

**STADT AHRENSBURG**

**PARTNERSTÄDTE**  
 ESPLUGUES / SPANIEN  
 FELDKIRCHEN / ÖSTERREICH  
 LUDWIGSLUST  
 VILJANDI / ESTLAND

**DER BÜRGERMEISTER**

Internet: [www.ahrensburg.de](http://www.ahrensburg.de)  
 E-Mail: [rathaus@ahrensburg.de](mailto:rathaus@ahrensburg.de)

Postanschrift: Der Bürgermeister 22923 Ahrensburg

Kreis Stormarn  
 Der Landrat  
 Fachdienst Planung und Verkehr  
 Mommsenstraße 14  
 23843 Bad Oldesloe

Fachdienst	: IV.1 Bauverwaltung
Auskunft erteilt	: Herr Kewersun
Telefondurchwahl	: 0 41 02/77-268
E-Mail	: <a href="mailto:Ulrich.Kewersun@Ahrensburg.de">Ulrich.Kewersun@Ahrensburg.de</a>
Zimmer-Nummer	: 202
Aktenzeichen	: IV.1.1/80 31 15 RNVP 2011 - 2015
Telefonzentrale	: 0 41 02 / 77 - 0
Telefax	: 0 41 02 / 77 167

Ihr Schreiben  
 22.12.2010/BjörnSchönefeld

Ahrensburg, 3. März 2011

**Erstellung des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes für den Kreis Stormarn 2011 – 2015  
 – Stellungnahme der Stadt Ahrensburg im Beteiligungsverfahren –**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit E-Mail vom 22.12.2010 machten Sie mich aufmerksam auf die Veröffentlichung des Entwurfes Ihres 3. Regionalen Nahverkehrsplanes, der von Ihrem Verkehrsausschuss in dessen Sitzung am 06.12.2010 beschlossen worden ist. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gibt die Stadt Ahrensburg nach Behandlung im zuständigen Bau- und Planungsausschuss folgende Stellungnahme ab:

**Allgemeines**

Zwar werden bei der Schilderung der allgemeinen Rahmenbedingungen und der Bestandsanalyse des ÖPNV im Kreis Stormarn viele Entwicklungen und Bedarfe aufgezeigt, die meines Erachtens zutreffen und in ihrer Deutlichkeit auch richtig dargestellt sind. Leider bleiben im jetzt vorgelegten Entwurf diese Ansätze im Kapitel „Weiterentwicklung des ÖPNV“ unberücksichtigt oder zu unkonkret. Durch die nachstehenden Anregungen möchte ich aus heutiger Ahrensburger Sicht bewirken, die Aufgaben für den Planungszeitraum 2011 bis 2015 präziser zu fassen.

Die auf Seite 104 formulierte Einschränkung bleibt ja erhalten, wonach wegen der angespannten Haushaltslage im Kreis Stormarn die ÖPNV-Mittel begrenzt sind und eine Umsetzung unter dem Finanzierungsvorbehalt zu sehen ist. Vor diesem Hintergrund wäre es meines Erachtens hilfreich, eine Priorisierung vorzunehmen.

**Situation an den Bahnhöfen Ahrensburgs**

Einführend verweise ich hier auf die Ausführungen auf

— Seite 13 mit der Forderung einer guten Verknüpfung zwischen Pkw und dem ÖPNV (P + R-Anlagen und Bus),

2

L:\Fb\_IV\Fd\_IV1\Fd\_IV11\ÖPNV\Allgemeines\2011\_03\_03\_Stellungnahme an Kreis zum Entwurf des 3. RNVP.doc

Besuchszeiten:	Bankkonten:		
Mo., Di., Mi., Fr.	Commerzbank Ahrensburg	(BLZ 200 400 00)	1170356
08:00 – 12:00 Uhr	Haspa Ahrensburg	(BLZ 200 505 50)	1352120131
Do. 14:00 – 18:00 Uhr	Postbank Hamburg	(BLZ 200 100 20)	13020208
Dienstgebäude:	Raiba Ahrensburg	(BLZ 200 691 77)	219002
22926 Ahrensburg	Sparkasse Holstein	(BLZ 213 522 40)	90170326
Manfred-Samusch-Str. 5	Vereinsbank Ahrensburg	(BLZ 200 300 00)	2001832

2

- Seite 14 mit der Schaffung von barrierefreien Zugängen zum SPNV,
- Seite 35 mit den hohen Einstiegszahlen für die Linien R 10 und U 1,
- Seite 38 mit den Zielen, den ÖPNV-Zugang barrierefrei zu gestalten und den städtischen und regionalen Busverkehr mit dem SPNV zu vernetzen,
- Seite 64 mit der hohen Auslastung der P + R-Anlagen in Ahrensburg und den Ideen einer Kapazitätserweiterung und eines verbesserten Bus-Zubringersystems,
- Seite 64 mit der Schaffung qualitativ hochwertiger B + R-Anlagen und deren Unterhaltung,
- Seite 64 mit der Fahrradmitnahme, insbesondere im SPNV
- Seite 80 mit dem Ausbau der Strecke zwischen Hamburg und Bad Oldesloe (vgl. S 4-Projekt)

und

- Seite 88 mit dem angedachten durchgehenden Stundentakt montags bis freitags auf der Linie 476 im Abschnitt Ahrensburg – Bergstedt.

Hieraus leite ich für die Stadt Ahrensburg folgende Einzelprojekte ab:

### **1. Schaffung barrierefreier Zugänge an den Bahnhöfen der U 1**

Während die neue Bahnstation Ahrensburg-Gartenholz von vornherein barrierefrei gestaltet wurde und im Rahmen der Sanierung des Bahnhofs Ahrensburg mit dem Einbau von 4 (im Übrigen von der Stadt Ahrensburg finanzierten) Personenaufzügen ein barrierefreier Zugang geschaffen wurde, steht dieses für die U-Bahn Ahrensburg trotz der hohen und in den letzten Jahren gestiegenen Einstiegszahlen und des demografischen Faktors noch aus. Auch in Anbetracht des entsprechenden Förderprogrammes auf Hamburger Hoheitsgebiet sollte dieses Projekt im Planungszeitraum in Angriff genommen werden; eine finanzielle Förderung ergänzend zur angemessenen GVFG-Mitteln sollte der Kreis in Erwägung ziehen und aufzeigen.

Konkret sei auf die städtischen Überlegungen zur Gestaltung des „Stadteingangs West“ mit der Erschließung des U-Bahnhofes Ahrensburg West hingewiesen.

### **2. Situation an den P + R-Anlagen**

Nach meiner Einschätzung sind die P + R-Anlagen „Alter Lokschuppen“ und „Ladestraße“ am Bahnhof Ahrensburg und die ebenerdige Anlage am U-Bahnhof Ahrensburg West so stark genutzt, dass im Planungszeitraum ein Handlungsbedarf besteht, der sich fokussiert auf 3 Aspekte:

- a. Einführung einer angemessenen Zugangs- und Nutzungskontrolle zur Vermeidung von Fehlnutzungen durch Dritte, wie im Umfeld wohnende Personen und Beschäftigte (insbesondere für den Bahnhof Ahrensburg zutreffend)

- b. Optimierung des Bus-Zubringersystems durch verbesserte Linienführungen und zunächst durch zusätzliche Taktverdichtungen, die in der Vergangenheit häufig von der Stadt zumindest während der Anschubphase finanziert werden mussten, und durch die Gewährleistung von Übergängen am U-Ahrensburg West zwischen den Bahnen der U 1 und den Linienbussen.
- c. Bei verbleibendem Bedarf Erweiterung der betreffenden P + R-Anlagen

Eine Unterstützung der städtischen Funktion durch den Kreis als Träger des ÖPNV wäre wünschenswert (siehe unten).

### 3. Stundentakt auf der Regionalbuslinie 476

Mit Hinweis auf meine Ausführungen unter Punkt 2 b. sollte der durchgehende Stundentakt auf der Linie 476 von und nach Bergstedt/Duvenstedt nicht erst lang-, sondern kurzfristig in Angriff genommen werden, wobei die Verbindungen zeitlich in das Rendezvous-System am Bahnhof Ahrensburg mit den Übergängen auf die und von der Regionalbahn einzubinden sind.

### 4. Fahrradmitnahme

Eine einheitliche Regelung bei der Mitnahme von Fahrrädern im HVV-Großbereich ist anzustreben. Wenn dieses kurzfristig nicht gelingen sollte, wäre zunächst zu erwägen,

- a. die kostenlose Mitnahme auf der U 1 auch während der HVZ im Abschnitt Großhansdorf bis Wandsbek zu erlauben und
- b. den Tarif auf der R 10 nicht abschreckend wirken zu lassen.

Darüber hinaus wird der Ausbau der Bahnstrecke Hamburg – Bad Oldesloe generell begrüßt.

### Unterstützung der städtischen Belange

Einführend verweise ich hierzu auf die Ausführungen auf

- Seite 13 mit dem Vorrang des ÖPNV vor dem Kfz-Verkehr,
- Seite 25 mit der Funktion der Städte als Versorgungszentren und Arbeitsstätten und deren Erreichbarkeit mit dem ÖPNV,
- Seiten 29 und 37 mit der Bedeutung der Bahnanschlüsse und der ÖPNV-Bedienung für die Siedlungs- und Stadtentwicklung,
- Seite 34 mit den aufgezeigten Nutzungspotenzialen des ÖPNV und der Nachfragesteigerung

und

- Seite 41 mit der Erschließung zusätzlicher ÖPNV-Potenziale im Berufs- und Einkaufsverkehr.

In diesem Zusammenhang sollte im 3. RNVP klarer zum Ausdruck kommen, inwieweit der Kreis bereit und auf Basis seiner rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten in der Lage ist, seine koordinierende Rolle wahrzunehmen, indem etwa

- ein Stundentakt auf allen Regionalbuslinien zum/vom Bahnhof Ahrensburg gewährleistet wird,
- die Entwicklung von Neubaugebieten größeren Umfanges in der Umgebung abhängig gemacht wird von einem zeitnah aufzubauenden attraktiven ÖPNV-Angebot,
- die besonderen verkehrlichen Belange von Städten berücksichtigt werden, die bestehen in der allgemeinen Verkehrsdichte, der Funktion als Umsteigeknoten und Versorgungszentrum, indem hiermit im Zusammenhang stehende Aspekte, wie z. B. die Schaffung von P + R-Plätzen, B + R-Anlagen, die Errichtung von zentralen Haltestellen oder das Vorhalten von dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) nicht allein den betroffenen Kommunen und der GVFG-Förderung überlassen bleibt.

### Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Ahrensburg

Bezug genommen wird im Entwurf des 3. RNVP insbesondere auf die

- Seite 30 mit der Erweiterung der Spätverkehrs- und Nachtangebote,
- Seite 30 mit der Anpassung des Schulbusverkehrs,
- Seiten 30 und 41 mit der Ergänzung des Buslinienverkehrs durch Bus-Shuttles und AST (Anrufsammeltaxis),
- Seite 41 mit der Empfehlung, die Linien in aller Regel so direkt wie möglich zu führen und einen übermäßigen Verlauf in „Schlangelinien“ zu vermeiden,
- Seite 44 mit der Empfehlung, in den Schwachverkehrszeiten und am Wochenende ein angebotsorientiertes Basisangebot vorzuhalten, das städtischen Angebotsqualitäten entspricht,
- Seite 62 mit der Grundstruktur des Busangebotes in Ahrensburg,
- Seiten 66 und 67 mit der Beschränkung des Stadttarifes auf das Gebiet außerhalb des HVV-Großbereiches und die Möglichkeit, die Kurzstreckenkarte auszuweiten,
- Seite 89 mit der Erschließung des Gewerbegebietes Nord/Beimoor-Süd durch Buslinien
- Seite 105 mit dem geringen Mittelbedarf für das ÖPNV-Marketing

und insbesondere

- Seite 90 mit den Vorschlägen zur Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Ahrensburg.

Auch wenn die Ansätze im Rahmen des in Aufstellung befindlichen Masterplanes Verkehr für die Stadt Ahrensburg konkretisiert werden, sollten folgende Anregungen bereits zum jetzigen Zeitpunkt beachtet werden und im Entwurf Berücksichtigung finden:

1. Der **Spätverkehr** – bestehend aus den Buslinien 268 und 568 – bedarf der Überprüfung, da einige Stadtteile nicht optimal angebunden sind und sich dieses niederschlägt in geringer Kundenzahl. Bevor das Angebot in Frage gestellt wird, sollte eine Neukonzeption, evtl. unter Einbeziehung von AST/Bus-Shuttlen, ausgearbeitet werden.
2. Gleiches gilt für den **Wochenendverkehr**, der abgestellt sein muss, um sowohl die großräumige Versorgungsfunktion Ahrensburgs zu gewährleisten als auch den Verzicht auf eigene Kraftfahrzeuge zu ermöglichen.
3. Im **Schulbusverkehr** zeichnen sich insbesondere unter 2 Aspekten im Planungszeitraum Anpassungen ab:
  - Aus der Gemeinde Ammersbek könnte die Zahl an Schülerinnen und Schülern steigen, die weiterführende Schulen Ahrensburgs besuchen. Auf diese Situation muss ggf. kurzfristig reagiert werden.
  - Der Schulverkehr zur und von der Stormarnschule in der Waldstraße ist vor dem Hintergrund des dortigen Musikzweiges und der Schülerinnen und Schüler aus der Region zu überprüfen. Dieses gilt insbesondere für die Besucher aus den nördlichen und westlichen Gebieten.
4. Absehbare **Neubaugebiete**, wie z. B. das so genannte Erlenhof-Gelände, sind zeitnah zu den ersten Bezügen der Wohngebäude direkt durch Stadt- und Regionalbuslinien zu erschließen.
5. Die **Buslinie 576** sollte wegen der Grundsätze des RNVP überplant werden, um die lange Linienführung vom Stadtteil Wulfsdorf über die Siedlung Steinkamp zum Bahnhof Ahrensburg zu vermeiden und um neben den Rendezvous-Zeiten gute Übergänge am U-Bahnhof Ahrensburg West zu schaffen.
6. Die **Arbeits- und Schichtzeiten im Gewerbegebiet Nord** und Beimoor-Süd sowie die dort ansonsten geplanten Aktivitäten sollten dazu führen, dass Bedienungsangebot auf der Linie 169 (und evtl. der Linie 469) wieder zu erhöhen und hierbei bedarfsgerecht den Wochenendverkehr einzuführen.
7. Aufgrund der Lage des Bahnhofs Ahrensburg und des heutigen ZOB mit dem dortigen Rendezvous-System sollte
  - mittelfristig die angedachte **Umgestaltung des AOK-Verkehrsknotens** (Hamburger Straße/Woldenhorn) dazu führen, dass sich die Situation und Verkehrsabwicklung für alle Linienbusse an der Lichtsignalanlage Busbeschleunigung weiter verbessert,
  - mittel- bis langfristig unter aktiver Mithilfe des Kreises Stormarn angestrebt werden, die zentrale Halte- und Umsteigerstelle am Bahnhof Ahrensburg bzw. in der Hamburger Straße an einen **Standort innerhalb des Zentrum-Ringes** zu verlegen.
8. Durch das Budget für das **ÖPNV-Marketing** sollte sichergestellt werden, dass die Informationen auf sinnvolle Art und Weise den möglichen Kundenkreis erreicht. Während die Stadt Ahrensburg Anfang 2011 einmalig über das Stadtbusangebot per Broschüre informiert, sollten künftige zielgerichtet auf Ahrensburg abgestimmte Aktionen dieser Art über die Aufgabenträger abgewickelt werden.

Mit den vorstehenden Überlegungen und Planungen sollte so rechtzeitig begonnen werden, dass sie im Rahmen der Ausschreibung des Teilnetzes OD 1 Ahrensburg berücksichtigt und zu Beginn der Vertragslaufzeit ab Dezember 2013 umgesetzt werden können.

Die aufgezeigten Spielräume für die Kommunen beim Kurzstreckentarif werden grundsätzlich begrüßt.

### **Überprüfung und Aktualisierung von Daten und Formulierungen**

Auf der Seite 56 bitte ich unter der Überschrift „Stadtverkehre“, den letzten Satz zu überprüfen und ggf. zu korrigieren, da meines Wissens **keine** vertakteten Stadtbuslinien ins Hamburger Stadtgebiet führen.

Auf Seite 104 wird die Zuweisung von Städten und Gemeinden mit **ca. 185.000 €** angegeben. Unter Berücksichtigung der verdichteten Bedienung auf der Gewerbegebietslinie 469 und der Verlängerung der Linie 576 in den Stadtteil Wulfsdorf dürfte allein der Ahrensburger Finanzierungsanteil höher liegen. Ich bitte Sie, die Einnahmen daraufhin zu überprüfen und stelle anheim, den Eigenanteil der Stadt Ahrensburg gesondert auszuweisen, um die besondere städtische Situation und Anstrengung hervorzuheben.

Die **Liniennetzpläne der Stadtverkehre** im Anhang 5 sollten aktualisiert werden, da einige Änderungen vorgenommen worden sind, die in den textlichen Beiträge bereits Erwähnung finden.

Für Rückfragen steht der Unterzeichner gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Ulrich Kewersun