

Dipl.-Ing. Eckehard Knoll
16.03.09

Ahrensburg,

Betr. Masterplan Verkehr für die Stadt Ahrensburg

Arbeitsprogramm zur Erhebung von Verkehrsdaten und Aufbau eines Verkehrsmodells

der Ingenieurbüros urbanus (Lübeck) und Gertz, Gutsche, Rümenapp
(Hamburg)

Das Arbeitsprogramm zur Erhebung von Verkehrsdaten und der Aufbau eines Verkehrsmodells für einen neuen „Masterplan Verkehr“ für die Stadt Ahrensburg ist als Anlage 5 Bestandteil der Beschlussvorlage Nr. 2009/008 für die Sitzung des Bau- und Planungsausschusses am 18.03.09.

Die Aufgabe und Thematik wird überzeugend auf hohem fachlichen Niveau umfassend erläutert. Zu Form und Inhalt des Papiers erlaube ich mir jedoch nachfolgend einige Details zur Korrektur bzw. Modifizierung anmerken und für die weitere Arbeit zu bedenken geben:

1. Formelle und redaktionelle Anregungen

1.1 Gliederung

Im Interesse schnellen Lesens und Verstehens empfehle ich, die Abschnitte 1 bis 3 stärker zu strukturieren und inhaltlich in Unterabschnitte zu gliedern. Der Fließtext mit diversen fett hervorgehobenen Begriffen kann den Anspruch des schnellen Erfassens der komplexen Systematik auch von Lesern, die der Materie nicht so vertraut sind, nur unzureichend erfüllen. Eine systematische Untergliederung würde zudem helfen, einige Redundanzen zu vermeiden.

1.2 Kästen

Im Kasten (1) „Einordnung des Masterplan...“ sollten hinsichtlich Verkehr, Wirtschaft, Wohnen und Umwelt auch die relevanten Rahmenpläne des benachbarten Bundeslandes Hamburg integriert werden (vergl. S. 8 letzter Absatz). Einige Pfeile in dem Kasten sind aus chronologischer und inhaltlicher Sicht fragwürdig: Der Masterplan Verkehr und der Lärmaktionsplan entwickeln sich nicht aus dem ISEK und F-Plan. Wenn das „integrierte Entwicklungskonzept“ (Baustein Nr. 5) mit dem „integrierten Stadtentwicklungskonzept“ (Kasten (1)) identisch ist, sollte stets auch das gleiche Wort verwendet werden, um mögliche Missverständnisse auszuschließen. Die Anregung zur einheitlichen und allgemein gut verständlichen Terminologie sollte durchgängig beachtet werden.

Der Kasten (2) „Übersicht zur Strukturierung...“ ist grafisch und begrifflich nicht mühelos verständlich und z. T. auch nicht korrekt. So liegen aus 2008 zumindest von der AOK-Kreuzung nicht nur Kfz-Daten sondern auch die Fußgänger- und Radfahrerfrequenzen vor.

Die Kennzeichenerhebung wird doch wohl von den beauftragten Büros und nicht in Zuständigkeit bzw. vom Kooperationspartner Ahrensburg gemacht?! Die Begriffe sind also teilweise nicht selbsterklärend verständlich.

Bei Farbdarstellungen ist grundsätzlich zu beachten, dass auch Schwarz-Weiß-Kopien gut lesbar sein müssen.

- 2 -

2. Anmerkungen zum Arbeitsprogramm und Leistungsumfang

2.1 AP 1 Erhebungen zum fließenden Verkehr

Die Erhebungsstellen im Straßennetz sind gut gewählt.

Anregen möchte ich gleichwohl folgende Änderungen und Ergänzungen:

Auf Seite 9 ist von „Erhebungen an 20 – 25 Knotenpunkten und Querschnitten“ die Rede. In dem Übersichtsplan auf S. 12 sind jedoch 26 Erhebungsstellen dargestellt. Der Widerspruch sollte beseitigt werden.

Bei dem nur mit Kfz belasteten Knoten Nr. 17 (Woldenhorn/Manhagener Allee) ist zu prüfen, ob diese Zählung nicht entbehrlich ist, weil die Verkehrsstärken nach meiner Kenntnis bereits i. Z. mit der Zählung am AOK-Knoten von BBW im Jahr 2008 erhoben worden sind.

Empfehlen möchte ich aus verschiedenen Gründen (Plausibilität im Netz, LSA-Einrichtung, Kreiseleinrichtung, örtliche Diskussion über Verkehrsberuhigung u. a.) die Ergänzung von Verkehrsstromzählungen an folgenden 4

Knotenpunkten: 1) Hamburger Straße/ Born-kampsweg, 2) Brauner Hirsch/Dorfstraße/Vogelsang/Spechtweg, 3) Ahrensfelder Weg/ Am Aalfang und 4) Manhagener Allee/Bargenkoppelredder/Moltkeallee. Die Querschnitts-zählstellen Nr. 31 und 35 wären dann obsolet und könnten entfallen.

Die Gesamtzahl der Erhebungsstellen würde nach diesen Änderungen 27 betragen.

In Anbetracht der hohen Bedeutung einer soliden, plausiblen und aussagefähigen Daten-grundlage für künftige Verkehrsplanungen möchte ich aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nachdrücklich davon abraten, in diesem Bereich des Leistungsumfanges den Rotstift anzusetzen. Eine Gesamtzahl von 30 Erhebungsstellen sollte aber nicht überschritten werden.

Von besonderer Bedeutung sind auch aussagefähige Erhebungen zum Radverkehr, zumal diese Verkehrsart in Ahrensburg künftig verstärkt gefördert werden soll. Insofern sollten die Rad-fahrerströme auch an allen o. g. Erhebungsstellen gezählt werden. Sofern dies nicht im Zusam-menhang mit den Kfz-Zählungen leistbar ist, empfiehlt es sich, die Radverkehrsstärken an einem Dienstag oder Donnerstag der 19. oder 20. KW separat ggfs. von anderem Zählpersonal zu erheben. Wünschenswert sind auch Erhebungen des

Radverkehrs im Verlauf bevorzugter Routen z. B. zu Schulen und zu den 3 Ahrensburger Haltestellen der U-Bahn und Regionalbahn.

Bei den Erhebungen der Verkehrsstärken der verschiedenen Verkehrsarten wird es als erforderlich angesehen, auch die Auswirkungen abzuschätzen, die sich durch die Inbetriebnahme des Regionalbahn-Haltepunktes Gartenholz im Dezember 2009 ergeben werden. Dem Vernehmen nach planen die VHH keine Reduzierung des derzeit bestehenden Busangebotes.

Bei allen angegebenen Erhebungszeiträumen fällt auf, dass auf morgendliche Zählungen zwischen 06.00 und 09.00 Uhr verzichtet werden soll. Ich möchte zu bedenken geben, ob dies nicht zur Verbesserung von Signalzeitenprogrammen oder bei Knotenpunkten mit hohen Gewerbeverkehrsanteilen in Einzelfällen doch sinnvoll sein könnte.

Empfehlenswert erscheint jedoch prinzipiell eine Verschiebung aller Zählzeiten um jeweils 1 Stunde von mittags 12 bis 14 h und nachmittags von 15 bis 19 h, um die aus Hamburg rückfließenden Verkehre und auch die Einkaufsverkehre nach 18 h noch erfassen zu können.

- 3 -

2.2 AP 1 Erhebungen zum ruhenden Verkehr

Bei den Erhebungen des ruhenden Verkehrs auf Parkflächen im öffentlichen Straßenraum wird vorgeschlagen, werktags in den Zeiträumen von 9 – 13 h und von 15 – 19 h zu zählen. (Kleiner Hinweis: „öffentliche Stellplätze“ gibt es prinzipiell nicht, weil bauordnungsrechtlich vorge-schriebene „Stellplätze“ grundsätzlich auf Privatgrund vom Grundstückseigentümer für sich und ggfs. für Besucher und Beschäftigte zu erstellen sind!)

Wichtig wären Zählungen auch während der Wochenmarktzeiten am Mittwoch und Samstag im öffentlichen Straßenraum, auf Parkplätzen sowie in öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen.

Beim ruhenden Verkehr sind auch die Zahlen der abgestellten Fahrräder zu erheben. Hierbei wird empfohlen, insbesondere die Haltestellen von U-Bahn und Regionalbahn, sowie Geschäftszentren, öffentliche Einrichtungen, Sportanlagen und andere wichtige Radfahrziele adäquat mit einzubeziehen.

3. AP 1 Befragungen

3.1 Haushaltsbefragungen

Bei der stichprobenartigen Auswahl der ca. 200 zu befragenden Haushalte ist es wichtig, dass die einzelnen Ahrensburger Stadtteile entsprechend ihrer Haushaltsquote im gesamten Stadtgebiet adäquat berücksichtigt werden. Des Weiteren wäre es sinnvoll, Haushaltsarten (Singlehaushalte, Familienhaushalte mit Kindern und Seniorenhaushalte) mit unterschiedlichen Verkehrsbedarfen differenziert einigermaßen repräsentativ auszuwählen.

3.2 Befragungen zum Besucherverkehr

Im Interesse einer hohen Aussagefähigkeit der Befragungen sollten diese an einem Donnerstag und Samstag durchgeführt werden.

4. AP 2 Verkehrsmodelle

Bei dem „Multimodularen Nachfragemodell für den privaten Personenverkehr Ahrensburger Einwohner“ wäre es wünschenswert, auch konkreten Aussagen zur Entwicklung eines funktions- und bedarfsgerechten Veloroutennetzes zu erhalten, weil der Radverkehrsanteil im Modal Split aufgrund kommunalpolitischer Beschlüsse wirkungsvoll erhöht werden soll.

Liefern die Verkehrsmodelle auch Erkenntnisse zur Planung von Anlagen des ruhenden Verkehrs? Eine entsprechende Aussage wäre wünschenswert.

5. AP 3 Projektkommunikation und Dokumentation

Der Vorschlag zur Einbindung eines externen Moderators wird aufgrund der Erfahrungen bei Veranstaltungen der Zukunftswerkstatt zum Thema Verkehr nachdrücklich begrüßt. Eine pro-fessionelle Moderation wäre außerordentlich zielführend und würde maßgeblich zur Effizienz und Versachlichung der sehr engagiert bis emotional geführten Diskussionen beitragen.

- 4 -

6. Zeitplanung

Die Zeitplanung ist weitestgehend schlüssig.

Wichtige Verkehrszählungen sollten grundsätzlich nicht in Wintermonaten durchgeführt werden, weil Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl dann zu nicht repräsentativen Zählwerten beim MIV, ÖPNV und Radverkehr führen. Die Witterungsverhältnisse im vergangenen Monat mit anhaltender Straßenglätte haben gezeigt, wie sinnvoll es war, die umfangreichen personalaufwendigen Verkehrserhebungen mit elementarer Bedeutung für verlässliche Datengrundlagen des Masterplans Verkehr nicht im Februar durchzuführen. Die Verschiebung auf die 19. und 20. KW im Mai ist optimal.

Im Ablaufplan für die Erhebungen (S. 17) ist kein Zeitraum für die Auswertung der Besucherbefragung dargestellt. Dies sollte ergänzt werden.

Die Parkraumerhebungen sind während der Hamburger Schulferien zu Pfingsten vorgesehen. Es wird empfohlen, die Zählungen in ein geeigneteres Zeitfenster nach den Ferien zu verschieben.

7. Informationen zum Gutachterteam

Die angegebenen Referenzen und Qualifikationen sprechen für die allgemein anerkannte Kompetenz des Gutachterteams der Ingenieurbüros urbanus (Lübeck) und GGR (Hamburg) und lassen eine unabhängige und fachlich qualifizierte Erhebung von Verkehrsdaten und den Aufbau eines aussagefähigen und belastbaren Verkehrsmodells für den Masterplan Verkehr der Stadt Ahrensburg erwarten.

Eckehard Knoll