



Strukturentwicklung • Raumplanung
Verkehrsgestaltung • Marketing

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Masterplan Verkehr für die Stadt Ahrensburg

**Arbeitsprogramm und Angebot zur Erhebung von
Verkehrsdaten und Aufbau eines Verkehrsmodells**

Anbieter:

urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

in Arbeitsgemeinschaft mit
Gertz, Gutsche, Rümenapp GbR
Harburger Rathausstraße 33
21073 Hamburg

Auftraggeber:

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

Lübeck, den 22.01.2009

Inhaltsverzeichnis

1. AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNGEN	2
2. VERFAHRENSWEISE	5
3. ARBEITSPROGRAMM UND LEISTUNGSUMFANG	8
AP 1 VERKEHRS- UND DATENERHEBUNGEN	8
AP 2 AUFBAU DES VERKEHRSMODELLS UND ANALYSE DER AKTUELLEN VERKEHRSSITUATION	13
AP 3: PROJEKTKOMMUNIKATION UND DOKUMENTATION	15
4. ZEITPLANUNG (PROJEKTABLAUF)	16
5. INFORMATIONEN ZUM GUTACHTERTEAM	18
AUSGEWÄHLTE REFERENZEN DES BÜROS <i>GGR</i> IN DER VERKEHRSPLANUNG	18
AUSGEWÄHLTE REFERENZEN DES BÜROS <i>URBANUS</i> IN DER VERKEHRSPLANUNG	19
QUALIFIKATION DER VORGESEHENEN PROJEKTBEARBEITER	21

1. Ausgangslage und Zielsetzungen

Die Verkehrsentwicklungsplanung in der Stadt Ahrensburg basiert zur Zeit auf dem in den 90er Jahren aufgestellten und letztmalig 2002 fortgeschriebenen **Generalverkehrsplan (GVP)**, wobei die zugehörigen Datengrundlagen überwiegend aus Verkehrserhebungen der 90er Jahre stammen.

Für die Verkehrsentwicklungsplanung gibt es über den Generalverkehrsplan hinaus eine Reihe **übergeordneter Rahmenpläne** und Vorgaben, die allerdings hauptsächlich landesweite oder regionale Schwerpunkte setzen und für die städtische Verkehrsplanung nur für den Teilaspekt der äußeren verkehrlichen Anbindung bzw. verkehrlichen Erreichbarkeit von Relevanz sind. Neben dem Regionalplan und dem Kreisentwicklungsplan sind vor allem die verkehrlichen Fachpläne „Landesverkehrsprogramm“ und „Landesweiter Nahverkehrsplan“ (LNVP) hervorzuheben, die auch auf einem vergleichsweise aktuellen Stand sind. Der dritte LNVP befindet sich gerade in der öffentlichen Abstimmungsphase und wird 2009 verabschiedet.

Derzeit wird das Thema „Verkehr“ in der Stadt Ahrensburg im Rahmen des integrierten **Stadtentwicklungskonzeptes ISEK** behandelt. Dieses soll unter anderem Leitlinien für die künftige Verkehrspolitik im Kontext mit der Stadtentwicklungspolitik enthalten. Die intensiven und kontroversen Diskussionen zum Verkehrssystem, die in den ISEK-Zukunftswerkstätten, den zugeordneten „Themenabenden Verkehr“ sowie im Rahmen der Lärmaktionsplanung geführt wurden, haben aber klar aufgezeigt, dass

- der Verkehr zu den wichtigsten und umstrittensten Themen der Ahrensburger Stadtentwicklung gehört,
- der „alte“ GVP nicht mehr den Anforderungen an eine fundierte Bewertungshilfe gerecht wird und
- die veränderten Rahmenbedingungen eine neue sowohl inhaltlich als auch räumlich integrierte Betrachtungsweise erfordern.

Die vorliegenden **Verkehrsdaten aus dem „alten“ GVP** sind inzwischen überwiegend veraltet und bieten keine ausreichende Basis mehr für aktuelle und zukunftsorientierte Entwicklungsplanungen in der Stadt Ahrensburg. Die Stadt hat sich in den letzten Jahren u.a. durch die Ausweisung weiterer Bebauungs- und Gewerbegebiete städtebaulich weiterentwickelt. Derartige Veränderungen fanden bislang bei gesamtstädtischen Verkehrsplanungen keine adäquate Berücksichtigung. Zwischenzeitlich konnte durch neuere Verkehrserhebungen festgestellt werden, dass die für 2012 und 2020 prognostizierten Verkehrsmengen in einigen Straßen bereits erreicht oder sogar überschritten sind.

In den letzten Jahren wurden zudem neue Erkenntnisse über die **Methodik der Verkehrsentwicklungsplanung** gewonnen, die im GVP nicht eingeflossen sind, bei der Erarbeitung eines neuen verkehrlichen Rahmenplans aber unbedingt Berücksichtigung finden sollten. Dazu gehören vor allem folgende Aspekte:

- Demographie und Lebenswandel,
- Lärm- und Schadstoffbelastungen,
- Ressourcen- und Klimaschutz,
- Verkehrssicherheit,
- Förderung alternativer, umweltfreundlicher Mobilitätsangebote sowie
- regionale und großräumige Verkehrsverflechtungen und Verkehrsprojekte.

Für die Stadt Ahrensburg wurde zudem 2008 ein **Lärmaktionsplan** aufgestellt, dessen Aussagen und Ergebnisse künftig ebenso in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen sind wie die Luftreinhaltepläne. Aufgrund der geographischen Lage Ahrensburgs sollten bei der Ausarbeitung eines verkehrlichen Rahmenplans auch **Aspekte der regionalen und großräumigen Verkehre** berücksichtigt werden, da diese als „Durchgangs- und Zielverkehre“ einen maßgeblichen Beitrag zur Ahrensburger Verkehrsproblematik leisten. Da der „alte“ GVP sich allein auf das Ahrensburger Stadtgebiet bezieht, konnte vor allem die wichtige **Problematik der Ziel- und Durchgangsverkehre** nicht angemessen thematisiert werden.

Um eine langfristig orientierte und fundierte Planung des Verkehrssystems in Ahrensburg zu ermöglichen, sind die im Bereich der Stadtplanung in Bearbeitung befindlichen Rahmenpläne (Flächennutzungsplan, ISEK mit Wohnraumversorgungskonzept, Einzelhandelskonzept) auf der verkehrlichen Seite zu ergänzen. Angesichts des „Umsetzungsstaus“ in der Verkehrspolitik und der derzeitigen Entwicklungen im Verkehrsmarkt ist hier **kurzfristiger Handlungsbedarf** gegeben.

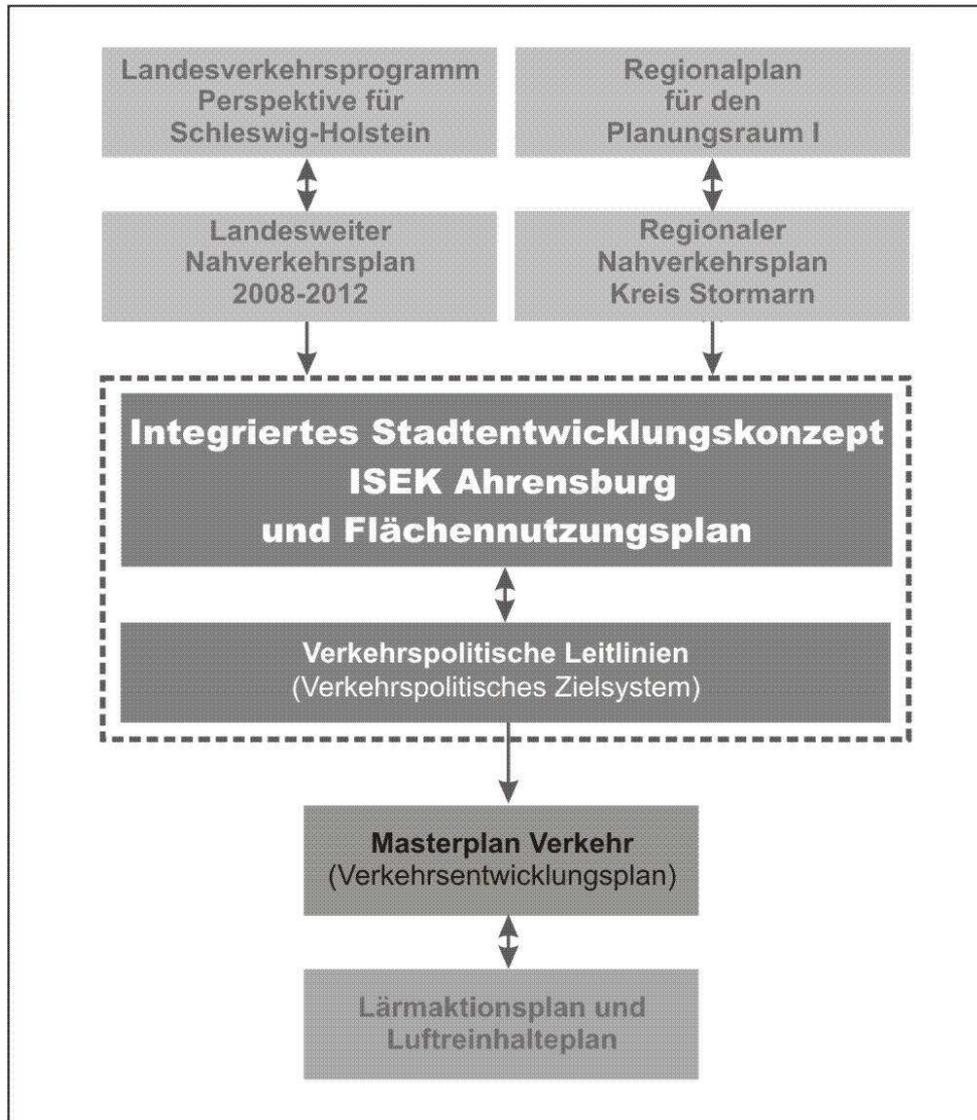
Mit einem neu zu erstellenden „**Masterplan Verkehr**“ wird der in Bezug auf Datenaktualität und Methodik überholte Generalverkehrsplan abgelöst und eine systematische, langfristig angelegte Maßnahmen- und Finanzplanung für das Verkehrssystem in Ahrensburg entwickelt. Wichtige Bestandteile sind dabei eine **Aktualisierung des Verkehrsmodells** mit den entsprechenden Aussagen zu Verkehrsströmen und Verkehrsbelegungen sowie eine Ermittlung von Grundaussagen zum Verkehrsverhalten sowohl der Ahrensburger EinwohnerInnen als auch der Einpendler aus dem Umland (u.a. Verkehrsmittelnutzung, Bewertung des Verkehrssystems, Veränderungspotenziale im Verkehrsverhalten). Der Masterplan Verkehr bildet auch eine wichtige Voraussetzung für die **Akquisition von Fördermitteln** von EU, Bund und Land.

Gemäß den bestehenden und in absehbarer Zeit noch zu erwartenden gesetzlichen Vorgaben gehört künftig eine systematische **Einbeziehung von Aspekten der Umwelt-, Stadt- und Sozialverträglichkeit** zu den „Pflichtaufgaben“ einer modernen Verkehrsplanung, für die auch die Stadt Ahrensburg die entsprechenden Ressourcen bereitstellen sollte. Nicht zuletzt ist es eine Forderung aus der **Zukunftswerkstatt**, erstmalig in der Ahrensburger Verkehrsentwicklungsplanung eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorzusehen, um die derzeit emotional-subjektiv geführte Diskussion zum Verkehrssystem zu versachlichen und die Sichtweisen der von den verkehrlichen Auswirkungen Betroffenen mit einzubeziehen.

Die Ausarbeitung des Masterplans Verkehr umfasst insgesamt **5 Hauptbausteine**:

- Erhebung aktueller Daten zum Verkehrsgeschehen, insbesondere zur Mobilität der Einwohner und Beschäftigten Ahrensburgs sowie zum Kfz-Verkehr,
- Aufbau eines neuen Verkehrsmodells als Planungs- und Bewertungsinstrument,
- Bewertung der aktuellen Verkehrssituation („Befunde zum Verkehrssystem“),
- Ausarbeitung und Bewertung von Entwicklungsszenarien und Verkehrsprojekten (u.a. die Umsetzung von Netzschlüssen im Straßennetz oder die Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote),
- Aufstellung eines integrierten Entwicklungskonzeptes unter Berücksichtigung verkehrlicher, städtebaulicher und wirtschaftlicher Kriterien.

Im folgenden wird ein Arbeitsprogramm für die ersten beiden Bausteine vorgestellt. Die **Aktualisierung und Ergänzung des vorhandenen Datengerüsts** erfordert eine besonders kurzfristige Herangehensweise, um zügig eine fundierte Bewertungsgrundlage für alle Verkehrsprojekte zu erhalten, die die laufenden Diskussionen zum Ahrensburger Verkehrssystem entschärft und dringend notwendige **Entscheidungen für ein zukunftsorientiertes Gesamtverkehrskonzept** vorbereitet.



Einordnung des Masterplans Verkehr in den Kontext verkehrlicher Rahmenpläne

2. Verfahrensweise

Bezüglich des Verkehrsgeschehens und des Verkehrsverhaltens liegen in Ahrensburg zur Zeit nur bruchstückhafte und zum Teil auch veraltete Daten vor. Die Qualität der Daten reicht für eine fundierte Bewertung der aktuellen Verkehrssituation und eine Wirkungsanalyse von geplanten Maßnahmen im Verkehrssystem nicht aus. Gerade im Hinblick auf mögliche baurechtliche Verfahren und die Akquisition von Fördermitteln ist es erforderlich, eine Verkehrsmodellrechnung mit plausiblen und abgesicherten Verkehrsdaten durchzuführen. Wie die Erfahrungen zeigen, können Versäumnisse in der Datenerhebung und in der Verkehrsmodellrechnung später zu unnötigen Folgekosten und Verzögerungen in der Projektumsetzung führen.

Ein zentraler Bestandteil des Masterplans ist die **Auswertung der aktuellen Verkehrsstrukturen** zur Hinterlegung der Befunde zum Verkehrssystem sowie als Basis für die Entwicklung von Szenarien bzw. Planungsoptionen und zur Auswertung ihrer Wirkungen (Wirkungsanalyse). Die hierfür erforderlichen Berechnungen zur Bereitstellung verkehrlicher Kenngrößen werden über ein EDV-gestütztes Verkehrsmodell vorgenommen. Entscheidenden Einfluss auf die Qualität der Berechnungs- und Bewertungsergebnisse haben die **Datengrundlagen**, die in das Verkehrsmodell einfließen. Dies sind insbesondere fundierte Aussagen

- zu den verkehrlich-städtebaulichen Rahmenbedingungen („Strukturdaten“),
- zur Mobilität der potenziellen Verkehrssystem-Nutzer („Wegehäufigkeit“),
- zum Verkehrsaufkommen (in Bezug auf Verkehrsrelationen und Streckenquerschnitte) und
- zur Verkehrsmittelwahl.

Von ausreichender Aktualität sind in Ahrensburg im Bereich des Straßenverkehrs im Wesentlichen die **kontinuierlich durchgeführten Verkehrszählungen** im Kfz-Verkehr. Diese liegen aber nur für wenige Knoten und Abschnitte des Straßennetzes vor. Auch für den **Stadtbusverkehr Ahrensburg** stehen der Stadt Ahrensburg derzeit keine ausreichend fundierten Daten zur Fahrgastnachfrage zur Verfügung. Aus Verkehrszählungen des HVV und der VHH gibt es zumindest Aussagen zum Fahrgastaufkommen. Diese vorhandenen Datenbestände sind als Grundlage für die Verkehrsmodellrechnung zwar geeignet, aber in wesentlichen Teilen zu ergänzen. Insbesondere **fehlen zur Zeit Aussagen** über

- die Verkehrsmittelwahl der Ahrensburger Wohn- und Arbeitsbevölkerung,
- Verkehrsrelationen im Binnenverkehr, Quellverkehr und Zielverkehr,
- Durchgangsverkehre im Straßennetz sowie
- regionale bzw. großräumige Verkehrsströme.

Aus Zeit- und Kostengründen sollte unbedingt angestrebt werden, soweit möglich aktuell **verfügbare Daten zu sichten und aufzubereiten** und in das Verkehrsmodell einzuspeisen (Sekundärdaten). Durch die umfangreichen Recherchen, die bei der Bearbeitung des ISEK, des Wohnraumkonzeptes und des Einzelhandelskonzeptes durchgeführt wurden, liegt hier für Ahrensburg aktuell eine hohe Datenqualität vor, die auch der Verkehrsplanung zugute kommt.

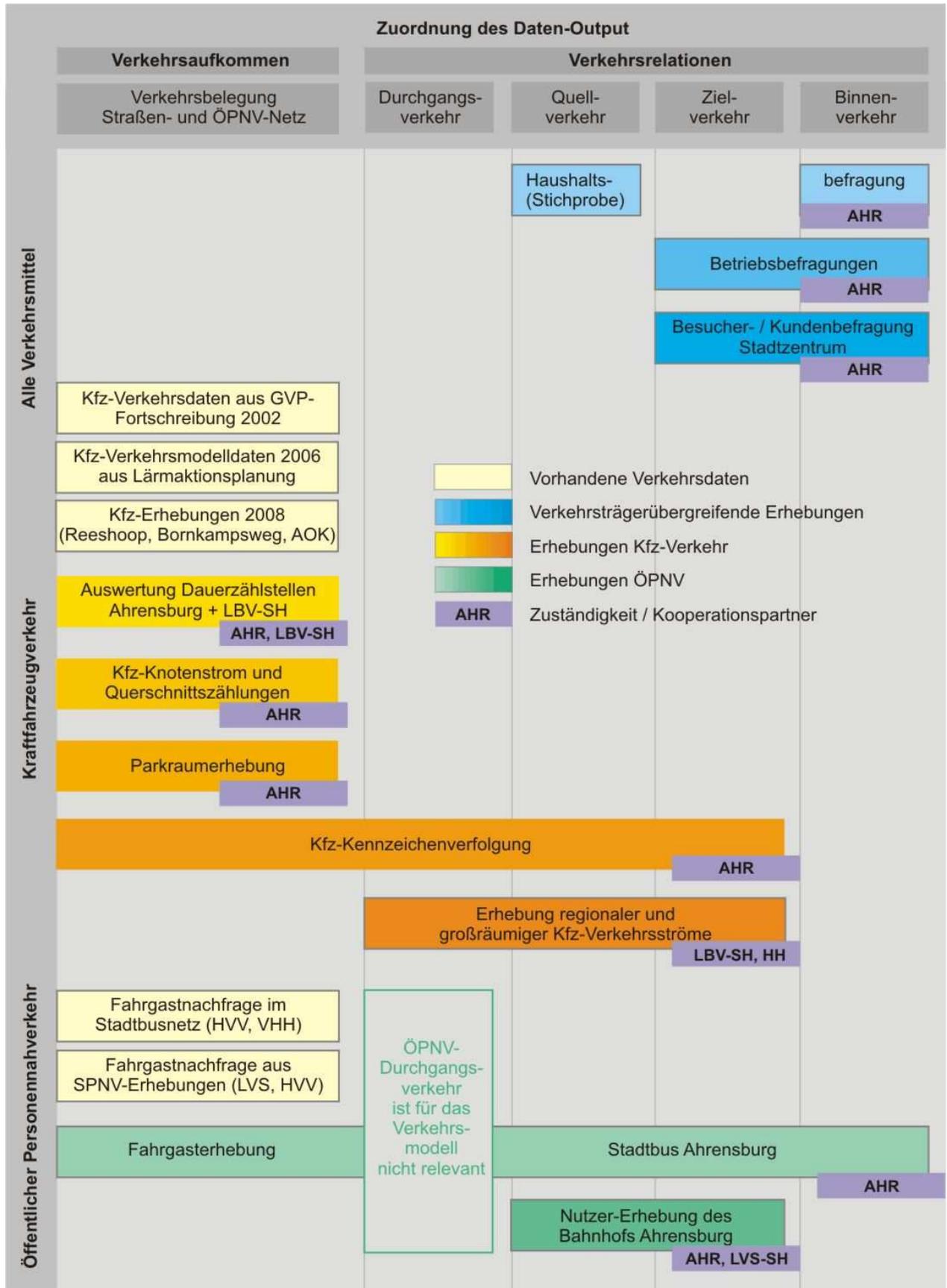
Das Durchführen zusätzlicher Erhebungen sollte auf das notwendige Maß reduziert werden, da Neuerhebungen einen gewichtigen Kostenfaktor darstellen, der eventuell auch das verfügbare Budget für die eigentliche Planung unnötig beschneidet. Als **Instrumente zur Ermittlung verkehrlicher Daten** bzw. Kenngrößen stehen zur Verfügung:

- Verkehrszählungen
 - > Straßenquerschnitte,
 - > Straßenknoten,
 - > ÖPNV-Linien und Streckenquerschnitte,
 - > ÖPNV-Haltestellen / Bahnstationen,
- Verkehrsbefragungen (i.W. allgemeine Mobilität, Straßenverkehr und ÖPNV),
- Kennzeichenverfolgungen (in ausgewählten Kordons des Straßennetzes),
- repräsentative Erhebungen des Verkehrsverhaltens (z.B. Haushaltsbefragung),
- Stichprobenbefragungen zum Verkehrsverhalten (z.B. Betriebsbefragungen).

Um das Verkehrsverhalten der Ahrensburger Bevölkerung umfassend und repräsentativ abzubilden, wäre eine repräsentative Erhebung beispielsweise in Form einer **Haushaltsbefragung** vorzunehmen. Zur Erfüllung des Anspruchs der Repräsentativität sind für Ahrensburg 800 bis 1000 Befragungsdatensätze erforderlich. Über eine Haushaltsbefragung lassen sich zwar detaillierte Aussagen zum Verkehrsverhalten der Ahrensburger Bevölkerung, aber keine ausreichenden Daten zum Zielverkehr (i.W. Berufs- und Einkaufspendler) ermitteln. Da der Zielverkehr aber allein vom Aufkommen her eine mindestens ebenso hohe Bedeutung wie der Einwohnerverkehr (Binnen- und Quellverkehr) aufweist, erscheint der Aufwand für eine Repräsentiv-Haushaltsbefragung allein für die Zwecke des Masterplans Verkehr unangemessen hoch. Wenn sich keine anderen Verwendungszwecke für die Haushaltsbefragung ergeben (z.B. für Stadtplanung oder Stadtmarketing), um hier Synergien zu erzeugen, sollte das Budget für die Verkehrserhebungen effizienter eingesetzt werden. Die Erfahrungen der Gutachter zeigen zudem, dass in Städten in einer Größenordnung wie Ahrensburg eine aufwändige Haushaltsbefragung zur Ermittlung repräsentativer Daten zum Verkehrsverhalten durch eine Kombination anderer Erhebungsmethoden ersetzt werden kann.

Die Gutachter schlagen daher das umseitig dargestellte **Erhebungsverfahren aus einer Kombination von Einzelerhebungen** vor, mit dem für alle Verkehrsmittel und vor allem für alle räumlichen Verkehrsbezüge (Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr) Daten hoher Qualität ermittelt werden können:

- (1) Stichprobenartige Haushaltsbefragung (keine Repräsentativbefragung !)
(liefert vor allem Daten zur Verkehrsmittelwahl und zum Verkehrsverhalten der Ahrensburger)
- (2) Befragung von Beschäftigten und des Management in ausgewählten Betrieben
(liefert verkehrsmittelübergreifende Daten zum Zielverkehr, ggf. auch zum Wirtschaftsverkehr),
- (3) Befragung von Kunden / Besuchern des Stadtzentrums
(liefert vor allem verkehrsmittelübergreifende Daten zum Einkaufs- und Freizeitverkehr)
- (4) Auswertung vorhandener Daten aus dem Bereich Kfz-Verkehr und ÖPNV,
- (5) Erhebungen im Straßenverkehrssystem in Form von Knoten- und Querschnittszählungen sowie einer Parkraumerhebung,
- (6) Erhebung der Kfz-Verkehrsströme durch eine Kennzeichenverfolgung im Ahrensburger Stadtgebiet, ggf. auch erweitert auf regionale Bezüge
(liefert vor allem Daten für Ziel- und Durchgangsverkehre im Kfz-Verkehr),
- (7) Erhebung der ÖPNV-Nachfrage im Stadtbusverkehr und zum SPNV-Zielverkehr
(liefert vor allem Daten zu den ÖPNV-Verkehrsströmen und zur ÖPNV-Akzeptanz)



Übersicht zur Strukturierung des empfohlenen Erhebungsverfahrens

3. Arbeitsprogramm und Leistungsumfang

AP 1 Verkehrs- und Datenerhebungen

In einem ersten Arbeitsschritt erfolgt zunächst eine umfassende Auswertung und Aufbereitung vorhandener **Strukturdaten**. Dazu gehören neben demografischen Daten auch Pendlerdaten der Arbeitsagentur und Daten, die zum Teil auch aus dem ISEK sowie dem Wohnraumversorgungs- und Einzelhandelskonzept abgeleitet werden können.

Sämtliche Strukturdaten werden in eine **Geodatenbank** eingespeist, so dass sowohl eine grafische Auswertung und Darstellung der Daten (ggf. auch für Präsentationszwecke) als auch die Weiterverarbeitung im Verkehrsmodell problemlos möglich sind. Die Daten werden dabei jeweils auf der kleinstmöglichen räumlichen Ebene erfasst, um somit im Weiteren eine größtmögliche Flexibilität bei der Definition von Verkehrsbezirken für das Verkehrsmodell zu haben. Dies ermöglicht u.a. eine wesentlich genauere Abbildung großer Verkehrserzeuger wie beispielsweise Krankenhäuser, große Unternehmen und konzentrierte Einzelhandelsstandorte / Einkaufszentren.

Parallel zur Strukturdatenrecherche folgt eine **Auswertung der kontinuierlichen Querschnittszählungen** im Straßennetz aus den Aufzeichnungen des LBV-SH (Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr) und der DTV-Verkehrsmengenkarte des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein sowie eine **Auswertung der vorhandenen Verkehrsdatenbestände**. Zusätzlich wird vorgeschlagen, im Rahmen der Kfz-Verkehrserhebungen zur Plausibilitätskontrolle und zur Ermittlung von „Ganglinien“ (zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage) für die an den Ahrensburger Verkehrsrechner angeschlossenen LSA-Knoten Wochenzählungen über die Induktionsschleifen durchzuführen. Die Auswertung erfolgt durch das Gutachterteam gemeinsam mit der für den LSA-Betrieb zuständigen Signalfirma SIEMENS AG.

Zusatzerhebungen im Kfz-Verkehr werden für Bereiche durchgeführt, für die es zur Zeit keine ausreichend genauen Aussagen gibt bzw. für die signifikante Datenlücken vorliegen, die die Qualität des Verkehrsmodells beeinträchtigen. Erhebliche Unsicherheiten bzw. Unschärfen in den Datenbeständen gibt es vor allem in Bezug auf die **Zielverkehre** und auf die **Durchgangsverkehre**. Beide Kfz-orientierten Verkehrsarten dürften in den letzten Jahren deutlich zugenommen haben. Hinzu kommen beim Durchgangsverkehr noch „neue“ Problemlagen, die sich aus der Bemaatung der Autobahnen sowie aus den Engpässen im übergeordneten Straßennetz in der Hansestadt Hamburg ergeben.

Um der Gesamtverkehrssituation und den Vernetzungen der Region Ahrensburg gerecht zu werden, wird bei den Kfz-Erhebungen in jedem Fall eine **regionale Betrachtungsweise** im Masterplan Verkehr für sinnvoll gehalten. Dies gilt sowohl für die Erhebung von Verkehrsdaten als auch für die spätere Entwicklung von Verkehrsprojekten und Maßnahmen. Hierzu sollte eine Kooperation mit den regionalen Akteuren angestrebt werden, auch um eine mögliche Unterstützung der Erhebungen und Planungen auszuloten. Zu den Kooperationspartnern auf regionaler Ebene gehören insbesondere die Nachbargemeinden, der Kreis Stormarn, die Hansestadt Hamburg, der LBV-SH, der HVV sowie die für den SPNV zuständige Landesweite Verkehrsservicegesellschaft LVS Schleswig-Holstein.

Als unverzichtbar werden **zusätzliche Erhebungen im Straßennetz** bzw. im Kfz-Verkehr angesehen. Hier geht es zum einen um eine Aktualisierung der Verkehrsbelegungen, vor allem aber um eine Ermittlung von Verkehrsströmen bzw. Verkehrsrelationen. Zu diesem Zweck wird eine **Kombination mehrerer Erhebungsverfahren** vorgeschlagen:

- Knotenstromzählungen
(*liefern Daten zum Verkehrsaufkommen und zu den Verkehrsströmen an großen Straßenknoten*),
- ergänzende Querschnittszählungen im übergeordneten Straßennetz
(*liefern Daten zur Verkehrsbelegung des Straßennetzes*) und
- Kennzeichenverfolgung (Kennzeichenerhebung innerhalb eines festgelegten Kordons)
(*liefert vor allem Daten zum Durchgangsverkehr*)

Dieses kombinierte Verfahren hat den Vorteil, dass verschiedene Fragestellungen abgearbeitet werden können, die auch für spätere Detailplanungen nützlich sind. Zudem ist vorgesehen, an ausgewählten Stellen neben dem Kfz-Verkehr auch den Radverkehr mit zu erfassen, um damit aktuelle Anhaltspunkte zum Radverkehrsaufkommen zu erhalten. Zur Durchführung der Erhebungen werden verschiedene **Aufnahmemethoden** eingesetzt:

- Manuelle Aufnahme durch Erhebungspersonal,
- Aufnahme mit Einsatz von Radarmessgeräten
(*hierbei können zusätzlich auch Geschwindigkeitsprofile ausgewertet werden*),
- Aufnahme durch Videokameras
(*hiermit können unter Beachtung der Datenschutzbestimmungen auch Verkehrsabläufe ausgewertet werden*)

Vorgesehen sind zunächst **Erhebungen an 20-25 Knotenpunkten und Querschnitten**. Diese hohe Anzahl an Erhebungsstellen ist erforderlich, um die komplexen Verflechtungen im Kfz-Verkehr hinreichend genau abbilden zu können (vgl. beiliegenden Plan zu den vorgeschlagenen Erhebungsstellen). Eventuell wird sich Anzahl an Erhebungsstellen im Zusammenhang mit der regionalen Erweiterung des Untersuchungsraumes noch erhöhen (Abstimmung erfolgt hierzu mit der AG Region).

Ein wichtiger Bestandteil der städtischen Verkehrsplanung ist die Organisation des ruhenden Verkehrs. Hierfür sind fundierte Daten zur Parkraumnachfrage erforderlich. Um eine qualifizierte Abschätzung des Parkraumbedarfs vornehmen zu können, wird eine **Parkraumerhebung** im „Stadtzentrum“ durchgeführt sowie vorhandene **Belegungsstatistiken** der öffentlichen Parkierungsanlagen ausgewertet. Dabei werden die Auslastung und der Umschlag der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum und auf nicht bewirtschafteten Parkierungsanlagen an einem ausgewählten Tagestyp erfasst. Zusätzlich werden verfügbare Daten der Betreiber von Parkierungsanlagen ausgewertet.

Weitere Daten werden für die **Optimierung des ÖPNV-Systems** („Stadtbuskonzept“) benötigt, wobei hier derzeit bei der städtischen Verkehrsplanung keine ausreichend qualifizierten Daten vorliegen. Ein umfassender Überblick über die ÖPNV-Nachfrage lässt sich aufgrund der geringen Bedienungsdichte nur über eine Vollerhebung ermitteln. Dazu sind im Bussystem alle Fahrplan-Abfahrten mindestens einmal an einem repräsentativen Werktag zu erheben, wobei es sich hier um eine Zählung der Fahrgäste (Einsteiger) in Kombination mit einer Befragung zum Verkehrsverhalten (u.a. Verkehrsrelation, Nutzungshäufigkeit, Fahrzweck etc.) handelt. Zusätzlich wird vorgeschlagen, auf vorhandene Daten zum Fahrgastaufkommen der VHH bzw. des HVV zurückzugreifen und diese als Plausibilitätskontrolle bzw. Eichgröße zu verwenden.

Aufgrund der großen **Bedeutung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)** insbesondere für Verkehrsströme von/nach Hamburg wäre es für die Planung des ÖPNV-Systems und hier speziell für die Vernetzung von Stadtbus und SPNV / Schnellbahn hilfreich, über Erkenntnisse zur Nutzung des SPNV in Ahrensburg zu verfügen. Hierzu wird vorgeschlagen, in Abstimmung mit der LVS und dem HVV eine **Nutzerbefragung am Ahrensburger Bahnhof**, eventuell auch an den U-Bahnstationen durchzuführen.

Als Mittelzentrum in der Metropolregion Hamburg spielt für Ahrensburg der **Zielverkehr aus der Region** eine gewichtige Rolle. Auswertungen im Rahmen des ISEK zeigen, dass Ahrensburg besonders im Berufsverkehr einen hohen Einpendlerüberhang aufweist. Durch den starken Pkw-Bezug dieses Zielverkehrs ergibt sich ein maßgeblicher Anteil der Verkehrsbelastungen im städtischen Straßennetz. Da eine Repräsentativbefragung im erforderlichen Detaillierungsgrad auf regionaler Ebene aus Zeit- und Kostengründen ausscheidet, werden folgende **zielorientierte, fahrzweckbezogene Erhebungen** mit relativ geringem Aufwand für den Berufs- und Einkaufsverkehr vorgeschlagen, die wichtige Daten zum Verkehrsverhalten sowohl der Einpendler als auch der Ahrensburger Wohnbevölkerung liefern:

- Befragung der Beschäftigten in 25-30 größeren Unternehmen in Ahrensburg zum Berufsverkehr (Betriebsbefragung) und
- Befragung von Besuchern der Ahrensburger Innenstadt zum Einkaufs- und Freizeitverkehr.

Im Rahmen der angedachten **Betriebsbefragungen** können zusätzlich auch Rahmendaten zum Berufsverkehr (z.B. Anzahl Firmenparkplätze, Arbeitszeiten, betriebliches Mobilitätsmanagement) sowie ggf. zum Güter- und Wirtschaftsverkehr gewonnen werden. Die Betriebsbefragungen haben auch insofern einen hohen Stellenwert, als dass gerade der Berufsverkehr und der Güterverkehr für die Bemessung der Verkehrsanlagen von zentraler Bedeutung sind.

Eine weiter denkbare Befragung in Schulen und Kindergärten wird hier für verzichtbar gehalten, da diese keine für den Masterplan wichtigen Zusatzkenntnisse mehr liefert. Zudem sind Befragungen in dieser Altersgruppe im Hinblick auf die Ergebnisqualität ohnehin nicht unproblematisch. Um die Anforderungen der Kinder und Jugendlichen an das Verkehrssystem angemessen zu berücksichtigen, werden ersatzweise Auswertungen von Daten des Schülerverkehrs und Recherchen bei den entsprechenden Institutionen durchgeführt (z.B. beim Schulamt und direkt in den Schulen).

Das empfohlene Arbeitspaket für die durchzuführenden Erhebungen umfasst im Wesentlichen folgende **Einzelleistungen im Ablauf der Erhebungen**:

- (1) Konkretisierung der Verfahrensweise (Erhebungskonzept) und des Erhebungsumfangs,
- (2) Erstellen von Erhebungsformularen und Bereitstellen des technischen Equipments,
- (3) organisatorische Durchführung und Betreuung der Erhebungen,
- (4) Akquisition und Entlohnung des Erhebungspersonals,
- (5) Auswertung und Dokumentation der Erhebungsergebnisse,
- (6) Übergabe der Erhebungsergebnisse an das Verkehrsmodell.

Leistungsumfang AP 1 im Überblick:

- 1.1 Auswertung und Aufbereitung vorhandener Strukturdaten,
- 1.2 Auswertung der kontinuierlichen Querschnittszählungen im Ahrensburger Straßennetz aus den Aufzeichnungen des vorhandenen Verkehrsrechensystems (in Kooperation mit der SIEMENS AG),
- 1.3 Auswertung der DTV-Verkehrsmengenkarte des Bundes sowie weiterer vorhandener Verkehrsdaten (Radverkehr, Kfz-Verkehr, ÖPNV),
- 1.4 Stichprobenartige Befragung von 150-200 Haushalten (Schwerpunkt Mobilität, Verkehrsmittelwahl, Verkehrsbewertung, Verkehrspotenziale)
- 1.5 Betriebsbefragungen in bis zu 30 (größeren) Betrieben in Ahrensburg,
- 1.6 Befragungen zum Besucherverkehr in der Ahrensburger Innenstadt (Erhebungszeitraum etwa 11-18 Uhr an 2 ausgewählten Wochentagen),
- 1.7 Verkehrserhebungen an bis zu 25 Knotenpunkten und Straßenquerschnitten im Stadtgebiet (Erhebungszeitraum 11-14 Uhr und 15-18 Uhr),
- 1.8 Kennzeichenverfolgung als geschlossener Kordon um die Stadt (Erhebungszeitraum 11-14 Uhr und 15-18 Uhr, bei Videoaufnahmen ggf. auch ganztägig),
- 1.9 Zusatzerhebung für den „gesperrten“ Mühlenredder (im Februar / März 2009)
- 1.10 Erhebungen zum ruhenden Kfz-Verkehr im Stadtzentrum (öffentliche Stellplätze, ohne Parkhäuser), jeweils eine Zählung zur Spitzenzeit und zur Nachtzeit,
- 1.11 Fahrgastzählung und -befragung im Stadtbusverkehr Ahrensburg (Stadtbuslinien 169, 269, 569, 576 im Zeitraum 11-18 Uhr an einem repräsentativen Werktag),
- 1.12 Datenerfassung und Auswertung für die Erhebungen.

Die Leistungen bei den Erhebungen beinhalten die gesamte Vorbereitung einschließlich der Akquisition, Schulung, Vertragsgestaltung und Entlohnung für das **Erhebungspersonal**. Beim Erhebungspersonal kann die urbanus GbR auf einen Erheberpool zugreifen, der aus besonders erfahrenen Erhebern besteht.

Noch nicht im Leistungsumfang enthalten sind **Erhebungen außerhalb der Stadt Ahrensburg** (v.a. Kfz-Erhebungen). Ob und in welchem Umfang solche Erhebungen stattfinden sollen, kann erst in der AG Region abschließend geklärt werden. Das Angebot müsste dann ggf. um die zusätzlichen Erhebungsstellen ergänzt werden.

Masterplan Verkehr der Stadt Ahrensburg

Erhebungsstellen für die Kfz-Verkehrserhebungen in Ahrensburg

ENTWURF

Legende:

Straßennetz:

- Autobahn oder Hochleistungsstraße (mindestens 4 Fahrstreifen)
- Klassifizierte Hauptverkehrsstraße (Hauptverkehrsstraße mit übergeordneter Verbindungsfunktion)
- Städtische Hauptverkehrsstraße: (Hauptverkehrsstraße mit untergeordneter Verbindungsfunktion / Hauptgeschäftsstraße)
- Haupterschließungsstraße

Erhebungsstellen:

- Erhebungsstelle mit Nummer für Kennzeichenverfolgung einschließlich Kfz-Stromzählung
- Erhebungsstelle mit Nummer für ergänzende Knotenstromzählung
- Erhebungsstelle mit Nummer für ergänzende Querschnittszählung
- Mögliche Deurerzählstellen der Stadt Ahrensburg und des LBV-SH (bitzeit nur teilweise ablesen)

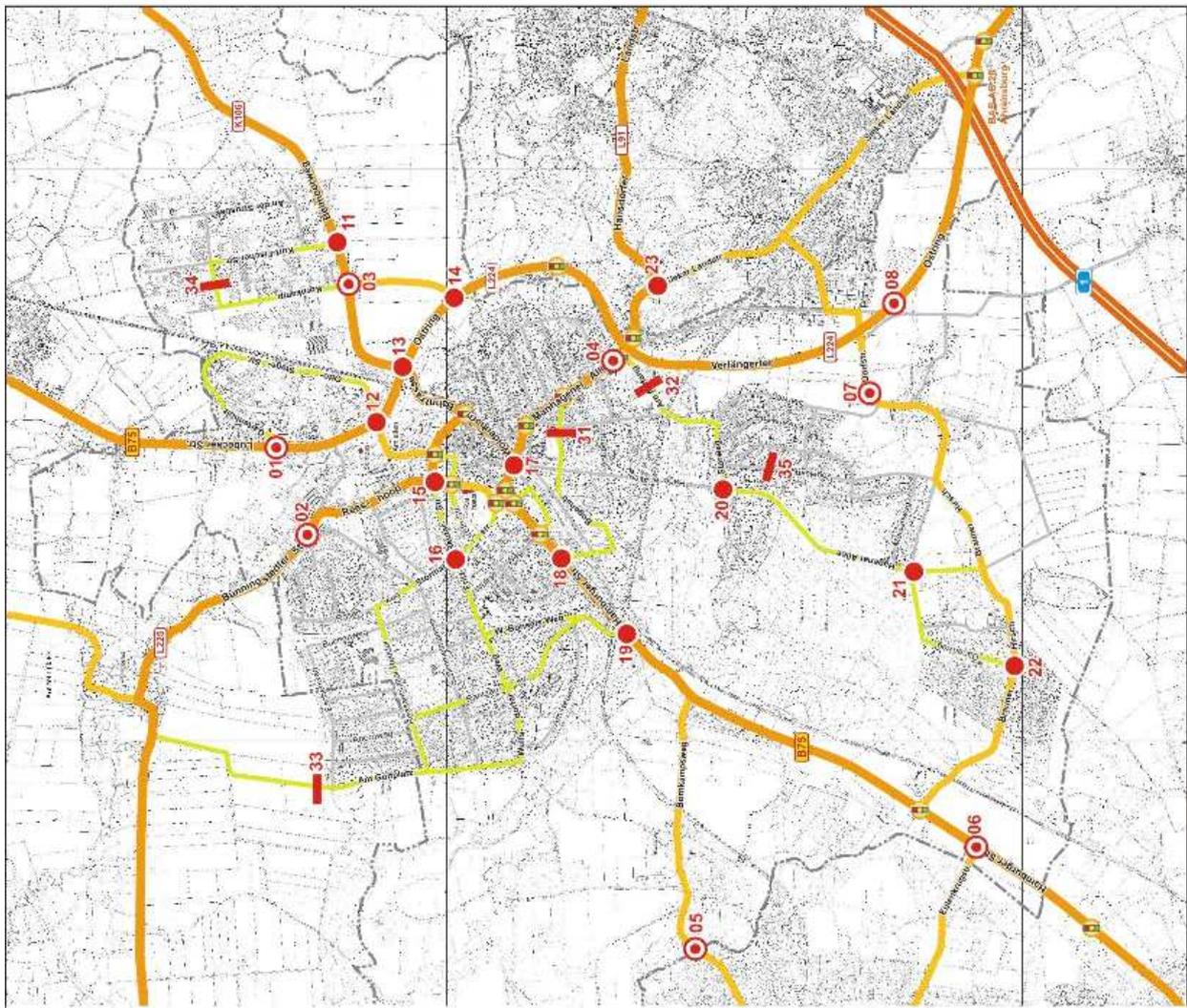
Auftraggeber:

 Stadt Ahrensburg
 Fachbereich IV
 Manfred-Samusch-Str. 5
 22926 Ahrensburg

Auftragnehmer:

 urbanus GbR
 Stadt- und Verkehrsplanung
 Amr Untertrave 81 - 83
 23652 Lübeck

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP GbR
 Stadtentwicklung und Mobilität
 Heisterkamp 1
 21073 Hamburg



Plangrundlage: Stadtkarte der Stadt Ahrensburg 2007, Fachdienst Stadtplanung

Übersicht der Erhebungsstellen:

Kennzeichenverfolgung:

- 01 B75 Lübecker Str. / Gartenholz
- 02 Bünningsst. Str. / Sternkamp
- 03 Beirmonweg / Komikamp
- 04 Marthagener Allee / Parkallee
- 05 Bornkampsweg / Stadtgrenze
- 06 B75 Hamb. Str. / Eulenkriegerstr.
- 07 Dorfstraße / Ahrensbr. Redder
- 08 Verlängerter Osttrif

Knotenstromzählung

- 11 Baummoorweg / K.-Fischer-Str.
- 12 B75 / Am Weinberg
- 13 Baumorknoten
- 14 Osting / Komikamp Süd
- 15 Reeshoop / Bei d. Doppelreihe
- 16 Stomarstr. / Fr.-Reuter-Str.
- 17 Woldenborn / Mach. Allee
- 18 B75 Hamb. Str. / Brückenstr.
- 19 B75 Hamb. Str. / W.-Bonsals-Weg
- 20 Hagener Allee Süd / Starweg
- 21 Dänenweg / Hagener Allee Süd
- 22 Dänenweg / Brauner Hirsch
- 23 Slesker / Hansdorfer Landstr.

Querschnittszählung:

- 31 Barzgenkoppelredder
- 32 Am Aallang
- 33 Am Golplatz
- 34 Ewiga Weide
- 35 Vogelsang

Vorhandene Zählungen aus 2008:

- AOIK-Knoten (BBW)
- Bornkampsweg (urbanus)
- Reeshoop (Lairr/Consult)

N

0 0,5 1,0 1,5 km

AP 2 Aufbau des Verkehrsmodells und Analyse der aktuellen Verkehrssituation

Die Leistungen für die an die Erhebungen anschließende **Einspeisung der Struktur- und Verkehrsdaten in das Verkehrsmodell** umfassen im Einzelnen:

- Ableitung von Jahres-, Wochen- und Tagesganglinien differenziert nach Teilräumen bzw. Straßentypen als Grundlage für die Hochrechnung der Ein-Tages-Verkehrserhebungen im Rahmen der Untersuchung sowie
- Einspeisung sämtlicher Verkehrserhebungsdaten in das Netzmodell des Verkehrsmodells als Vergleichswerte für die Kalibrierung des Verkehrsmodells sowie zur Erstellung einer Verkehrsnachfragematrix und Verkehrsmengenkarte.

Zur Erzeugung der Verkehrsmatrizen „Straßenverkehr“, „ÖPNV“ und „Gesamtverkehr“ würden die Anbieter ein vom Büro GGR entwickeltes, besonders komfortables und transparentes sowie vielfach erprobtes **Verkehrsmodell** einsetzen, das aus den vier nachfolgend kurz beschriebenen **Hauptmodulen** besteht:

- **Multimodales Nachfragemodell für den privaten Personenverkehr der Einwohner Ahrensburgs:**
Berechnung der Verkehrsnachfrage für sämtliche privaten Verkehrszwecke (Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit etc.) differenziert nach den Verkehrsmitteln „Fuß“, „Fahrrad“, „MIV-Fahrer“, „MIV-Mitfahrer“ und ÖPNV. Um eine möglichst realitätsnahe und damit vor allem auch prognose- und maßnahmensensitive Abbildung der Verkehrsströme zu erreichen, wird eine möglichst starke Ausdifferenzierung der Verkehrszwecke vorgenommen. Dies setzt zwar einen entsprechenden Mehraufwand bei der Strukturdatenaufbereitung voraus, stellt aber sicher, dass im Verkehrsmodell beispielsweise Grundschüler auch nur in Grundschulen (und nicht in irgendwelche anderen Schulen) gehen und Lebensmitteleinkäufe tatsächlich auch nur in Lebensmittel- bzw. Supermärkten (und nicht anderen Geschäften) durchgeführt werden.
- **Nachfragemodell für den Kfz-Wirtschaftsverkehr** der in Ahrensburg ansässigen Unternehmen:
Berechnung der Verkehrsnachfrage im Wirtschaftsverkehr, d.h. der Wege, die in Ausübung des Berufs unternommen werden, differenziert nach Fahrzeugkategorien (Pkw, Transporter/Klein-Lkw, Lkw).
- **Nachfragemodell für den externen Verkehr:**
Modell zur Beschreibung sämtlicher Kfz-Fahrten, die durch, in oder aus dem Stadtgebiet führen (Durchgangs-/Quell-/Zielverkehr bezogen auf das Stadtgebiet).
- **Umlegungsmodell MIV/ÖPNV:**
Verkehrsumlegungsmodell
 - a) zur gemeinsamen Umlegung der MIV-Verkehrsnachfrage im privaten Personenverkehr und der Verkehrsnachfrage im Wirtschaftsverkehr auf das Straßennetz sowie
 - b) zur linienfeinen Umlegung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV.

Um den notwendigen Gleichgewichtszustand zwischen dem Umlegungsmodell und den Nachfragemodellen zu erreichen, ist ein entsprechender **Rückkopplungsmechanismus** in das Verkehrsmodell implementiert. Berechnungen mit dem dargestellten Modell bzw. mit einzelnen Teilmodulen wurden bisher u.a. für die Ballungsräume Berlin, Dresden und Kiel sowie für eine Reihe von mit Ahrensburg vergleichbaren Zentralorten in Schleswig-Holstein (Elmshorn, Itzehoe, Kaltenkirchen, Bad Oldesloe) durchgeführt.

Die Erstellung des Verkehrsmodells umfasst im Einzelnen die folgenden Leistungen:

- Definition von Verkehrsbezirken,
- Aufnahme, Bewertung und Codierung des Verkehrsnetzes „Straße“ und des Verkehrsangebots „ÖPNV“,
- Einspeisung von Strukturdaten, Verhaltensparametern, Verkehrsnetz- und -angebotsdaten in das Verkehrsmodell,
- Iterative Berechnung der Matrizen für den Straßenverkehr, den ÖPNV und den Gesamtverkehr und Durchführung von Verkehrsumlegungsrechnungen,
- Kalibrierung des Verkehrsmodells (alle Teilmodule) anhand der im AP 1 aufbereiteten bzw. erhobenen Zähl- bzw. Befragungsdaten,
- Auswertung, grafische Darstellung und textliche Erläuterung der Ergebnisse des Verkehrsmodells bezogen auf den Straßenverkehr (Verkehrsbelegungen, Verkehrsrelationen, Lkw-Anteile etc.), den ÖPNV (Haltestellenaufkommen, Linienbelastungen, Umsteigevorgänge etc.) sowie den Gesamtverkehr (Aufkommen Fuß-/Radverkehr, Modal Split etc.).

Leistungsumfang AP 2 im Überblick:

- 2.1 Einteilung von Verkehrsbezirken mit zugeordneten Strukturdaten,
- 2.2 Aufnahme der Verkehrsnetze und Verkehrsqualitäten „Straße“ und „ÖPNV“,
- 2.3 Erzeugung der Verkehrsmatrizen „Straßenverkehr“, „ÖPNV“, „Gesamtverkehr“, ggf. „Lkw-Verkehr“,
- 2.4 Eichung / Plausibilitätskontrolle des Verkehrsmodells am „Analysefall“ (Verkehrsumlegungen),
- 2.5 Auswertung und Darstellung verkehrlicher Kenngrößen im Straßenverkehr (u.a. Verkehrsrelationen, LKW-Anteile, Verkehrsbelegungen).
- 2.6 Auswertung und Darstellung verkehrlicher Kenngrößen im ÖPNV (u.a. Haltestellenaufkommen, Linienbelastungen, Umsteigevorgänge).
- 2.7 Befunde zur Verkehrssituation in der Region Ahrensburg.

AP 3: Projektkommunikation und Dokumentation

Die Akzeptanz der Erhebungsergebnisse und damit auch der anschließenden Bewertungen der aktuellen Verkehrssituation sowie von Planfällen oder Entwicklungsszenarien hängt maßgeblich von einer transparenten Kommunikation mit allen zuständigen Akteuren und der Bevölkerung ab.

Die Erfahrungen aus dem ISEK-Prozess und der Zukunftswerkstatt haben gezeigt, wie wichtig eine professionelle Kommunikation und Moderation für zentrale Entscheidungen der Ahrensburger Stadtentwicklung ist. Es war eine wichtige Forderung der Zukunftswerkstatt und wird aufgrund der hohen Sensibilität der Verkehrsthematik auch für sinnvoll gehalten, die Erstellung des Masterplan Verkehr in eine intensive Kommunikation einzubinden. Nach den umfangreichen Erfahrungen des Gutachterteams in der Verkehrsentwicklungsplanung werden dazu folgende **Kommunikationsebenen** vorgeschlagen, die bereits bei den Verkehrserhebungen und dem Aufbau des Verkehrsmodells zum Einsatz kommen sollten:

Abstimmungsrunde mit der Stadtverwaltung:

Diese dient im Wesentlichen zur Klärung operativer Fragestellungen sowie zur Vorbereitung von übergeordneten Terminen / Veranstaltungen und politischen Beschlüssen).

Lenkungsgruppe Masterplan Verkehr:

Hier sollten wichtige Interessenvertreter aus allen Bereichen der Verkehrsplanung und des Verkehrsmanagement zu Meilensteinen des Masterplans diskutieren. Nach den positiven Erfahrungen im Lärmaktionsplan ist es auch denkbar, interessierte BürgerInnen mit einzubinden. Um eine geordnete Diskussion in einem begrenzten Zeitrahmen zu ermöglichen, sollte die Lenkungsgruppe aber maximal 20 Mitglieder umfassen.

Arbeitsgruppe Region:

In dieser Runde stimmt sich die Stadt Ahrensburg mit den zuständigen Akteuren auf Regions- und Landesebene ab. Dies ist sowohl vor dem Hintergrund des erweiterten räumlichen Umgriffs des Masterplans Verkehr als auch im Hinblick auf Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz und bei grenzenüberschreitenden Verkehren zweckmäßig.

Forum Masterplan Verkehr:

Das Forum ist im Sinne einer Fortsetzung der Zukunftswerkstatt gedacht und wird die im Rahmen der Zukunftswerkstatt gestellte Forderung nach einer Beteiligung der Öffentlichkeit an der weiteren Verkehrsentwicklungsplanung abdecken. Der organisatorische Rahmen könnte sich an den bereits durchgeführten "Themenabenden Verkehr" orientieren.

Das Gutachterteam würde zunächst auch die **Moderation der Termine** übernehmen. Aufgrund der Erfahrungen im ISEK und Lärmaktionsplan ist aber zu überlegen, ob bei der Lenkungsgruppe und beim öffentlichen Forum ein externer Moderator eingebunden wird. Dieser wäre dann separat zu beauftragen.

Leistungsumfang AP 3 im Überblick:

- 3.1 3 Abstimmungstermine mit der Stadtverwaltung,
- 3.2 3 Abstimmungstermine mit der Lenkungsgruppe Masterplan Verkehr,
- 3.3 2 Abstimmungstermine mit der Arbeitsgruppe Region (AG Region)
ggf. 1 zusätzlicher Termin gemeinsam mit der Lenkungsgruppe,
- 3.4 1 Präsentation in den Gremien der Selbstverwaltung,
- 3.5 1 Präsentation der Erhebungsergebnisse im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung („Forum“),
- 3.6 Interpretation und Dokumentation der Erhebungsergebnisse und der Befunde zum Verkehrssystem (aussagekräftiger Bericht mit Grafiken, Tabellen und Plänen),
- 3.7 Anfertigen von Präsentationsunterlagen, Tischvorlagen, Protokollen.

4. Zeitplanung (Projekttablauf)

Die Durchführung einer Erhebung im vorgesehenen Umfang erfordert einen Vorlauf von 4-6 Wochen (i.W. organisatorische Vorbereitung mit Akquisition und Schulung des Erhebungspersonals). Dies bedeutet, dass bei einer zügigen Beauftragung die Erhebungen frühestens Anfang März beginnen könnten. Für die Kfz- und ÖPNV-Erhebungen sind allerdings die Monate März und April ungeeignet, da hier zunächst in Hamburg und anschließend in Schleswig-Holstein Schulferien und zusätzlich Semesterferien an den Hochschulen sind. Dies würde zu einer kritischen Verzerrung der Verkehrsdaten führen.

In der Verkehrswissenschaft hat sich der Monat Mai als günstiger Monat für Verkehrserhebungen herausgebildet, da er vor allem bezüglich des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsmittelwahl ungefähr den Jahresdurchschnitt repräsentiert. Unter Berücksichtigung der Feiertage, die für Verkehrserhebungen ebenfalls ungeeignet sind, wird eine **Durchführung der Erhebungen in der 19. und 20. KW** empfohlen.

Die Befragungen bzw. Erhebungen außerhalb des Verkehrssystems sowie die Auswertung der Sekundärdaten könnte bereits im Vorlauf erfolgen bzw. beginnen. Mit der Haushalts- und Betriebsbefragung könnte unmittelbar nach den Schulferien begonnen werden (17. KW).

Aus diesen Vorgaben ergibt sich der umseitig dargestellte Zeitplan, in dem auch schon ein Vorschlag für die Abstimmungs- und Präsentationstermine integriert ist.

Masterplan Verkehr für die Stadt Ahrensburg - Projektablauf "Erhebungen und Aufbau Verkehrsmodell"

Erhebungsbaustein	Leistungspaket	Monat																
		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember					
Auswertung vorhandener Datenbestände																		
Haushaltsbefragung	Vorbereitung																	
	Durchführung																	
	Auswertung																	
Betriebsbefragung	Vorbereitung																	
	Durchführung																	
	Auswertung																	
Besucherbefragung	Vorbereitung																	
	Durchführung																	
	Auswertung																	
Kfz-Verkehrserhebungen (Knoten, Querschnitte, Kennzeichen)	Vorbereitung																	
	Durchführung																	
	Auswertung																	
Parkraumerhebungen	Vorbereitung																	
	Durchführung																	
	Auswertung																	
ÖPNV-Erhebungen (Stadtbus+Bahnhof)	Vorbereitung																	
	Durchführung																	
	Auswertung																	
Verkehrsmodell	Verkehrsnetze																	
	Modellierung																	
	"Analyse"																	
Kommunikation (Abstimmungs- und Präsentationstermine)	Verwaltung																	
	Lenkungsgruppe																	
	AG Region																	
	Forum+Gremien																	

Stand: 19.01.2008
 Frühjahrsferien HH: 9.3.-21.3. Pfingstferien HH: 18.5.-23.5.
 Sommerferien HH: 16.7.-26.8.
 Osterferien SH: 6.4.-21.4. Sommerferien SH: 20.7.-29.8.

5. Informationen zum Gutachterteam

Die beigefügte Anlagen dienen zur Hinterlegung der Bewerbung und zur Darstellung der Eignung der beiden Büros der Arbeitsgemeinschaft für die vorliegende Aufgabenstellung. Sollten Unterlagen aus Sicht des Auftraggebers fehlen oder unvollständig sein, so können diese auf Anforderung kurzfristig nachgereicht werden.

Ausgewählte Referenzen des Büros GGR in der Verkehrsplanung

Integrierte Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung, teilräumliche Verkehrsuntersuchung im Stadtumbaugebiet sowie Lärmaktionsplanung für die Stadt Bad Oldesloe

2008- Im Auftrag der Stadt Bad Oldesloe, Fachbereich Bauamt - Planung und Umwelt,
Ansprechpartnerin: Frau Haußer; in Zusammenarbeit mit LKArgus, Berlin

Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) „Begleitforschung zum Masterplan Daseinsvorsorge - Regionale Anpassungsstrategien“

2008- Im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung,
Ansprechpartner: Herr Einig

Gesamtstädtisches Verkehrskonzept Stadt Kaltenkirchen

2007- Im Auftrag der Stadt Kaltenkirchen, Bau- und Planungsabteilung
Ansprechpartner: Herr Saggau

Masterplan Verkehr Itzehoe

2007- Im Auftrag der Stadt Itzehoe
in Zusammenarbeit mit urbanus, Lübeck

Szenarienuntersuchung und Wirkungsanalyse im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt Kiel

2006 Im Unterauftrag der TU Hamburg-Harburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik,
im Auftrag der Landeshauptstadt Kiel, Tiefbauamt, Abteilung Verkehr
Ansprechpartner: Herr Stamer

Integration von verkehrlicher und städtebaulicher Entwicklung in der Stadt Elmshorn aus Sicht des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK)

2006 Im Auftrag der Stadt Elmshorn, Amt für Stadtentwicklung
Ansprechpartner: Frau Bühse / Herr Spieker

Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) „Regionalplanerische Handlungsansätze zur Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge“

2005-2007 Im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung,
Ansprechpartner: Herr Einig

BMBF-Leitprojekte „intermobil Region Dresden“

1999-2004 Im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung
Ansprechpartner: Herr Dr. Jansen

Ausgewählte Referenzen des Büros *urbanus* in der Verkehrsplanung

Gesamtverkehrskonzepte

Gesamtverkehrskonzept „Lübeck – staufrei bis 2015“ (2007-2008)

Auftraggeber: Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtentwicklung

Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck (in ARGE, 2002-2004)

Auftraggeber: Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtentwicklung

Masterplan Verkehr für die Stadt Itzehoe (seit 2008),

Auftraggeber: Stadt Itzehoe, Tiefbauamt

Verkehrskonzept Olympia 2012 für die Hansestadt Rostock (2003-2004)

Auftraggeber: RGS Rostock und Hansestadt Rostock, Tiefbauamt

Mobilitätsstudie für die nordfriesischen Inseln und Halligen (INTERREG, 2004-2006)

Auftraggeber: Insel- und Halligkonferenz, Regionalbüro Uthlande

Integriertes Verkehrskonzept für die BUGA 2009 in Schwerin (2004-2006)

Auftraggeber: BUGA 2009 GmbH

Untersuchung von Teilaspekten des Verkehrssystems (ohne ÖPNV)

Optimierung des Radverkehrssystems in der Landeshauptstadt Kiel (2006-2007)

Auftraggeber: Landeshauptstadt Kiel, Tiefbauamt

Radverkehrskonzept für die Gemeinde Kronshagen (2008)

Auftraggeber: Gemeinde Kronshagen, Bauamt

Park&Ride-Konzept für die Landeshauptstadt Schwerin (2000)

Auftraggeber: Stadt Schwerin, Amt für Verkehrsanlagen

Planung, Umsetzung und Archivierung eines Wegweisungssystems (Fuß+Rad) für Kiel (seit 2001),

Auftraggeber: Landeshauptstadt Kiel, Tiefbauamt

Verkehrsuntersuchung zum städtebaulichen Entwicklungskonzept „Villeroy&Boch“ in Lübeck (2002)

Auftraggeber: PROKOM-Projektentwicklungsgesellschaft

Verkehrs-städtebauliche Konzepte

Verkehrlich-städtebauliches Konzept für den Bahnhof Bremerhaven-Lehe (1997-1998)

Auftraggeber: Stadt Bremerhaven, Stadtplanungsamt

Neugestaltung des ÖPNV-Verkürzungspunktes ZOB Travemünde (2002)

Auftraggeber: Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtentwicklung

Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK für die Stadt Itzehoe (in ARGE 2005-2007)

Auftraggeber: Stadt Itzehoe, LEG Schleswig-Holstein

Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK für die Stadt Ahrensburg (in ARGE 2008-2009)

Auftraggeber: Stadt Ahrensburg

ÖPNV-Konzepte

Zweiter Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck (2002-2004)

Auftraggeber: Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtentwicklung

Begleitung des Modellprojektes „Schnellbus Niebüll – Flensburg“ (2000-2001)

Auftraggeber: u.a. LVS Schleswig-Holstein, Kreis Nordfriesland, Stadt Flensburg

Zweiter Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Nordfriesland (2003)

Auftraggeber: Kreis Nordfriesland

Gutachterliche Begleitung des Schnellbusprojektes Husum – Flensburg – Sonderborg (2004-2005)

Auftraggeber: INTERREG-Projektbüro, Flensburg

Überprüfung und Neuausrichtung des Busangebotes in Saarbrücken (2001-2004)

Auftraggeber: Saarbahn GmbH

Ausarbeitung eines „Masterplan ÖPNV-Beschleunigung“ für den Kreis Pinneberg und Projektmanagement für die Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen (seit 2006)

Auftraggeber: Südholstein Verkehrsservicegesellschaft SVG mbH

Mobilitätsmarketing

ÖPNV-Informationskonzept für den Hamburger Verkehrsverbund (2000-2002 und seit 2008)

Auftraggeber: HVV GmbH

ÖPNV-Marketingkonzept für die Kreise Nordfriesland und Dithmarschen unter besonderer Berücksichtigung des Tourismus (2000-2002)

Auftraggeber: MWTV-SH, Kreis Nordfriesland, Kreis Dithmarschen

Ausarbeitung eines Corporate Design für die Fahrgastinformation in Nordfriesland sowie Erstellung von Liniennetzplänen und Fahrplaninformationen (seit 2002)

Auftraggeber: Kreis Nordfriesland, Verkehrsgemeinschaft Nordfriesland Regional

Entwicklung eines Marketingkonzeptes für das Produkt „SchnellBus“ in Schleswig-Holstein (seit 2006)

Auftraggeber: Autokraft GmbH, DB AG

Marktforschung und Verkehrserhebungen

Marktstudien zum Verkehrsverhalten in den Stadtteilen Lübeck-Schlutup und Kücknitz (2001-2003)

Auftraggeber: Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtentwicklung

Fahrgasterhebung auf dem Schleswig-Holstein-Netz der Nord-Ostsee-Bahn NOB (2003, 2006, 2007, 2008)

Auftraggeber: Nord-Ostsee-Bahn GmbH, Kiel

Fahrgasterhebungen und Schwerbehindertenerhebungen auf den Linien der Stadtverkehr Lübeck GmbH und der LVG (2001, 2002, 2004, 2005, 2007, 2008)

Auftraggeber: Stadtverkehr Lübeck GmbH

Qualitätsmonitoring auf der Marschbahn zum Betriebsübergang (2005)

Auftraggeber: LVS Schleswig-Holstein GmbH, Kiel

Erhebung und Befragung der Nutzer des Lübecker Hauptbahnhofs (1998)

Auftraggeber: Hansestadt Lübeck Amt f. Hafen- und Verkehrsförderung

Verkehrszählung und Kennzeichenverfolgung auf dem Harburger Ring (1999-2000)

Auftraggeber: Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Harburg

Qualifikation der vorgesehenen Projektbearbeiter

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz

Carsten Gertz studierte Bauingenieurwesen in Hildesheim und Verkehrsplanung in Berlin. Seine zurückliegende Lehr- und Forschungstätigkeit umfasst seine Arbeit als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin, als Gastwissenschaftler an der University of California at Berkeley, als Oberingenieur am Arbeitsbereich Verkehrssysteme und Logistik der TU Hamburg-Harburg sowie als Professor für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung an der TU München. Darüber hinaus war er in verschiedenen Planungsbüros sowie als Leiter der Abteilung Verkehr beim Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen tätig. Seit Oktober 2004 ist Carsten Gertz Professor am Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TU Hamburg-Harburg. Seine Themenschwerpunkte sind kommunale und regionale verkehrsträgerübergreifende Verkehrskonzepte und Umsetzungsstrategien sowie die Beratung bei städtebaulichen Wettbewerben und Stadtentwicklungskonzepten.

Dipl.Ing. Stefan Luft (Projektleitung)

Studium „Bauingenieurwesen“ an der FH-Hamburg und berufsbegleitendes Aufbaustudium „Städtebau / Stadtplanung“ an der TU-Hamburg-Harburg. Von 1985 bis 1996 wissenschaftlicher Mitarbeiter und Projektleiter beim Verkehrsconsultingbüro Hamburg-Consult mit Tätigkeitsschwerpunkten in der Verkehrsplanung, in der Projektierung von Verkehrsanlagen sowie bei der Entwicklung EDV-gestützter Planungsverfahren. Seit 1996 geschäftsführender Gesellschafter der *urbanus GbR*. Tätigkeitsschwerpunkte sind Gesamtverkehrskonzepte, verkehrsstädttebauliche Projekte, Radverkehrskonzepte und das Mobilitätsmanagement. Von 1997 bis 2006 Lehrbeauftragter für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der TU Hamburg-Harburg.

Dipl.-Ing. Jens Rümenapp

Studium „Planung und Betrieb im Verkehrswesen“ an der TU Berlin – 2000: Abschluss Dipl.-Ing. Verkehrswesen. Von 2000 bis 2004 wissenschaftlicher Mitarbeiter an der TU Hamburg-Harburg mit den Tätigkeitsschwerpunkten Simulation von Raum- und Verkehrsentwicklung, Organisatorische Abwicklung und Koordination der Beteiligung der TU Hamburg-Harburg am Leitprojekt „intermobil Region Dresden“ (Teilnahme bzw. Koordination diverser Steuerungsgremien und Arbeitskreise) und Durchführung von Lehrveranstaltungen zur praktischen Anwendung von Verkehrsmodellen (VISEM/VISUM). Seit 2003 Mitgesellschafter des Büros *Gertz Gutsche Rümenapp*; seit Ende 2005 Büroleiter in Berlin.

Dipl.-Ing. Heike Drücker

Studium des Bauingenieurwesens an der TU Braunschweig mit Abschluss 1982 als Dipl.-Ingenieur. Anschließend wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Stadtbauwesen der TU Braunschweig (Prof. Ruske, Prof. Wermuth) mit Betreuung zahlreicher Gutachten und Forschungsprojekte im Verkehrswesen. Von 1987 bis 1996 wissenschaftliche Mitarbeiterin und Projektleiterin im Büro Hamburg-Consult mit Tätigkeitsschwerpunkten in der Gesamtverkehrsplanung und in der ÖPNV-Angebots- und Betriebsplanung. Seit 1996 Mitgesellschafterin der *urbanus GbR* mit Tätigkeitsschwerpunkten in der Durchführung komplexer Verkehrserhebungen sowie der Bearbeitung von Gutachten zu einzelnen Komponenten des Verkehrssystems (u.a. ÖPNV, ruhender Verkehr, Verkehrsberuhigung).

Dipl.Ing. Christoph Lüth

Ausbildung an der FH Lübeck im Fachbereich Angewandte Naturwissenschaften mit Abschluss als Dipl.-Ingenieur 1995. Von 1995 bis 1999 freier Mitarbeiter bei der Handwerkskammer Lübeck, bei der Campbell's Germany sowie bei der PTV AG als EDV-Spezialist und Organisator von Verkehrserhebungen. Seit 1996 wissenschaftlicher Mitarbeiter bei der *urbanus GbR* in den Tätigkeitsfeldern Verkehrserhebungen, Marktforschung, Verkehrsmodellrechnungen und Verkehrsmanagement. Seit 1999 zusätzlich EDV-Beauftragter.