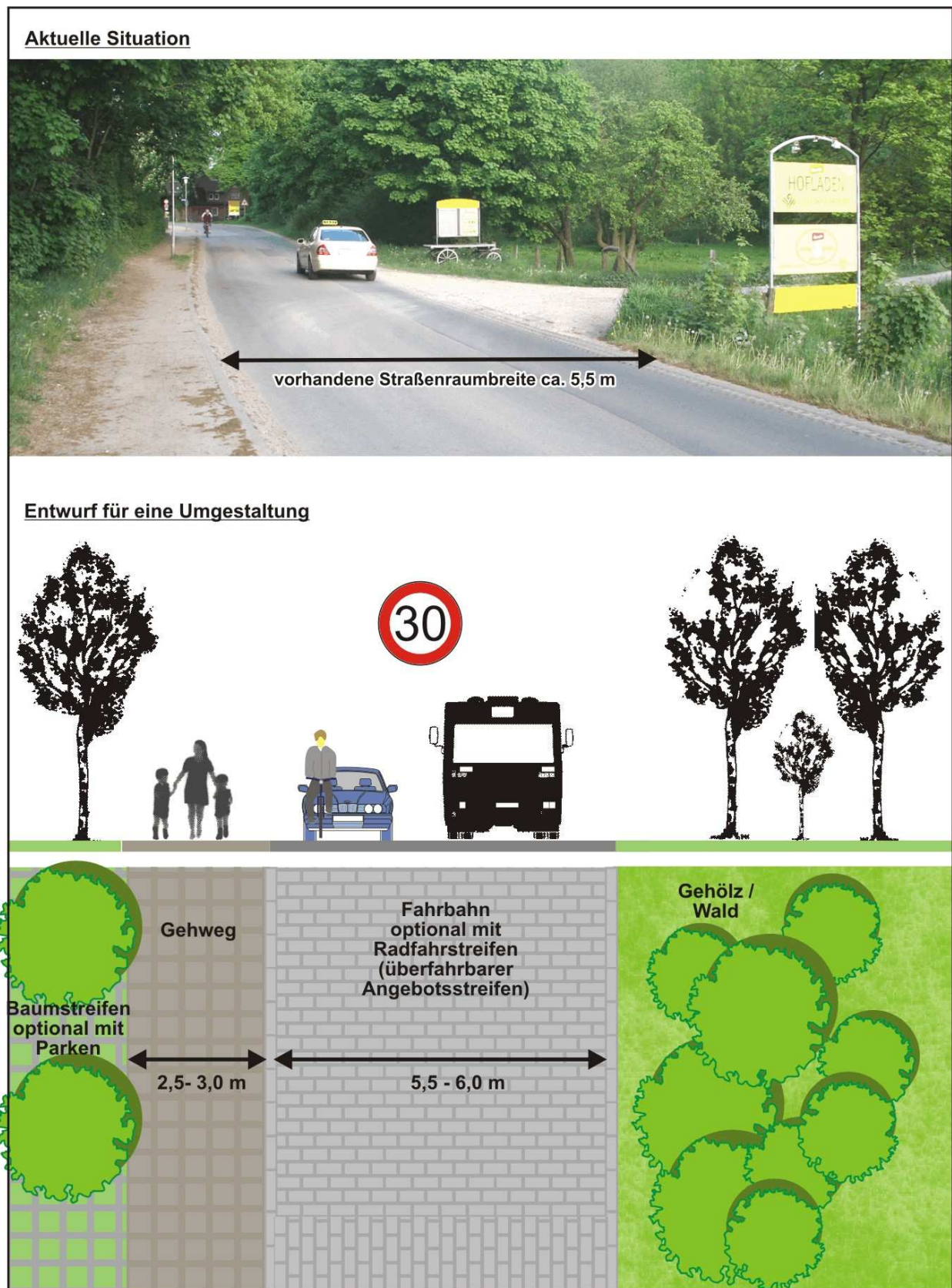


Bild 6: Vorschlag für eine Straßenraumgestaltung mit Fahrbahn-Pflasterbelag

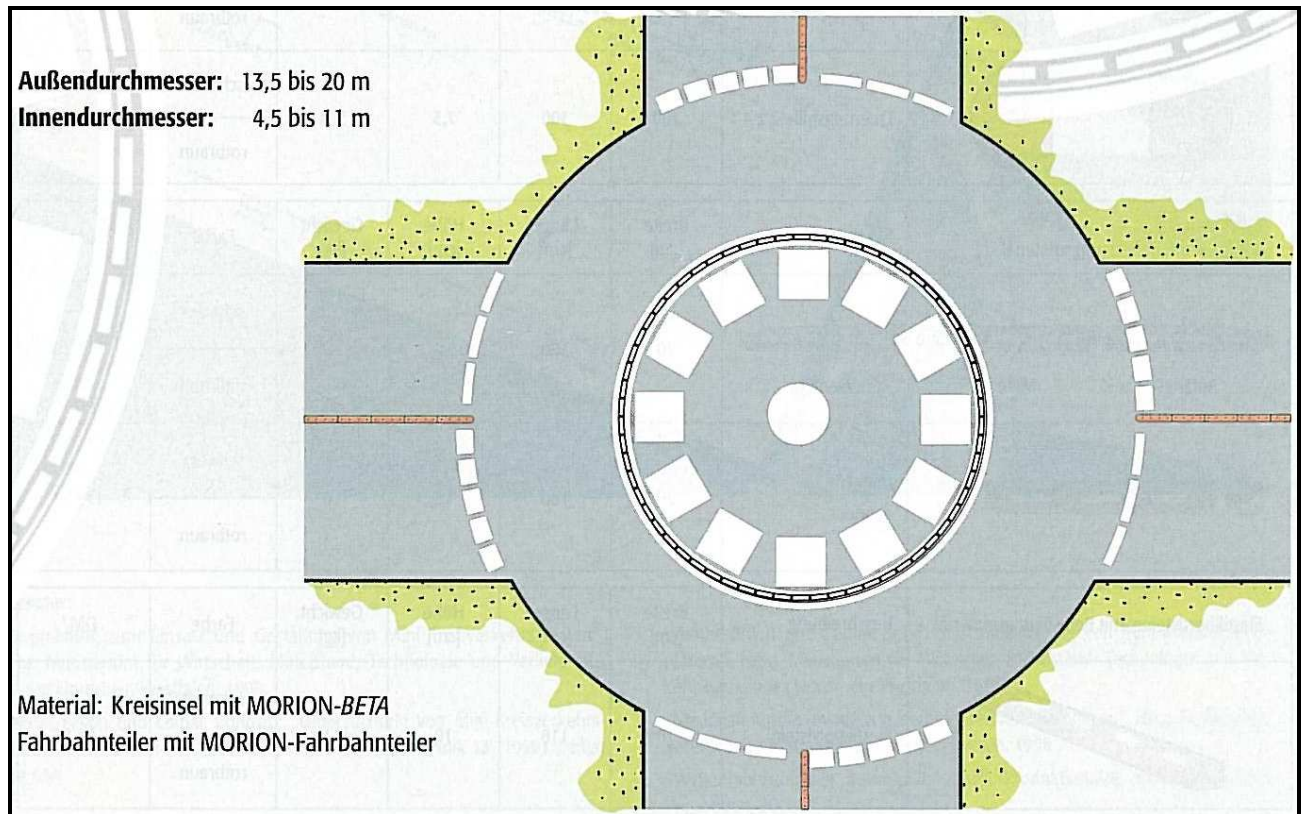


Bild 7: Gestaltungsbeispiel für einen Minikreisverkehr (Quelle: Moravia, Wiesbaden)

4. Fazit und Empfehlungen

Das städtebauliche Entwicklungsprojekt „Gut Wulfsdorf“ (Bplan 70a) ist mit den vorgesehenen Nutzungen aus verkehrlicher Sicht insgesamt als unkritisch einzustufen. Selbst bei Annahme eines erhöhten Kfz-Anteils für die neuen Nutzungen und einer ungünstigen verkehrlichen Gesamtentwicklung bewegt sich das Neuverkehrrs-Aufkommen und die künftige Verkehrsbelegung des Bornkampsweg in einer Größenordnung, die weder nennenswerte Auswirkungen auf die straßenräumliche Verträglichkeit noch auf die Verkehrsabwicklung im Bornkampsweg haben wird. In Bezug auf die Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung ergeben sich aus den neuen Nutzungen allein keine akuten Handlungserfordernisse. Die geplanten Nutzungen erzeugen also keinen unmittelbaren Handlungsdruck zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Allerdings sollten die Zielsetzungen des Vorhabens in Verbindung mit dem „ökologischen Charakter“ des gesamten Siedlungsgebietes zum Anlass genommen werden, die in verkehrlicher Hinsicht bestehenden Defizite abzubauen und die Verkehrsgestaltung den neuen bzw. über die letzten Jahre veränderten Nutzungen anzupassen. Insbesondere geht es hier um

- Eine Aufwertung der Anbindung im Radverkehr und im öffentlichen Busverkehr,
- eine wirksame Verkehrsberuhigung des Straßenabschnittes im Bereich der Bebauung und
- langfristig eine bessere verkehrs-städtebauliche Integration des Straßenraumes.

Eine Öffnung des Wulfsdorfer Weges für den Kfz-Verkehr würde die Verkehrsanbindung bzw. verkehrliche Erreichbarkeit nur unwesentlich verbessern, demgegenüber aber zu Verkehrsverlagerungen und zusätzlichen Kfz-Belastungen nicht nur für den Bornkampsweg, sondern auch für den nordöstlichen Teil des Wulfsdorfer Weges (Wohngebiet !) führen. Zudem ist auch mit sogenannten „induzierten“ Kfz-Verkehren (neue Verkehre) und Verlagerungen vom Fahrrad und vom Linienbus auf den Pkw zu rechnen. Daher ist von dieser Maßnahme nachdringlich abzuraten, da sie sowohl aus gesamtstädtischer als auch aus kleinräumiger Sicht kontraproduktiv wäre. Vielmehr sollte der Wulfsdorfer Weg zu einer hochwertigen „Veloroute“ für den Radverkehr entwickelt werden, von der auch andere Siedlungsbereiche Ahrensburgs und vor allem auch die nichtmotorisierten Bevölkerungsgruppen (z.B. Schulkinder !) profitieren.

Eine wirksame Verkehrsberuhigung lässt sich mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen (hier im Wesentlichen Geschwindigkeitsbeschränkung) nur erreichen, wenn diese mit einer häufigen Kontrolle verbunden sind (z.B. stationäre Blitzgeräte). Der Gutachter empfiehlt daher, das Tempo-30-Limit mit baulichen Maßnahmen zu kombinieren, um die Verkehrsberuhigung mit städtebaulichen Akzenten den Verkehrsteilnehmern besser „zu vermitteln“. Da eine komplette Umgestaltung des Straßenraums aus Zeit- und Kostengründen allenfalls langfristig umsetzbar ist, wird empfohlen, punktuelle Aufpflasterungen, die Überführung der Busbucht in ein Buskap und ggf. den Bau eines Minikreisels am Knoten Wulfsdorfer Weg als Maßnahmen vorzuziehen. Für ein integriertes Stufenkonzept ist aber dennoch erforderlich, eine Überplanung des gesamten Bornkampsweges zwischen Hamburger Straße und Stadtgrenze kurzfristig vorzunehmen.

Auch wenn es verkehrsrechtlich schwer durchsetzbar sein dürfte, sollten zudem Überlegungen zur Ausdehnung der Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) auf den gesamten Bornkampsweg weiterverfolgt werden, da sich ein homogener Fahrtablauf auf das Geschwindigkeitsprofil, aber auch in Bezug auf die Schadstoff- und Lärmbelastungen positiv auswirkt.