

# Abschlusspräsentation zum Masterplan Verkehr Ahrensburg



**Bau- und Planungsausschuss  
am 26. September 2012**

## Inhalt

- 1) Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung
- 2) „Standortbestimmung“  
Befunde zum derzeitigen Verkehrssystem
- 3) Verkehrliches Leitbild
- 4) Zusammenfassung der Entwicklungsoptionen
- 5) Integriertes Gesamtkonzept

# Struktur des Masterplan Verkehr

## Masterplan Ahrensburg Verkehr

**1** Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Masterplan Ahrensburg Verkehr

Ahrensburg  
Lebte hier!

**2** Rahmenbedingungen Standortbestimmung

Masterplan Ahrensburg Verkehr

Ahrensburg  
Lebte hier!

**3** Entwicklungsoptionen Verkehrliches Leitbild Integriertes Gesamtkonzept

Masterplan Ahrensburg Verkehr

Ahrensburg  
Lebte hier!

# Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung

## Ergebnistelegamm

- Ahrensburg bietet als kompakte Stadt gute Voraussetzungen für ein nachhaltiges Verkehrssystem. Die maximale Entfernung von etwa 5 km zwischen Stadtzentrum und den Wohngebieten ist prädestiniert für einen hohen Fahrrad- und ÖPNV-Anteil.
- Der selbst für ein Mittelzentrum überdurchschnittlich hohe Einpendler-Überschuss insbesondere im Berufs- und Einkaufsverkehr spricht zwar für die Anziehungskraft Ahrensburgs, trägt aber auch maßgeblich zum hohen Kfz-Verkehr im Stadtgebiet bei.
- Stabile bis steigende Einwohnerzahlen mit einer moderaten Motorisierung und überwiegend konsolidierte Siedlungsgebiete bieten eine hohe Planungssicherheit auch für das Verkehrssystem.
- Die noch möglichen Siedlungserweiterungen im nördlichen Stadtgebiet (v.a. Erlenhof und Beimoor Süd) sind allerdings aus verkehrlicher Sicht mit Problemen behaftet.
- Eine Schlüsselrolle der künftigen Stadtentwicklung nimmt in verkehrlicher Hinsicht der Erhalt der „Stadt der kurzen Wege“ ein.

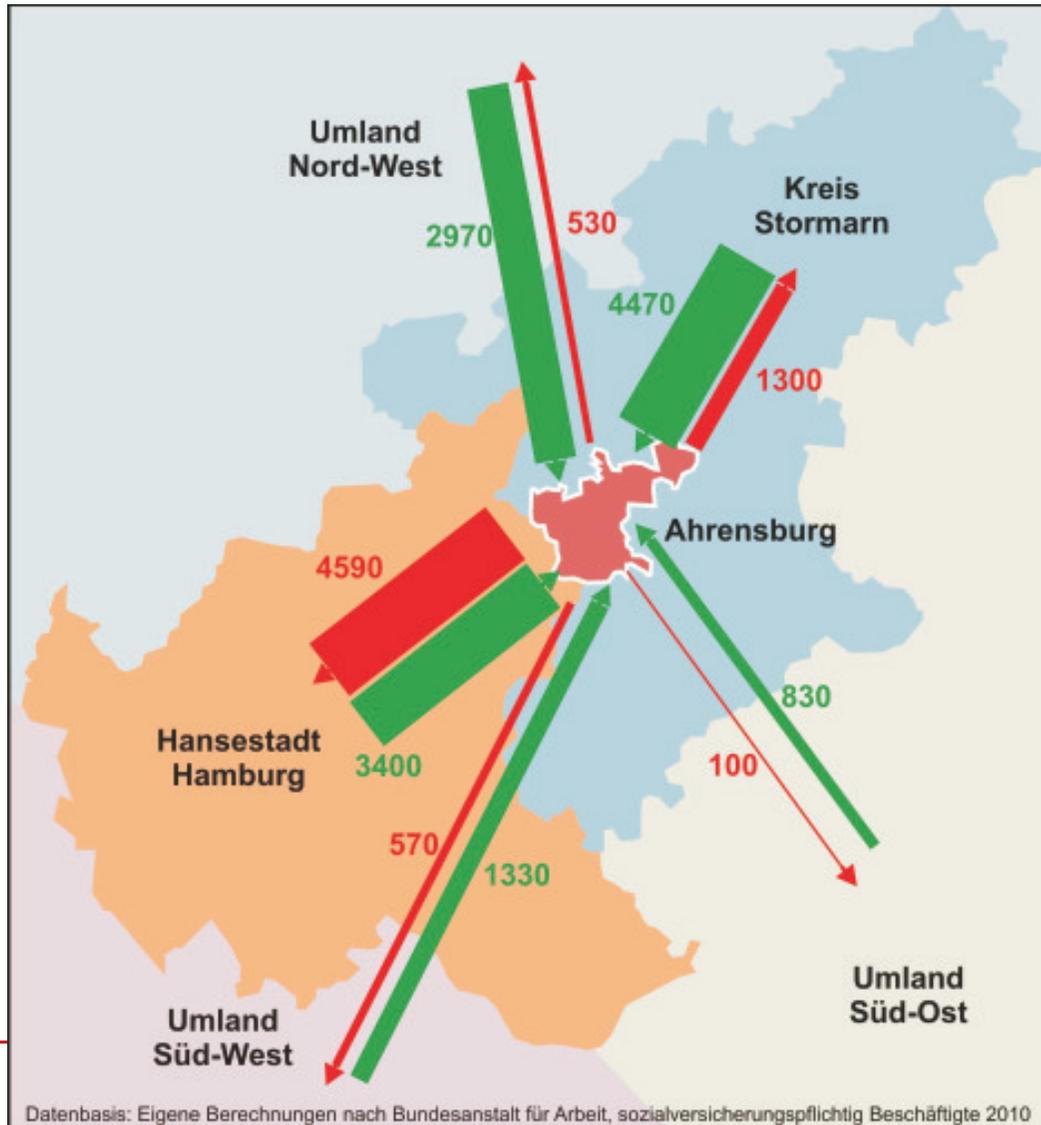
# Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung

## “Stadt der kurzen Wege“



# Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung

## Pendlerströme



### Pendlerbilanz:

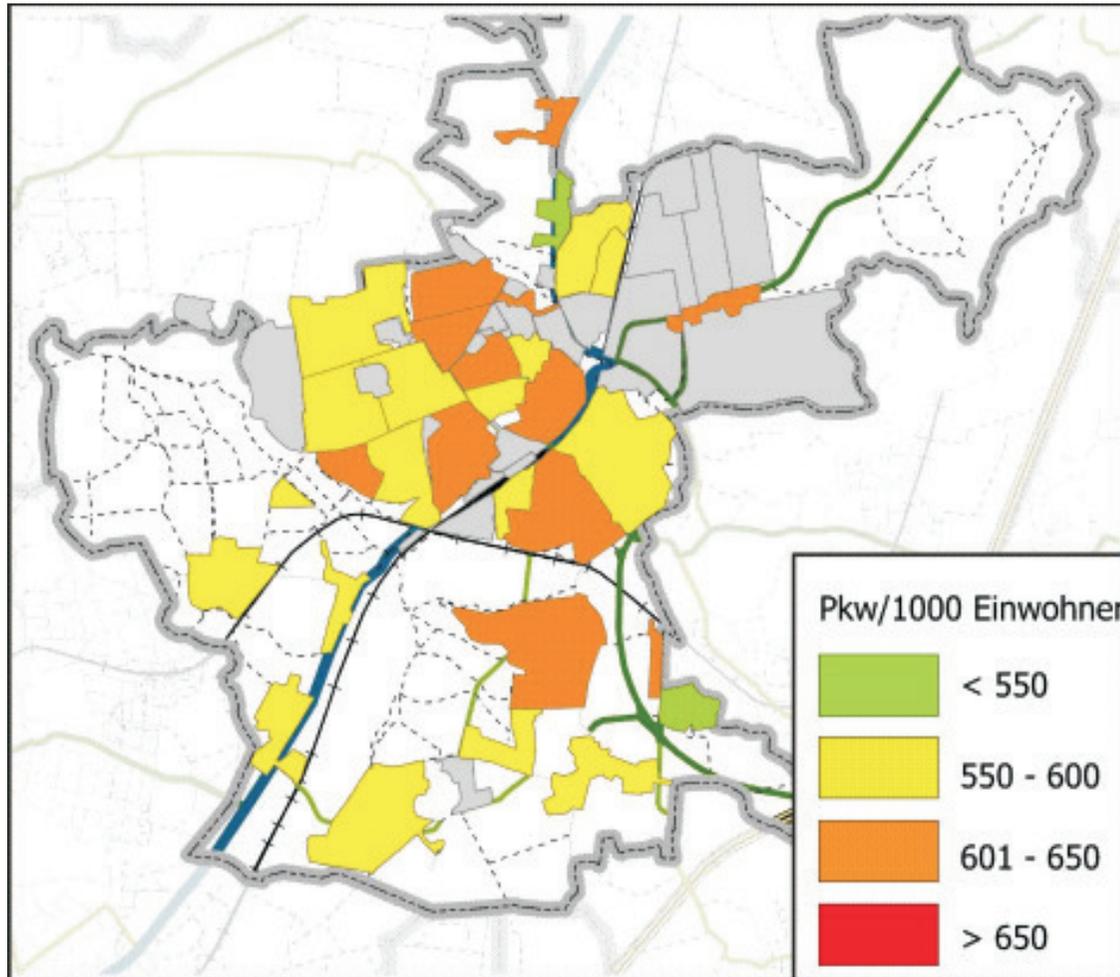
|               |        |        |
|---------------|--------|--------|
| Einpendler    | 13.000 | (56%)  |
| Auspendler    | 7.100  | (31%)  |
| Binnenpendler | 2.900  | (13%)  |
| Gesamtpendler | 23.000 | (100%) |

### Stärkste Pendlerverflechtungen (Summe der Ein- und Auspendler ohne Hansestadt Hamburg):

|              |              |
|--------------|--------------|
| Bargteheide  | 1000 Pendler |
| Bad Oldesloe | 810 Pendler  |
| Lübeck       | 630 Pendler  |
| Großhansdorf | 610 Pendler  |
| Ammersbek    | 420 Pendler  |
| Norderstedt  | 310 Pendler  |
| Dehlingsdorf | 220 Pendler  |

# Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung

## Motorisierung



# Standortbestimmung

## Befunde zum Straßenverkehr - Ergebnistelegamm

### Stärken

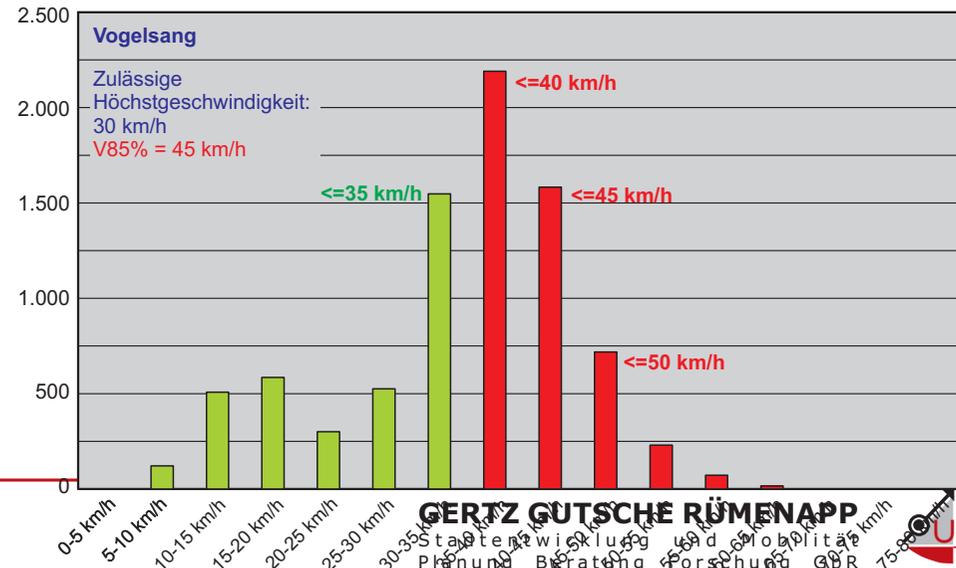
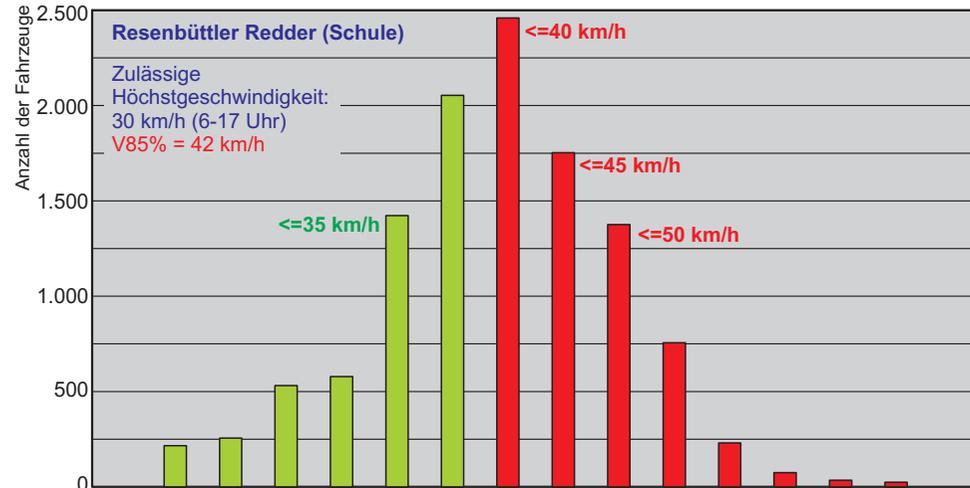
- ↑ Direkte Autobahnanbindung ermöglicht eine Verlagerung regionaler und großräumiger Durchgangsverkehre aus dem Stadtgebiet.
- ↑ Ostring und verlängerter Ostring übernehmen Funktion einer leistungsfähigen östlichen Stadtumfahrung und entlasten das Stadtzentrum vom Kfz-Verkehr.
- ↑ Hoher Anteil an Tempo-30-Zonen und Straßenabschnitten mit Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in Wohngebieten.

### Schwächen

- ↓ Fehlende leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit des Stadtzentrums insbesondere in Nord-Süd-Richtung (B75).
- ↓ Fehlende Querverbindungen im Norden und Süden des Stadtgebietes zur Aufnahme von Zielverkehren insbesondere ins GE Nord und zur Verlagerung von Durchgangsverkehren.
- ↓ Starke Kfz-Belastung der meisten Hauptverkehrsstraßen mit negativen Auswirkungen auf die verkehrs-städtebauliche Verträglichkeit.
- ↓ Neuralgische Straßenabschnitte im Hauptverkehrsstraßennetz, wo die Leistungsfähigkeit erreicht oder temporär überschritten wird.
- ↓ Erzeugung potenzieller Konfliktbereiche durch unzureichende Integration von Stadt- und Verkehrsplanung.

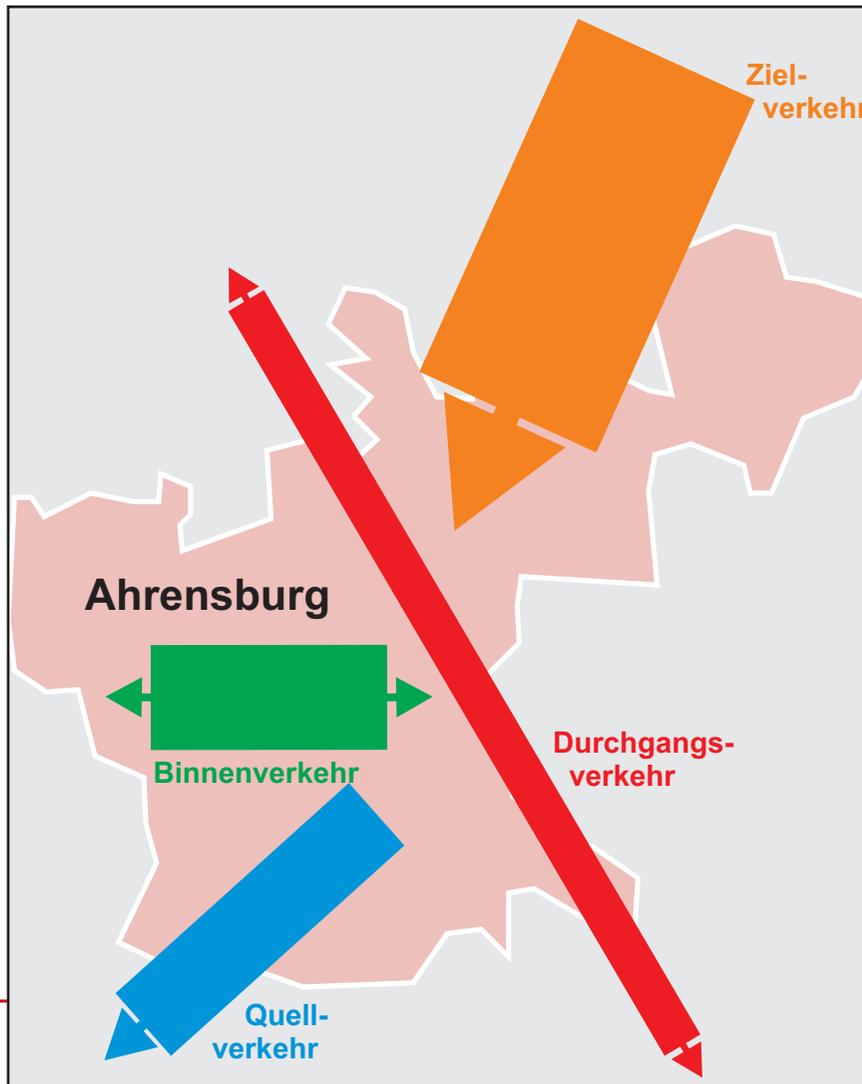
# Standortbestimmung

## Befunde zum Straßenverkehr - Verkehrsberuhigung



# Standortbestimmung

## Befunde zum Straßenverkehr - Räumliche Verkehrsaufteilung



### Bilanz der räumlichen Verkehrsverteilung im Kfz-Verkehr

(Status quo 2010):

Binnenverkehr (25%) 30.000

Quellverkehr (18%) 22.000

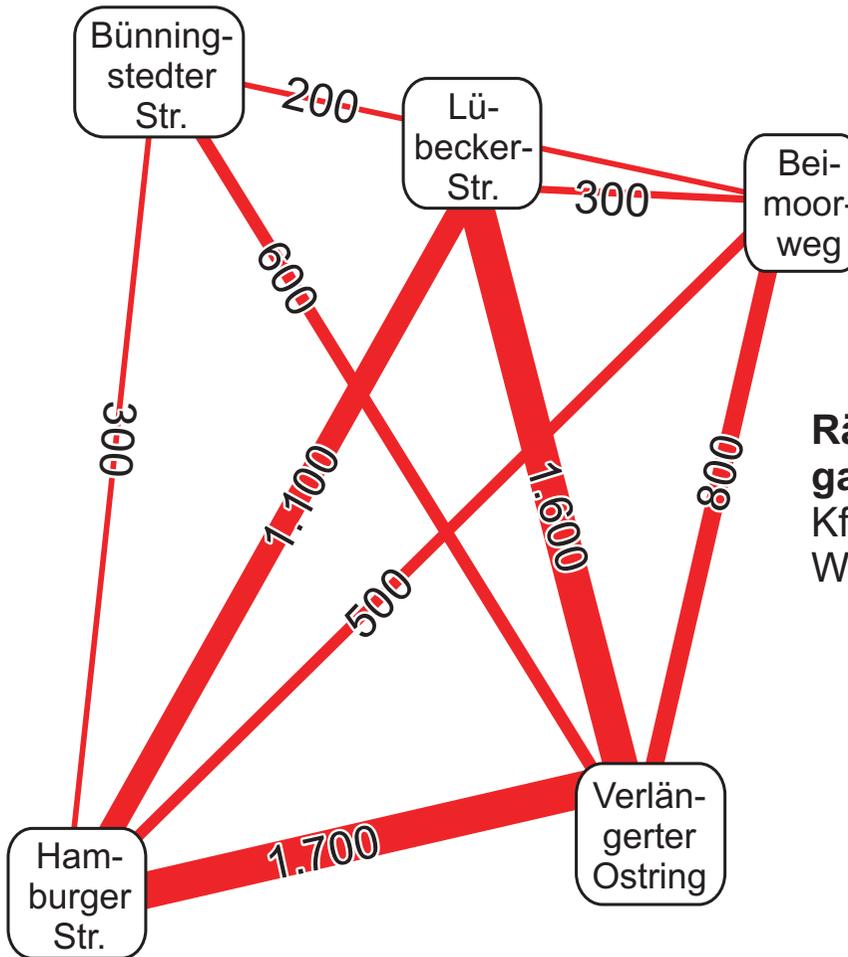
Zielverkehr (47%) 57.000

Durchgangsverkehr (10%) 12.000

**Gesamtverkehr 120.000**

# Standortbestimmung

## Befunde zum Straßenverkehr - Durchgangsverkehre



**Räumliche Verteilung der Durchgangsverkehre**  
 Kfz/24h DTV-w, auf 100er gerundete Werte

# Standortbestimmung

## Befunde zum ÖPNV - Ergebnistelegamm

### Stärken

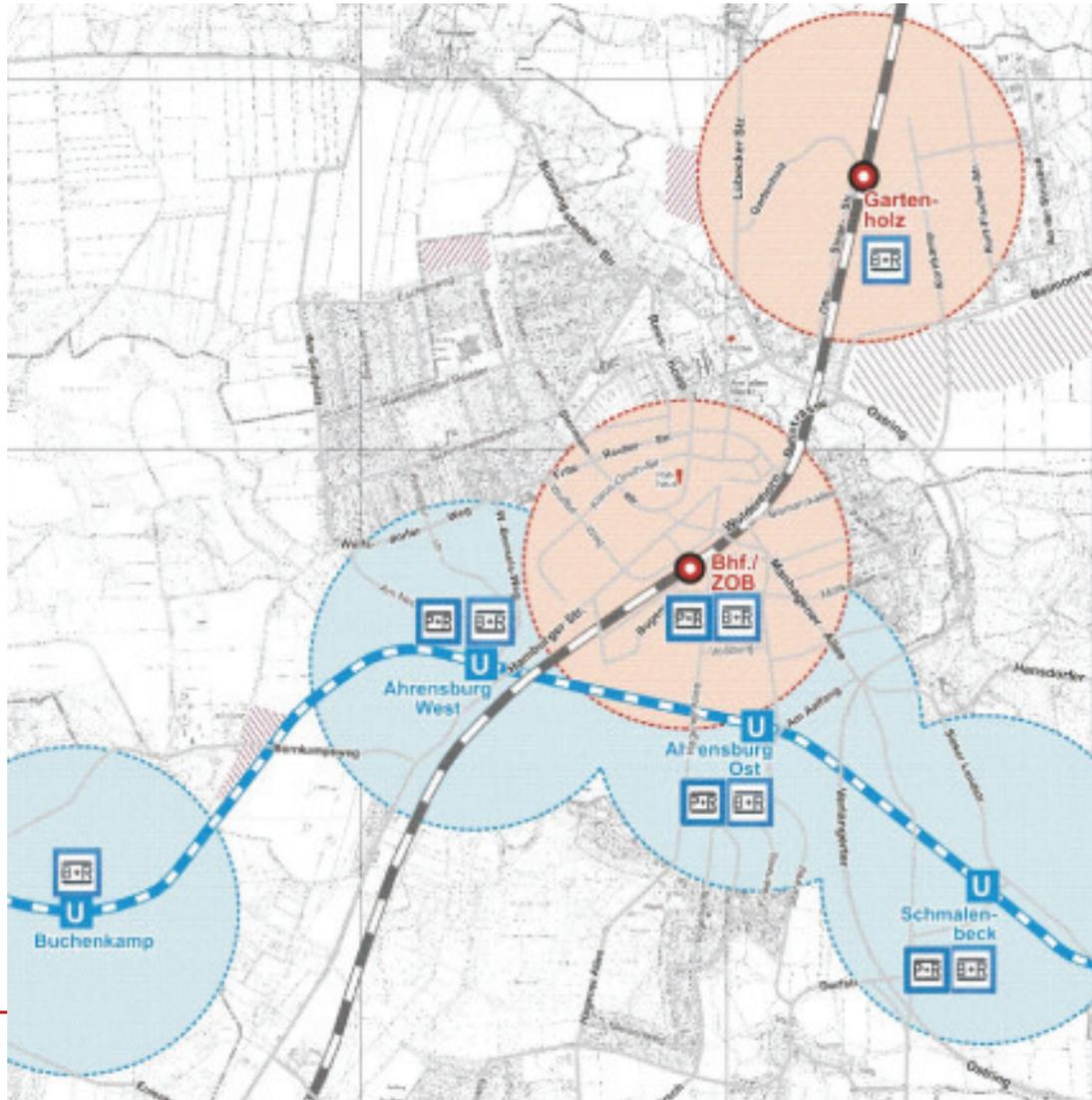
- ↑ Anbindung an zwei Bahnstrecken mit vielfältigen Direktfahrtbeziehungen.
- ↑ Stadtbussystem mit vertaktetem Fahrplan.
- ↑ Fast vollständige Erschließung des städtischen Siedlungsgebietes.
- ↑ Zentraler Verknüpfungspunkt (ZOB) in günstiger Lage zum Stadtzentrum bzw. zu wichtigen Verkehrszielen.
- ↑ Integration in den HVV- und SH-Tarif.
- ↑ Moderne Fahrzeuge mit Niederflurtechnik.
- ↑ Überwiegend hochwertige Haltestellen im HVV-Standard.
- ↑ Hochwertige Fahrgastinformationen und ÖPNV-Marketing durch den HVV.
- ↑ Gute Bahnverbindungen Richtung Hamburg.
- ↑ Tagsüber weitgehend koordinierte Anschlüsse Bus – Bahn am Bahnhof Ahrensburg.

### Schwächen

- ↓ Unbefriedigendes Angebot in den verkehrlichen Randzeiten.
- ↓ Teilweise unübersichtliche und umwegige Linienführung im Stadtverkehr.
- ↓ Linien mit einem stündlichen Fahrtenangebot sind wenig geeignet, um Neukunden zu gewinnen bzw. Kfz-Verkehr auf den ÖPNV zu verlagern.
- ↓ Deutliche Defizite in der Angebotsqualität des regionalen Busverkehrs.
- ↓ Keine systematische und attraktive Vernetzung zum Individualverkehr.
- ↓ Keine systematische ÖPNV-Beschleunigung.
- ↓ Fehlende Fahrplankoordination zwischen Regionalbahn und U-Bahn.
- ↓ Keine Zubringerverkehre zum Regionalexpress (RE) von/nach Hamburg.

# Standortbestimmung

## Befunde zum ÖPNV - Bahnerschließung



# Standortbestimmung

## Befunde zum Fuß- und Radverkehr - Ergebnistelegamm

### Stärken

- ↑ Großzügige Ausdehnung verkehrsberuhigter Bereiche.
- ↑ Teilräumliche Ansätze und zahlreiche Einzelmaßnahmen für hochwertige Radverkehrsanlagen.
- ↑ Überwiegend gute Bedingungen für Fuß- und Radverkehr an neu gebauten / umgebauten Straßen.
- ↑ Sukzessive Installation von hochwertigen Fahrradbügeln im Stadtzentrum und an den Bahnstationen.

### Schwächen

- ↓ Nicht ausreichend attraktive Aufenthaltsflächen im Stadtzentrum und zum Teil auch Defizite in den Stadtquartieren.
- ↓ Keine konsequente Umsetzung eines hierarchisch strukturierten Radnetzes, insgesamt wenig Netztransparenz.
- ↓ Starke qualitative „Brüche“ bei den Fuß- und Radverkehrsanlagen, oft nur Minimalstandards.
- ↓ Komfortdefizite an Überquerungsstellen.
- ↓ Unzureichende Wegweisung für den Fuß- und Radverkehr.
- ↓ Zu wenige hochwertige Fahrrad-Abstellanlagen.

# Standortbestimmung

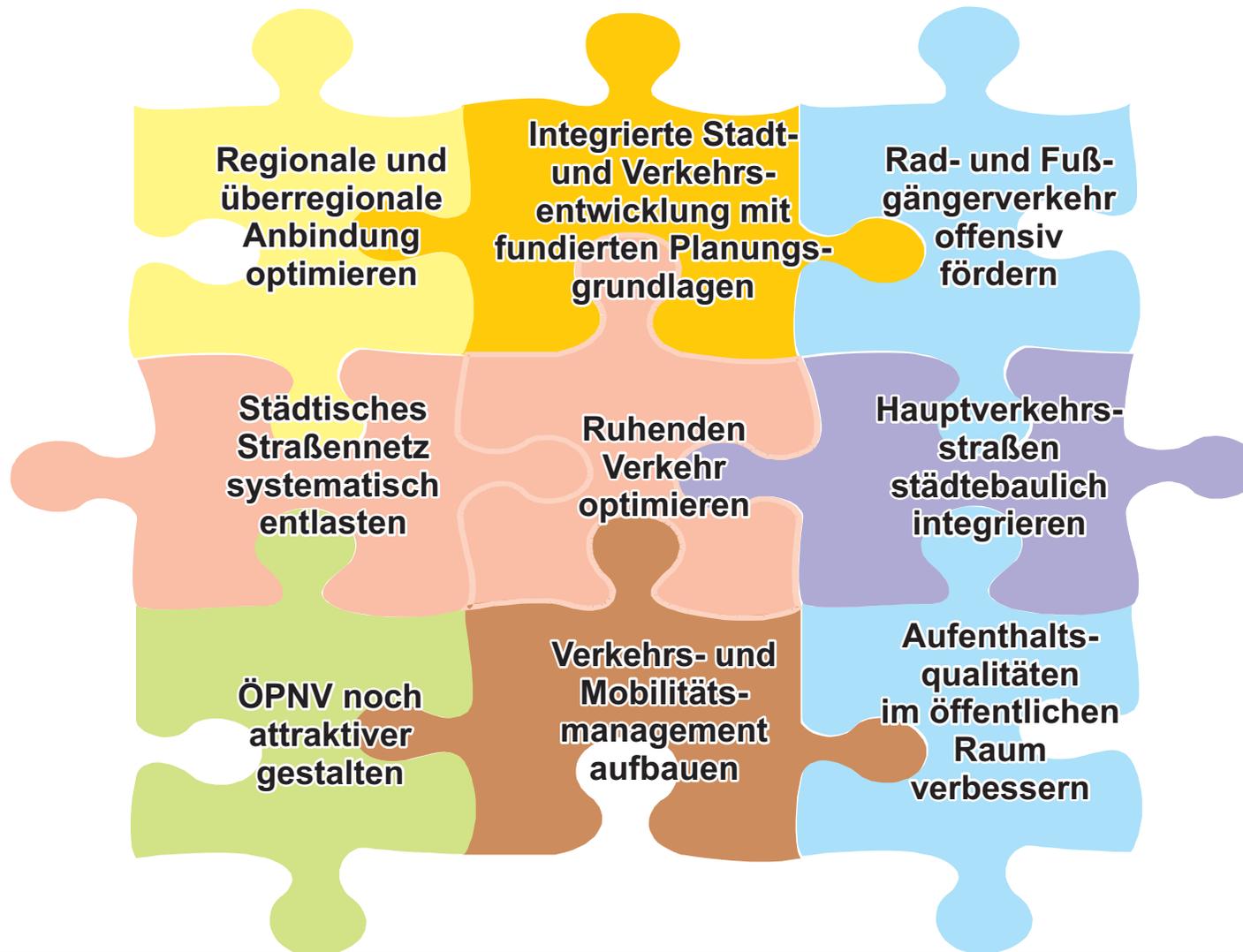
## Befunde zum Fuß- und Radverkehr - Beispiele

Masterplan Ahrensburg Verkehr



## Verkehrliches Leitbild

Masterplan  
Ahrensburg  
Verkehr



# Entwicklungsoptionen

## Ergebnistelegamm

- Bis 2025 wird der Kfz-Verkehr weiter zunehmen, wobei die Pkw-Fahrleistung nur noch moderat ansteigt bzw. bei anhaltend hohen Energiekosten sogar zurückgehen könnte, der Lkw-Verkehr aber nochmals deutlich ansteigt.
- Die größten Verkehrszuwächse ergeben sich dabei nicht aus externen Vorgaben, sondern aus den Entwicklungen in Ahrensburg selber, insbesondere den Stadtentwicklungsprojekten Erlenhof, Quartier Reeshoop und Beimoor Süd.
- Die Kapazität im übergeordneten Straßennetz wird künftig weitgehend ausgeschöpft sein, vor allem
  - im gesamten nördlichen Stadtgebiet,
  - im Umfeld des Stadtzentrums und
  - an der Autobahn-Anschlussstelle.
- Eine nachhaltige Erhöhung der Verkehrsqualität und der Verträglichkeiten lässt sich nur in einer Kombination aus einer offensiven Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs sowie einem zielgerichteten, moderaten Ausbau des Straßennetzes erreichen.
- Von allen untersuchten Ausbauoptionen weisen die nördlichen Netzschlüsse das beste Aufwand-Nutzen-Verhältnis auf, wobei die „kurze“ Nordtangente zwischen B75 und einem ertüchtigten Kornkamp zu favorisieren ist.
- Als kurzfristige Maßnahme zur besseren Anbindung des GE Nord und zur Entlastung des Beimoorwegs sollte der Netzschluss Beimoorweg – An der Strusbek realisiert werden.
- Der Ausbau des Straßennetzes sollte grundsätzlich mit komplementären Maßnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit und Verkehrssicherheit verbunden werden.
- Wegen zu erwartender Konflikte oder eines zu geringen Nutzwertes werden als Maßnahmen ausdrücklich nicht empfohlen:
  - eine westliche Umgehung der Stadt,
  - eine komplette Sperrung Am alten Markt,
  - ein Netzschluss bis zum Rosenweg,
  - ein integrierter Netzschluss über Erlenhof,
  - eine Öffnung des Wulfsdorfer Weges,
  - eine Öffnung der Brücke Vierbergen,
  - eine Durchfahrtsperre Hagener Allee Süd.



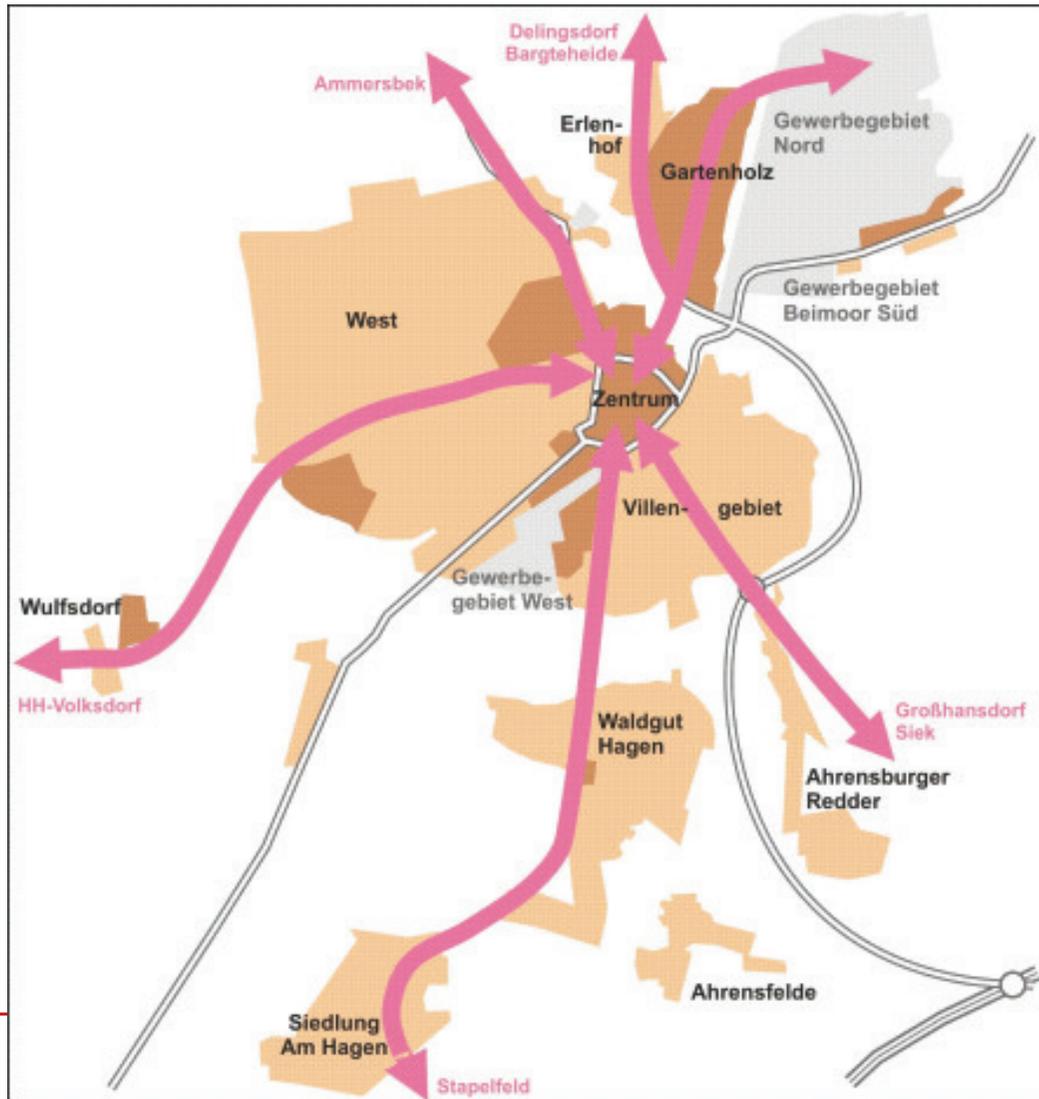
# Integriertes Gesamtkonzept

## Ergebnistelegamm

- In der künftigen strategischen Ausrichtung des Ahrensburger Verkehrssystems sind auf kurzen Strecken die Verkehrsmittel des „Umweltverbundes“ grundsätzlich zu priorisieren.
- Das Konzept zur Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr setzt im Wesentlichen auf den Aufbau eines hierarchischen Radverkehrsnetzes mit hochwertigen Hauptrouten („Velorouten“), attraktiven Abstellanlagen und einem offensiven Radverkehrs-marketing sowie eine Erhöhung der Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualitäten.
- Der ÖPNV ist noch konkurrenzfähiger zu machen. Dazu gehören vor allem eine Verkürzung von Reisezeiten, eine bessere Anbindung des GE Nord als größter Arbeitsstandort in Ahrensburg und ergänzende Angebote im Spät- und Wochenendverkehr. Mit einem gezielten Marketing ist eine eigene „Identität“ für den Stadtverkehr zu entwickeln.
- Mit dem Bau der S4 dürfte sich ein neuer Impuls für den Ahrensburger ÖPNV ergeben, der auch eine Neustrukturierung des Stadtverkehrs erfordern wird. Eine „Schnell-Verbindung“ nach Hamburg ist aber unbedingt beizubehalten.

# Integriertes Gesamtkonzept

## Konzept für den Fuß- und Radverkehr - Strategische Ausrichtung

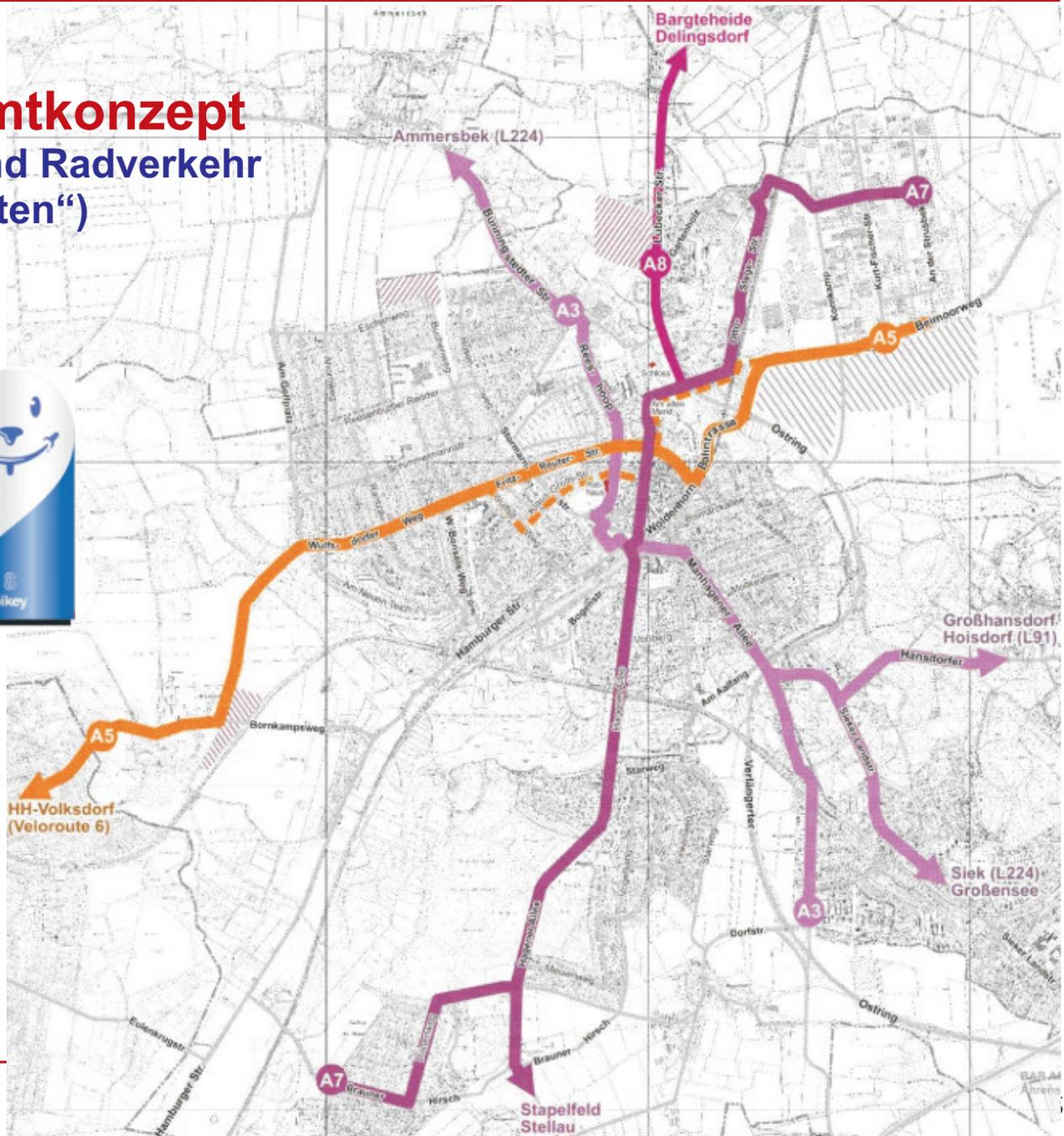


# Integriertes Gesamtkonzept

## Konzept für den Fuß- und Radverkehr - Haupttrouten ("Velorouten")

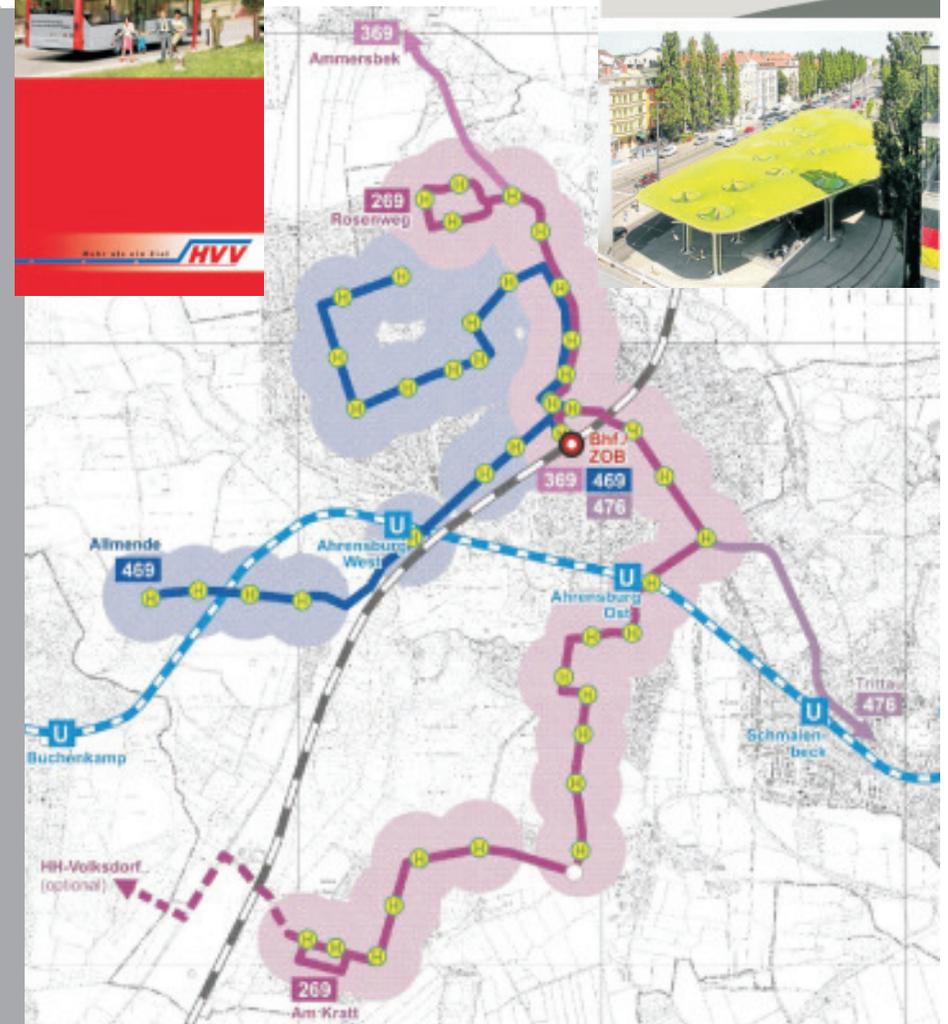
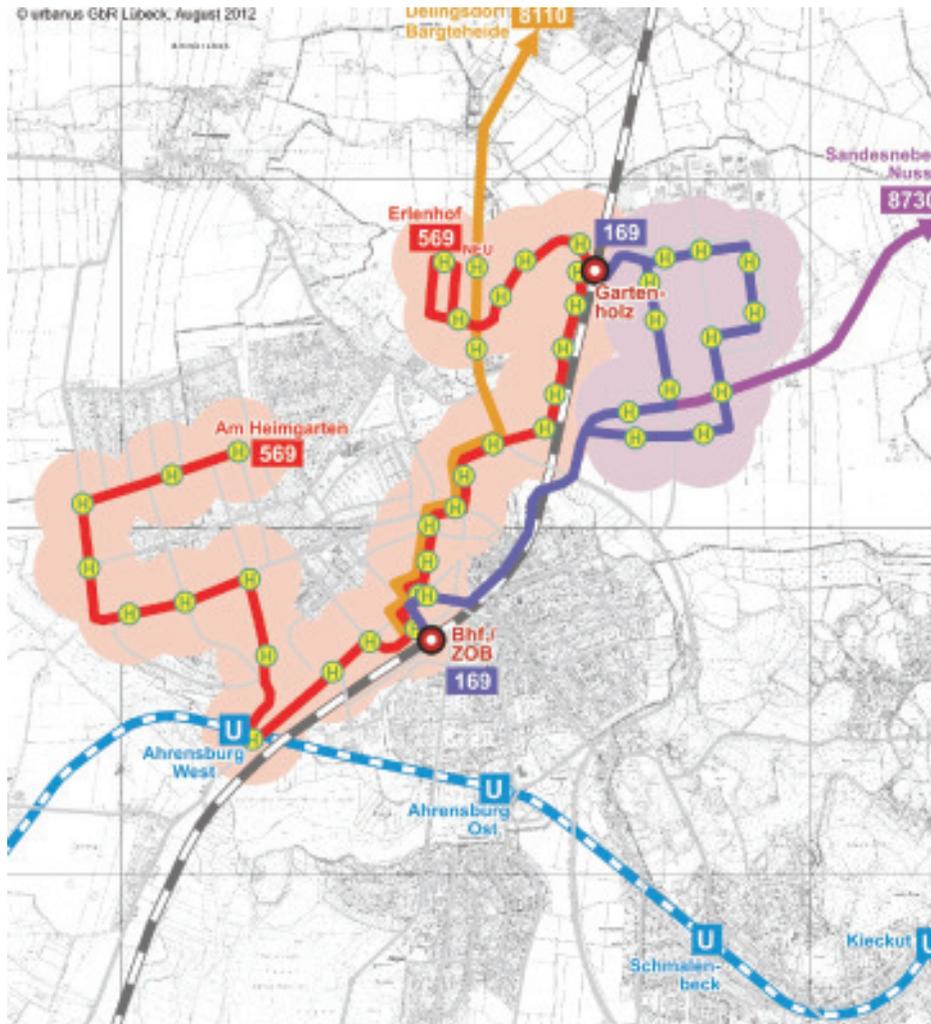


|  |                              |                |
|--|------------------------------|----------------|
|  |                              |                |
|  | <b>A7</b> Gartenholz Schloss | 1,5km<br>0,7km |
|  | <b>A5</b> Wulfsdorf Rathaus  | 3,2km<br>0,5km |
|  | <b>A3</b>                    |                |



# Integriertes Gesamtkonzept ÖPNV-Konzept

Masterplan  Ahrensburg Verkehr



# Integriertes Gesamtkonzept

## Ergebnistelegramm

- Vor einem Ausbau des Straßennetzes ist die Erhöhung der bestehenden Verkehrsqualität insbesondere im Hinblick auf eine verbesserte Instandhaltung (Abbau des „Sanierungsstaus“) und die Ertüchtigung der Verkehrssteuerung zu forcieren. Dazu sind entsprechende Ressourcen bereitzustellen.
- Ein Ausbau des Straßennetzes ist für eine systematische Entlastung sensibler Straßen vom Kfz-Verkehr und generell zur Verbesserung der Verträglichkeiten, aber auch zur Sicherung der Verkehrsqualität und der Standortqualität unverzichtbar.
- Von erster Umsetzungspriorität ist ein nördlicher Netzschluss zwischen der B75 und dem GE Nord („Nordtangente“), der die höchste verkehrliche Wirksamkeit aufweist und die städtebaulichen Entwicklungsspielräume in Ahrensburg erweitert sowie ein Netzschluss zwischen Beimmoorweg und An der Strusbek.
- Für eine strategisch ebenfalls bedeutsame Südtangente gibt es derzeit keine positive Empfehlung. Die ermittelten Konflikte erfordern vertiefende Untersuchungen, um die Diskussion mit Sachargumenten zu hinterlegen und eine finale Entscheidung herbeizuführen.
- Um die städtebaulichen Qualitäten und die Lebensqualität in Ahrensburg zu stärken, sind weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der straßenräumlichen Verträglichkeit erforderlich. Räumliche Handlungsprioritäten liegen hier innerhalb des Zentrumsringes, im Bereich Große Str. Nord / Schloss, in der Manhagener Allee und im Reeshoop.

# Integriertes Gesamtkonzept

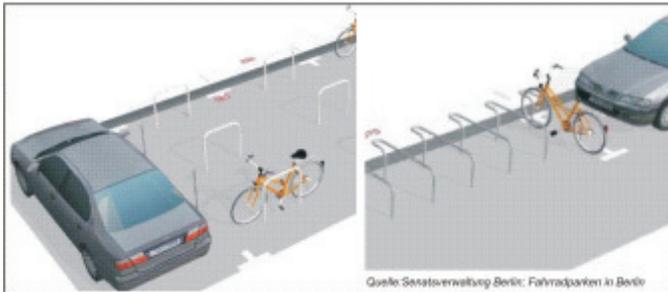
## Konzept für den Kfz-Verkehr

Masterplan Ahrensburg Verkehr



# Integriertes Gesamtkonzept Teilräumliches Konzept für das Stadtzentrum

Masterplan Ahrensburg Verkehr



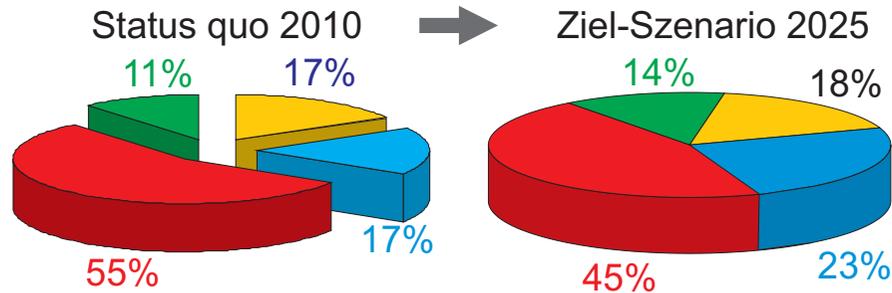
## Integriertes Gesamtkonzept Flankierende Maßnahmen

- Optimierung der Verkehrssteuerung mit Ertüchtigung des Verkehrsrechners und LSA-Beeinflussung durch den ÖPNV
- Aufbau eines Mobilitätsmanagement mit Schwerpunkt Information und Kommunikation
- Fortsetzung der Unfallprävention
- Erprobung eines Sicherheitsaudits für komplexe Planungsaufgaben
- Systematische Umsetzung eines barrierefreien Verkehrssystems
- Einführung eines integrierten Monitoring zur Stadt- und Verkehrsentwicklung

# Integriertes Gesamtkonzept

## Wirkungsanalyse „Ziel-Szenario“

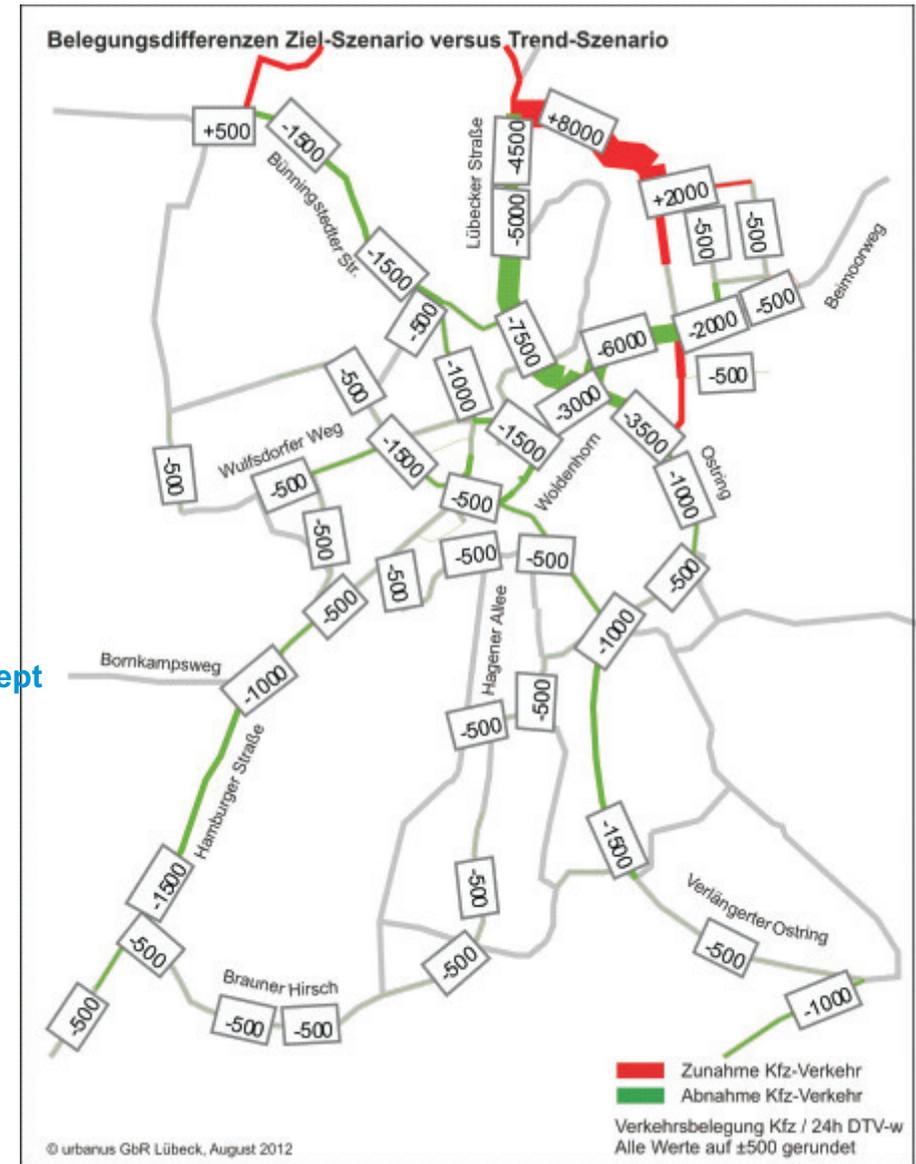
### Verkehrsmittelwahl der Ahrensburger



Maßnahmen Radverkehrskonzept

Maßnahmen ÖPNV-Konzept

- Fußgänger
- Fahrrad
- ÖPNV (Bahn, Bus, Taxi)
- Pkw (Selbst- und Mitfahrer)



**Vielen Dank für Ihre  
Geduld und Aufmerksamkeit !**