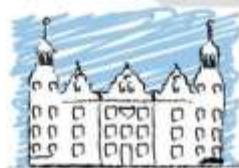


# 3

## Entwicklungsoptionen Verkehrliches Leitbild Integriertes Gesamtkonzept

Masterplan  
Ahrensburg  
Verkehr



Ahrensburg  
*Schön hier!*

# Masterplan Verkehr Ahrensburg 2012

## Teil 3: Verkehrliches Leitbild, Entwicklungsoptionen, Integriertes Gesamtkonzept

**Bearbeiter:**



urbanus GbR  
An der Untertrave 81-83  
23552 Lübeck

**GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**  
Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz, Gutsche, Rügenapp GbR  
Ruhrstraße 11  
22761 Hamburg

**Auftraggeber:**



Stadt Ahrensburg – Bauamt  
Manfred-Samusch-Straße 5  
22926 Ahrensburg

**Anmerkung:** Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei geschlechterspezifischen Begriffen eine einheitliche, i. d. R. die männliche Form (z.B. „Nutzer“ anstatt „Nutzerinnen und Nutzer“) verwendet. Diese Begriffe schließen die jeweils andere geschlechtsspezifische Form wertfrei mit ein.

Lübeck / Hamburg im September 2012

## Strukturierung des Masterplans Verkehr

Teil 1 Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Teil 2 Rahmenbedingungen, Standortbestimmung

Teil 3 Verkehrliches Leitbild, Entwicklungsoptionen, Integriertes Gesamtkonzept

## Inhaltsverzeichnis

VERZEICHNIS VON ABKÜRZUNGEN .....	4
1. VERKEHRLICHES LEITBILD .....	5
2. ENTWICKLUNGSOPTIONEN .....	13
2.1 ERGEBNISTELEGRAMM.....	13
2.2 VERFAHRENSWEISE.....	13
2.3 DAS TREND-SZENARIO (REFERENZ-SZENARIO).....	16
2.4 ÜBERSICHT DER UNTERSUCHTEN PLANFÄLLE .....	23
2.5 VERWORFENE ENTWICKLUNGSOPTIONEN .....	25
2.6 PLANFÄLLE „SÜDLICHE STRAßENNETZSCHLÜSSE“ .....	27
2.7 PLANFÄLLE „STADTNAHE NORDTANGENTEN“ .....	31
2.8 PLANFÄLLE „GROßE NORDUMFAHRUNGEN“ .....	42
2.9 SONSTIGE NETZSCHLÜSSE UND MAßNAHMEN.....	48
2.10 ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DER PLANFÄLLE .....	51
2.11 AUSWIRKUNGEN STÄDTEBAULICHER ENTWICKLUNGSPROJEKTE .....	57
3. INTEGRIERTES GESAMTKONZEPT.....	58
3.1 ERGEBNISTELEGRAMM.....	58
3.2 STRATEGISCHE AUSRICHTUNG DES VERKEHRSSYSTEMS.....	59
3.3 KONZEPT FÜR DEN FUß- UND RADVERKEHR .....	61
3.4 KONZEPT FÜR DEN ÖPNV.....	72
3.5 KONZEPT FÜR DEN KFZ-VERKEHR .....	82
3.6 TEILRÄUMLICHES KONZEPT FÜR DAS STADTZENTRUM.....	88
3.7 FLANKIERENDE MAßNAHMEN ZUM VERKEHRSKONZEPT .....	95
3.8 VERKEHRSSICHERHEIT.....	98
3.9 BARRIEREFREIHEIT IM VERKEHRSSYSTEM .....	100
3.10 VERKEHRLICHE AUSWIRKUNGEN IM „ZIEL-SZENARIO“ .....	101
4. MONITORING .....	105
LITERATURAUSWAHL .....	107
BILDVERZEICHNIS.....	108
ANHANG: PLANFALL-STECKBRIEFE .....	110

## Verzeichnis von Abkürzungen

DB AG	Deutsche Bahn AG
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel)
EU	Europäische Union
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
FNP	Flächennutzungsplan
HHA	Hamburger Hochbahn AG
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan (für den SPNV)
LBV-SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LSA	Lichtsignalanlage
LVS	LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (Bahn, Bus, Taxi)
Pkw	Personenkraftwagen (< 2,8 to)
P+R	Park und Ride
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
Sa, So	Samstag, Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (Regionalbahn, U-Bahn, S-Bahn)
SVZ	Spätverkehrszeit

## 1. Verkehrliches Leitbild

Für die langfristige Perspektive und als übergeordnete Vorgabe für das Entwicklungskonzept und den zugehörigen Maßnahmenplan gibt es eine Reihe **strategischer Vorgaben für das Gesamtverkehrssystem** im Sinne eines verkehrlichen bzw. verkehrsentwicklungsplanerischen Leitbildes, das die Grundlage für die künftige Verkehrsgestaltung in Ahrensburg bildet.

Die in der folgenden Übersicht dargestellten und im Weiteren vorgestellten Bausteine des Leitbildes sind zum Teil untereinander vernetzt, so dass nur bei einer **stufenweisen Umsetzung aller Bausteine die volle Wirksamkeit** eines qualitativ hochwertigen und nachhaltigen Gesamtverkehrssystems erreicht werden kann.

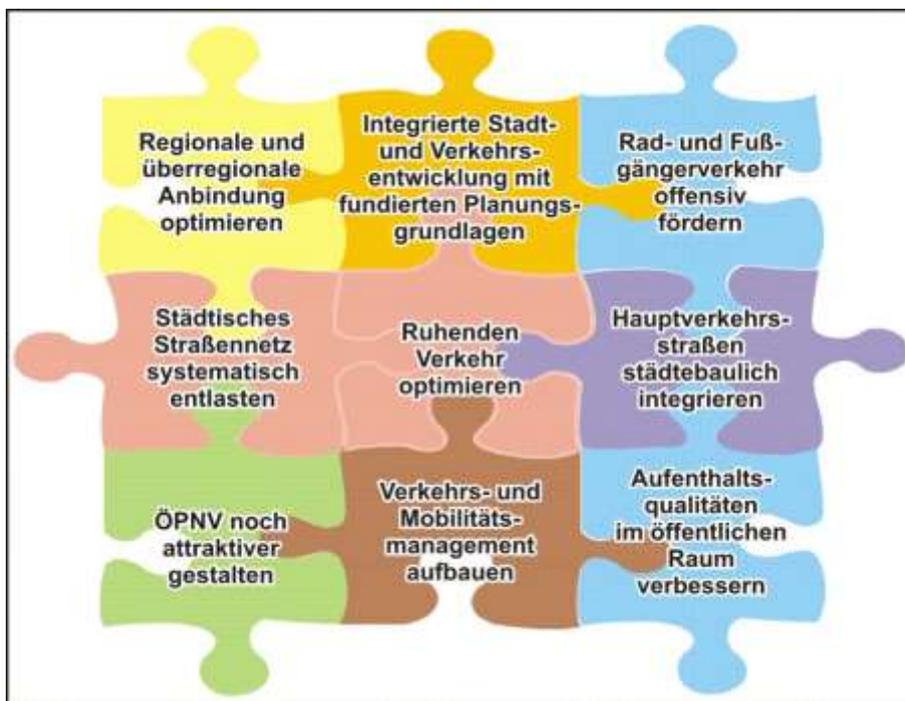


Bild 1-1: Übersicht der Leitbild-Bausteine

**Baustein 1:****Regionale und überregionale Anbindung optimieren:**

*“Stärkung der Zentralität und der Nähe zur Hansestadt Hamburg“*

Die Standortqualität und die Entwicklungschancen Ahrensburgs als beliebter **Wohn- und Wirtschaftsstandort werden maßgeblich durch die äußere Verkehrsanbindung beeinflusst**. Die Funktion als regionales Zentrum sowie die günstige Lage in der Metropolregion Hamburg in unmittelbarer Nachbarschaft zur Kernstadt Hamburg bieten eine hervorragende Standortqualität, die es durch ein gut ausgebautes regionales Verkehrsnetz zu festigen gilt.

Gleichzeitig bildet der regionale Zielverkehr den Hauptansatzpunkt, die Verkehrssituation im städtischen Verkehrssystem zu verbessern und eine Entlastung vom Kfz-Verkehr zu erreichen. Insofern ist einer weiteren Aufwertung des regionalen ÖPNV (Bahn und Bus), aber auch einer Radverkehrsförderung im engeren Verflechtungsraum eine hohe Priorität einzuräumen.

Als **zentrale regionale Projekte** im Verkehrsbereich sind zu nennen:

1. Der Abschluss der Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen für die BAB A1 und A21,
2. die Einführung der S-Bahn Hamburg – Ahrensburg (- Bad Oldesloe),
3. weitere Aufwertung der Regionalverkehrsverbindungen (Regionalbus) zu den benachbarten Siedlungsschwerpunkten.

Zur Optimierung einer guten Erreichbarkeit gehört auch das Vorhalten einer hohen Verkehrsqualität im städtischen Straßennetz. Hierzu ist neben einem Verkehrsmanagement (siehe Baustein 9) auch eine kontinuierliche Instandhaltung und Sanierung der Straßen erforderlich.

**Baustein 2:****Verzahnung von Stadt- und Verkehrsentwicklung auf Grundlage des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ISEK:**

*“Basis für ein stadtverträgliches und nachhaltiges Verkehrssystem“*

Der grundlegende Ansatz des „Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes“ ISEK im Hinblick auf eine verstärkte Vernetzung der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung ist letztlich die Voraussetzung dafür, um unter Berücksichtigung der künftigen Rahmenbedingungen und der zur Verfügung stehenden Ressourcen ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Attraktivität, Leistungsfähigkeit, wirtschaftlicher Effizienz und Verträglichkeit des Verkehrssystems zu erreichen.

Die im ISEK definierten Zielsetzungen und das zugehörige Strukturkonzept bilden den übergeordneten Rahmen für die künftige **Stadtentwicklung mit den inhaltlichen Eckpfeilern**

- Moderates und qualitatives Wachstum,
- starkes Mittelzentrum,
- Weiterentwicklung von Stadtstruktur und Stadtidentität,
- Vorrang für die Innenentwicklung,
- konsequente Ausrichtung an den Bahnhöfen und dem Einzugsbereich der Innenstadt,
- räumliche Handlungsschwerpunkte Innenstadt, Schlossviertel und Stadeln West.

**Förderlich für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung** sind dabei

- die städtebauliche Entwicklung, vorrangig im Bestand und an vorhandenen leistungsfähigen Verkehrsachsen insbesondere des Schienenverkehrs,
- die Restriktion städtebaulicher Verdichtungen an Verkehrswegen mit bereits kritischer Verkehrsqualität,
- der Erhalt und die weitere Förderung von Nutzungsmischungen mit entsprechenden Infrastrukturen im Versorgungsbereich sowie
- die Verbesserung der Wohnumfeldqualität insbesondere in Quartieren mit hoher Verkehrsbelastung.

Um eine fundierte Planung zu ermöglichen sind die vorhandenen verkehrlichen Planungsgrundlagen insbesondere Verkehrserhebungen und Verkehrsstatistiken regelmäßig zu aktualisieren.

Gemäß den bestehenden und noch zu erwartenden gesetzlichen Vorgaben gehört künftig eine **systematische Einbeziehung von Aspekten der Stadt-, Umwelt- und Sozialverträglichkeit** mit zu den „Pflichtaufgaben“ der Verkehrsplanung, für die auch die Stadt Ahrensburg die entsprechenden Ressourcen bereitstellen muss. Dazu zählen vor allem

- die Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung und
- die Herstellung der Barrierefreiheit im Verkehrssystem.

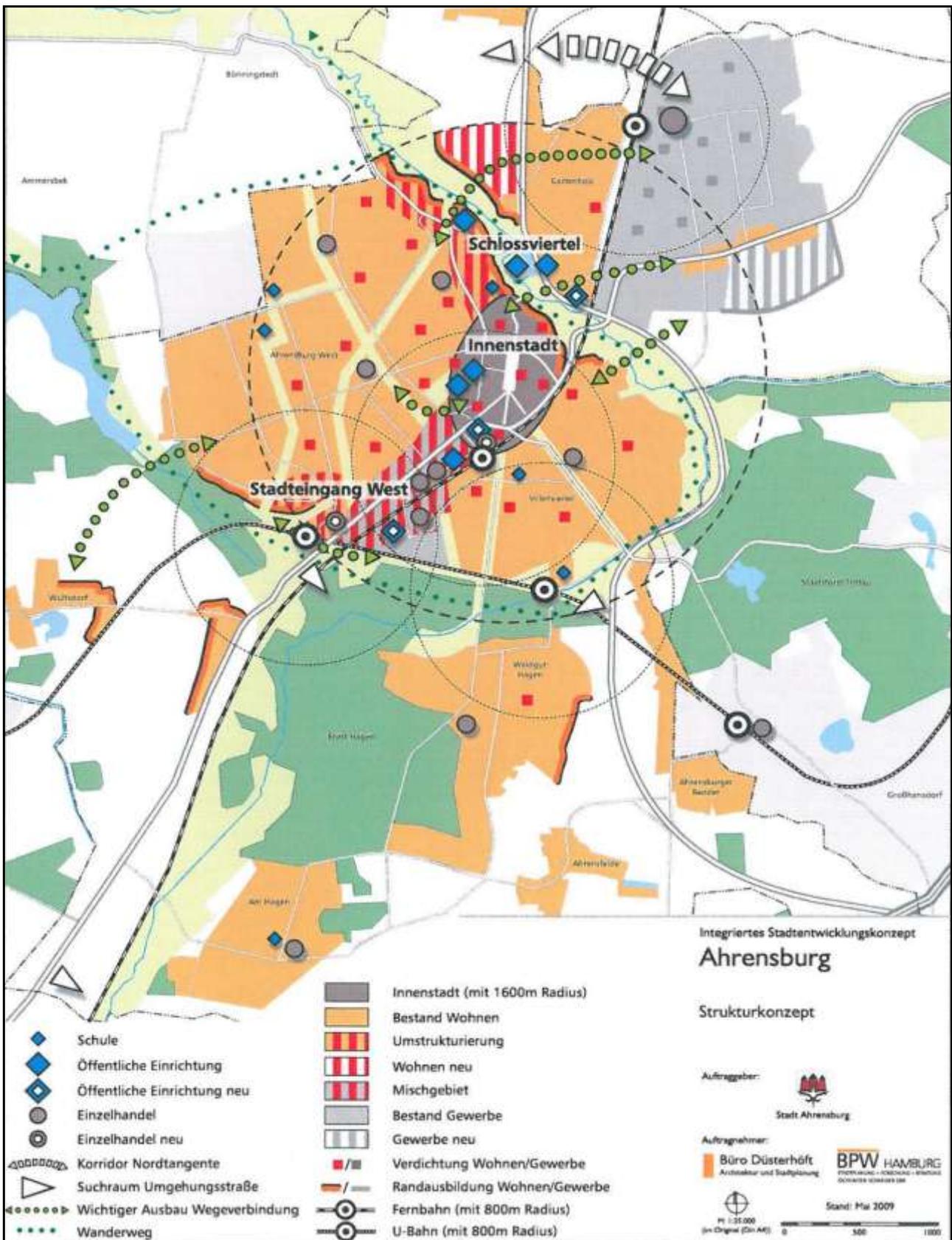


Bild 1-2: Städtebauliches Strukturkonzept aus dem ISEK

**Baustein 3:****Fuß- und Radverkehr offensiv fördern:**

*“Konsequente Umsetzung einer Stadt der kurzen Wege“*

Die Stadtstruktur von Ahrensburg ist vor allem wegen der kompakten Bebauung um das Stadtzentrum herum und Entfernungen zwischen Wohngebieten und Stadtzentrum von überwiegend unter 5 km prädestiniert für einen hohen Anteil des Fuß- und Radverkehrs. Diese Potenziale sind noch konsequenter als bisher auszuschöpfen, wozu eine systematische Förderung dieser Verkehrsarten erforderlich ist. Eine Steigerung der nichtmotorisierten Verkehrsanteile kann zudem zur angestrebten Entlastung des Straßennetzes vom Kfz-Verkehr und damit auch zu einer **Verbesserung der Gesamtverkehrssituation** beitragen. Allerdings ist die Wirkung in Bezug auf das Kfz-Gesamtaufkommen begrenzt, da sich die größten Umverlagerungen auf den Binnenverkehr beziehen, der nur etwa 25% des Gesamtverkehrsaufkommens stellt (vgl. Teil 2, Kapitel 2.2).

Als **übergeordnete Zielsetzungen** sind hervorzuheben:

- die Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- der Ausbau einer attraktiven Infrastruktur von Wegeführungen, Aufenthaltsflächen und Radabstellanlagen sowie
- eine offensive Förderung eines „fuß- und fahrradfreundlichen Klimas“ mit einem positiven Image dieser Verkehrsmittel.

Im Radverkehr wird parallel zum Masterplan Verkehr bereits an einem Radverkehrskonzept gearbeitet, das die Vorgaben des Masterplans weiter konkretisiert und in die Umsetzung überführt. Im Vordergrund steht hier zunächst der Aufbau eines strukturierten Radwegesystems („Haupttrouten“) und eines darauf ausgerichteten Radwege-Ausbauprogramms. Wichtiger Bestandteil ist dabei eine gute Anbindung der Wohngebiete an das Stadtzentrum und das GE Nord als zweitem Arbeitsplatzschwerpunkt unter Ausnutzung Kfz-freier oder verkehrsberuhigter Wegeführungen.

Bei den Haupttrouten sind die Schnittstellen zu den übergeordneten Radnetzen des Kreises Stormarn und der Freien und Hansestadt Hamburg zu berücksichtigen, um den Radverkehr auch im regionalen Kontext zu fördern.

#### **Bausteine 4 und 5: Städtisches Straßennetz systematisch entlasten und ruhenden Verkehr optimieren:**

*“Verbesserung der Verkehrssituation und Eröffnung neuer Gestaltungsspielräume“*

Die Situation im Ahrensburger Straßenverkehrssystem bedarf einer signifikanten Verbesserung. Zum Einen geht es darum, eine gute Erreichbarkeit wichtiger städtischer Verkehrsziele, allen voran dem Stadtzentrum und dem Gewerbegebiet Nord zu sichern. Zum Anderen sollen aber auch die Wohnqualität erhöht und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr aufgewertet werden. Dazu ist eine **systematische Entlastung des vorhandenen Straßennetzes** mit drei Handlungsschwerpunkten erforderlich:

- Verlagerung von Kfz-Verkehren auf den Umweltverbund (zu Fuß, Rad, ÖPNV),
- gezielter Ausbau der Straßennetzes, um bestehende Defizite in der Verkehrsqualität abzubauen und die Handlungsspielräume für Kfz-Verlagerungen zu erhöhen (s.u.),
- Verlagerung von Kfz-Verkehren insbesondere von Durchgangsverkehren auf leistungsfähige und möglichst konfliktarme Hauptverkehrsstraßen.

Von der verkehrlichen Wirksamkeit und der Erweiterung städtebaulicher Entwicklungsspielräume her ist eine Netzergänzung zwischen der B75 und dem GE Nord („Nordtangente“) zu favorisieren (vgl. Kapitel 2). Die durch die Verlagerung erreichten Kfz-Entlastungen in angebauten Hauptverkehrsstraßen sind dann konsequent für eine verkehrs-städtebauliche Aufwertung zu nutzen (siehe Bausteine 6 und 7).

Die Bereitstellung und Bewirtschaftung von Stellplätzen ist eine zweite wichtige Stellschraube zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens und der Verkehrsqualität. Im Stadtzentrum ist eine flächendeckende und räumlich differenzierte **Parkraumbewirtschaftung** vorzuhalten, um eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel und eine gleichmäßige Auslastung der Parkieranlagen zu fördern.

Zusätzliche öffentlich zugängliche **Stellplatzkapazitäten** sind derzeit nicht planerisch erforderlich. Künftig dauerhaft entfallende Kapazitäten (z.B. bei neuen städtebaulichen Nutzungen) sind aber zu ersetzen.

**Bausteine 6 und 7:****Hauptverkehrsstraßen städtebaulich integrieren und Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum verbessern:**

*“Öffentliche Räume lebenswert gestalten“*

Straßenräume und Quartiersplätze sind nicht nur Teile des Verkehrssystems, sondern dienen auch als Wohnumfeld und als Aufenthaltsräume. Neben der verkehrlichen Funktionalität sind daher städtebauliche Aspekte bei der Gestaltung zu beachten. In Ahrensburg gibt es eine Reihe von Straßen, insbesondere Hauptverkehrsstraßen, mit Defiziten in der Umfeld- und Aufenthaltsqualität (z.B. Große Straße Nord, Manhagener Allee). Diese Defizite sind sukzessive abzubauen.

Ein besonderer Fokus liegt auf dem Stadtzentrum. Die vor allem mit der Umgestaltung der Großen Straße und der Klaus-Groth-Str. (Ost) durchgeführte verkehrs-städtebauliche Aufwertung von Hauptgeschäftstraßen ist in nördlicher Richtung (Achse Rondeel – Schloss) und in südlicher Richtung (Hamburger Str. und Hagener Allee Zentrum) fortzuführen.

**Baustein 8:****Städtisches ÖPNV-Angebot noch attraktiver gestalten:**

*“Erschließung neuer Kundenpotenziale mit Transparenz und Vernetzung“*

Der städtische ÖPNV hat sich in den letzten Jahren positiv entwickelt, beinhaltet aber noch weiteres Optimierungspotenzial. Um die Akzeptanz des öffentlichen Bus- und Bahnverkehrs zu erhalten und weitere Stammkunden zu gewinnen sind folgende **Aktivitätenschwerpunkte** zu setzen:

- Optimierung des Liniennetzes und Fahrplanes insbesondere hinsichtlich der Angebotstransparenz für Gelegenheitsnutzer,
- Einsatz alternativer Bedienungsformen zur Erhaltung eines ÖPNV-Angebotes in verkehrsschwachen Zeiten,
- Optimierung der Vernetzung Bus – Bahn und ÖPNV - Individualverkehr,
- Ausbau eines speziellen, stadtverkehrsorientierten ÖPNV-Marketing in Abstimmung mit dem HVV, um eine eigene Identität des Ahrensburger Stadtverkehrs zu entwickeln.

**Baustein 9:****Verkehrs- und Mobilitätsmanagement aufbauen:**

*“Optimierung von Verkehrsabläufen und Beeinflussung des Verkehrsverhaltens“*

Mit einem integrierten Mobilitätsmanagement sollen in Ahrensburg umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert und eine effiziente Nutzung des Verkehrssystems erreicht werden. Insbesondere mit einem verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsmarketing und einem betrieblichen Mobilitätsmanagement sind Verhaltensweisen gezielt zu beeinflussen.

Im Bereich der Verkehrssteuerung geht es vorrangig um eine effiziente Nutzung des Verkehrsrechners in Ahrensburg zur Erschließung zusätzlicher Leistungsreserven im Straßennetz und den Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung an neuralgischen Abschnitten und Knoten im Straßennetz.

## 2. Entwicklungsoptionen

### 2.1 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.

### 2.2 Verfahrensweise

Alle Berechnungen von Verkehrszuständen und Verkehrswirkungen werden mit dem für Ahrensburg entwickelten Verkehrsmodell durchgeführt (vgl. dazu auch Teil 2 des Masterplans), da ein manuelles Berechnungsverfahren wegen der Netzgröße und der komplexen verkehrlichen Vernetzungen nicht mehr mit angemessenem Zeit- und Kostenaufwand möglich ist. Im Wesentlichen dient das Ahrensburger Verkehrsmodell dazu, die Auswirkungen verkehrlicher oder städtebaulicher Maßnahmen (z.B. Netzschlüsse) auf die Kfz-Belastung des Straßennetzes darzustellen.

Aufgrund der komplexen verkehrs-städtebaulichen Zusammenhänge und des nur schwer abzubildenden individuellen Verkehrsverhaltens werden durchschnittliche Werktagesswerte der Verkehrsbelastung berechnet („Kfz/24h DTV-w“).

Neben umfangreichen Strukturdaten und den städtebaulichen Rahmenbedingungen (u.a. Bevölkerung, Arbeits- und Einkaufsstätten, Pendlerverkehre etc.) wurde eine Reihe von **Verkehrsdaten in das Verkehrsmodell** eingespeist. Im Wesentlichen sind dies

- die Ergebnisse der umfangreichen Verkehrserhebungen und Befragungen aus 2009,
- die Ergebnisse von Nacherhebungen in 2010,
- die Ergebnisse von Verkehrserhebungen der letzten 5 Jahre außerhalb des Masterplans Verkehr (z.B. AOK-Knoten, Knoten Hamburger Str. / Bornkampsweg, Quartier Reeshoop, Lärmaktionsplan, Vorplanung Nordtangente etc.),
- Verkehrsdaten für das klassifizierte Straßennetz aus Beständen des Landes und des Kreises Stormarn,
- Verkehrsdaten aus Auswertungen des Ahrensburger Verkehrsrechners aus 2009/2010.

Für die Prognose von Verkehrsverlagerungen ist eine „Unsicherheitsmarge“ von 10-20% in Kauf zu nehmen. Genauere Berechnungen dürfen in der Regel von einem Verkehrsmodell nicht erwartet werden, sind aber für die Maßnahmen-Bewertung in der Regel auch nicht nötig.

Zunächst wird das **Trend-Szenario** abgebildet, das alle konkret absehbaren Rahmenbedingungen und Maßnahmen bis zum Betrachtungszeithorizont 2025 enthält. Es dient als Vergleichs- und Bewertungsbasis für die Planfälle, da „relative“ Modellaussagen meist genauer sind als die „absoluten“ Modellaussagen. Die abschließende Bewertung aller Planfälle und weiterer verkehrlicher Maßnahmen (auch Radverkehr und ÖPNV) führt schließlich zum Ziel-Szenario, das die verkehrliche Wirkung des zur Umsetzung empfohlenen Gesamtkonzeptes darstellt.

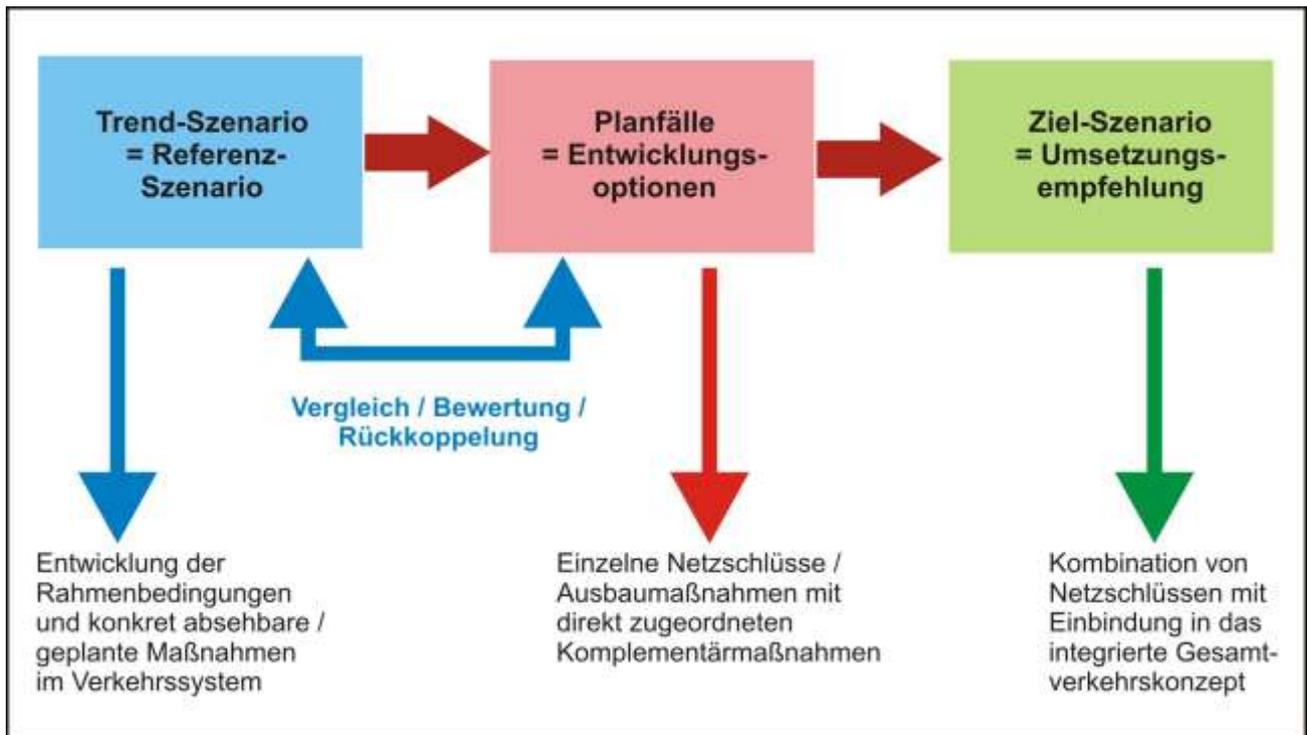


Bild 2-1: Verfahrensübersicht

## 2.3 Das Trend-Szenario (Referenz-Szenario)

### 2.3.1 Eingangsgrößen und Rahmenparameter

Dem Trend-Szenario liegen Vorhaben und konkrete Planungen zugrunde, die bis zum Betrachtungs-Zeithorizont 2025 mit hoher Wahrscheinlichkeit realisiert sein werden, oder sich zumindest in der Umsetzung befinden. Hinzu kommen **städtebauliche und verkehrliche Projekte und Maßnahmen**, die zwischen den Verkehrserhebungen bzw. der Auswertung des Status quo 2009/2010 und den Planfallberechnungen 2011 bereits umgesetzt wurden. Dazu gehören vor allem

- Die Fertigstellung der Baumaßnahmen im Bereich AOK-Knoten / Alte Reitbahn,
- Eröffnung des CCA und der umgestalteten Großen Straße,
- Wiederöffnung des Mühlenredders nach Abschluss der Bauarbeiten und
- Inbetriebnahme der Bahnstation Ahrensburg-Gartenholz.

Bei den Strukturdaten wird von der Prognose-Variante 2 des ISEK und des Wohnraumentwicklungskonzeptes ausgegangen mit einem moderaten **Bevölkerungszuwachs auf ca. 34.000 Einwohner**.

Bezüglich der demografischen Entwicklung wird auf die Prognosen des Landes mit Anpassungen an den Kreis Stormarn und die Stadt Ahrensburg unter Abgleich mit den Bestandsdaten zurückgegriffen (vgl. hierzu Teil 2 des Masterplans „Rahmenbedingungen“).

Bei der **Entwicklung der Motorisierung** wird von einer weiteren Zunahme bis 2025 von rund knapp 9% ausgegangen. Diese Steigerungsquote liegt zwar unter der aus den vergangenen Jahren, allerdings ist der aktuelle „Trendbruch“ zu berücksichtigen, nach dem es in den letzten Jahren in den Randgebieten der Hansestadt Hamburg zu einem Rückgang der privaten Pkw-Besitze gekommen ist. Demnach dürfte die getroffene Annahme „auf der sicheren Seite“ liegen.

Während der private Kfz-Verkehr nur noch leicht zunimmt oder in Abhängigkeit von der weiteren Energiekostenentwicklung künftig auch stagnieren oder leicht rückläufig sein wird, ist im Bereich des **Straßengüterverkehrs** noch mit deutlichen Zuwachsraten zu rechnen, die nach wissenschaftlichen Studien zwischen 15 und über 30% liegen werden. Diese Rahmenbedingungen sind allerdings von Seiten der Stadt Ahrensburg im Wesentlichen nicht beeinflussbar.

Unter Berücksichtigung der o.g. Entwicklungen für den privaten Kfz-Verkehr und weiter steigender Transportkosten (u.a. auch durch Ausweitung der Maut) wird für die Region Ahrensburg von einer allgemeinen **Steigerung des Lkw-Aufkommens von 15 %** und einer Zunahme der Lkw-Durchgangsverkehre durchs Ahrensburger Stadtgebiet von 20% ausgegangen (Prognose „auf der sicheren Seite“), die sich hauptsächlich aus großräumigen Umstrukturierungen der Verkehrsströme u.a. im Kontext mit Ausbaumaßnahmen des Bundesfernstraßennetzes ergeben.

In der Konsequenz werden die Lkw-Verkehre maßgeblich die künftige Verkehrssituation in Ahrensburg mit beeinflussen. Insbesondere an den Knoten wird der zunehmende Lkw-Verkehr die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen (u.a. durch größere erforderliche Aufstelllängen und längere Räumzeiten).

Schließlich werden im Verkehrsmodell des Trend-Szenarios auch **allgemeine Entwicklungen im Verkehrsverhalten** berücksichtigt. Dazu gehören u.a. grundsätzliche Einstellungen zur Verkehrsmittelwahl. Angesichts der aktuellen Entwicklungen ist hier von einer erhöhten „Flexibilität“ der Verkehrsteilnehmer auszugehen, von der tendenziell der Radverkehr und der ÖPNV besonders profitieren.

Neben den eher globalen und regionalen Entwicklungstrends werden ins Verkehrsmodell auch **konkrete Projekte der Stadt- und Verkehrsplanung** aufgenommen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um

- die Besiedlung des Neubaugebietes „Erlenhof“  
*(hier noch auf Basis der ursprünglichen Planung bzw. des ISEK mit 400 WE, die Auswirkungen der veränderten Planungen mit Stand Mai 2012 wurden über gesonderte Verkehrsmodellrechnungen überprüft, vgl. hierzu Ausführungen unter Kapitel 2.9),*
- die weitere Besiedlung der Gewerbeflächen Beimoor Süd  
*(für das Bauleitplanverfahren wurden ebenfalls noch gesonderte Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen städtebaulichen Varianten durchgeführt),*
- die Nachverdichtung des Quartiers Reeshoop,
- die Nachverdichtung im Stadtquartier Gartenholz und
- die Komplettierung der Wohnbebauung im Stadtquartier Wulfsdorf.

Nicht einbezogen wurden in das Trend-Szenario **potenzielle Entwicklungsflächen** wie beispielsweise am Lindenhof oder der Bahnstation Gartenholz, da hier bisher nur erste Überlegungen vorliegen und die Aussagen zu den Strukturdaten noch zu wenig detailliert sind, um daraus ein Verkehrsaufkommen zu ermitteln. Sollten sich diese Vorhaben konkretisieren, sollten dann mit dem Verkehrsmodell ergänzende Betrachtungen durchgeführt werden. Die Einzelpotenziale sind aber so gering, dass hieraus zumindest in der Einzelvorhabenbetrachtung keine gravierenden Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem zu erwarten sind. Dennoch sind diese Untersuchungen sinnvoll und notwendig.

Im Bereich des Verkehrssystems ist im Trend-Szenario der **Netzschluss Beimoorweg – An der Strusbek** bereits enthalten, der Bestandteil der Erschließung des GE Beimoor Süd ist. Unabhängig von der weiteren Entwicklung der Gewerbeflächen im Bereich Beimoor Süd wird dieser Netzschluss aber generell als wichtige Erschließungsmaßnahme für das bereits bestehende Gewerbegebiet und auch als wichtige Entlastungsmöglichkeit für den Beimoorweg und die angrenzende Wohnbebauung gesehen und daher auch als kurzfristige Maßnahme empfohlen.

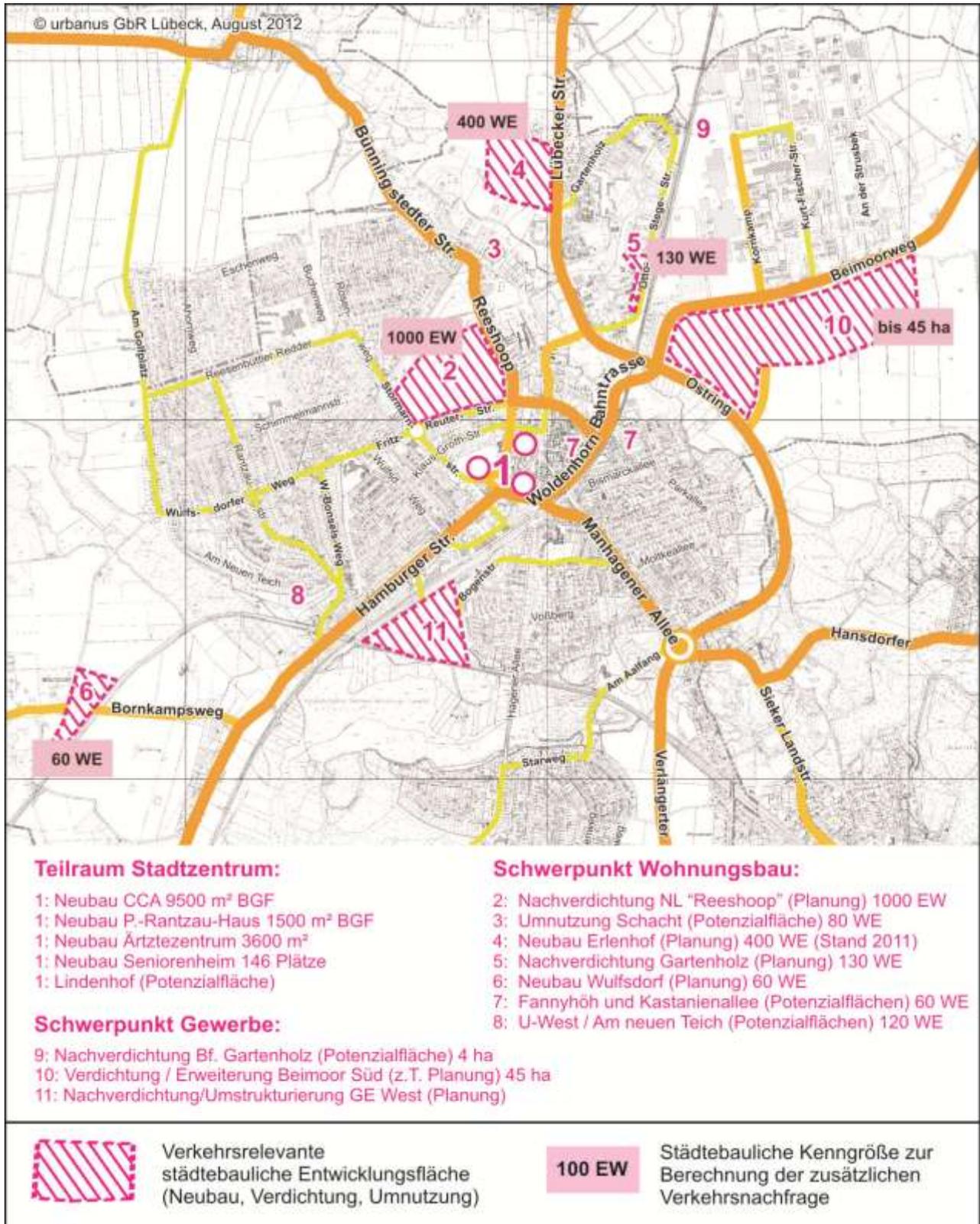


Bild 2-2: Städtebauliche Rahmenbedingungen für das Trend-Szenario

### 2.3.2 Verkehrliche Bewertung des Trend-Szenarios

Durch die Entwicklungen bei den verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen werden sich das **Verkehrsaufkommen** und die Kfz-Belegung des städtischen Straßennetzes nochmals spürbar erhöhen.

Die **größten Verkehrszuwächse** ergeben sich dabei nicht aus den externen Vorgaben (z.B. Lkw-Aufkommen, Motorisierung etc.), sondern aus den Entwicklungen in Ahrensburg selber. Den größten Anteil dazu liefern die Vorhaben Erlenhof, Beimoor Süd und Quartier Reeshoop, wobei bei letzterem aufgrund der Zentrumsnähe und der vorhandenen Verkehrsangebote noch ein relativ hoher Anteil im „Umweltverbund“ (zu Fuß, Radverkehr, ÖPNV) zu erwarten ist.

Räumlich gesehen betreffen die Verkehrszuwächse vor allem die Hauptverkehrsstraßen, die bereits heute hoch belastet sind. So werden sich sowohl auf der Lübecker Straße als auch am Woldenhorn Zuwächse von 3.000 bis 4.000 Kfz / 24h ergeben, die zu einer Gesamtbelegung von deutlich über 20.000 Kfz / 24h im Querschnitt führen. Damit wird sich die **Verkehrsqualität** im ohnehin schon neuralgischen Bereich des städtischen Straßennetzes weiter verschlechtern. Dies wird auch wieder die beiden am stärksten belasteten Verkehrsknoten Beimoor-Knoten und AOK-Knoten betreffen. Insgesamt wird in diesem Bereich die theoretische Leistungsfähigkeit bereits heute im Querschnitt überschritten. Selbst kleine Verkehrsstörungen können hier dann zu einem „Umkippen“ der **insgesamt labilen Verkehrssituation** führen. Generell ist in den Hauptverkehrszeiten mit Staus auch über einen längeren Zeitraum zu rechnen, die auch mit verkehrstechnischen Maßnahmen nicht zu vermeiden sein werden. Der Druck auf den Bau einer Entlastungsstraße wächst hierdurch erheblich.

Auch in der **Hamburger Straße** ist mit Verkehrszunahmen zu rechnen, so dass auch mit rund 18.000 Kfz/24h im Querschnitt an der Brückenstraße die Leistungsfähigkeit nahezu ausgeschöpft wird. Hinzu kommen hier die negativen Auswirkungen auf die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung. Die Berechnungen und Verkehrssimulationen zum AOK-Knoten haben gezeigt, dass hier mit einem Ausbau noch verkehrstechnisches Optimierungspotenzial allerdings in engen Grenzen besteht.

Schließlich wird sich auch am **Verlängerten Ostring** an der BAB-Anschlussstelle die Verkehrssituation weiter zuspitzen. Hier dürfte unter Berücksichtigung der Entwicklungen auf Seite der Gemeinde Siek ein Ausbau der Straßenverkehrsanlagen notwendig werden.

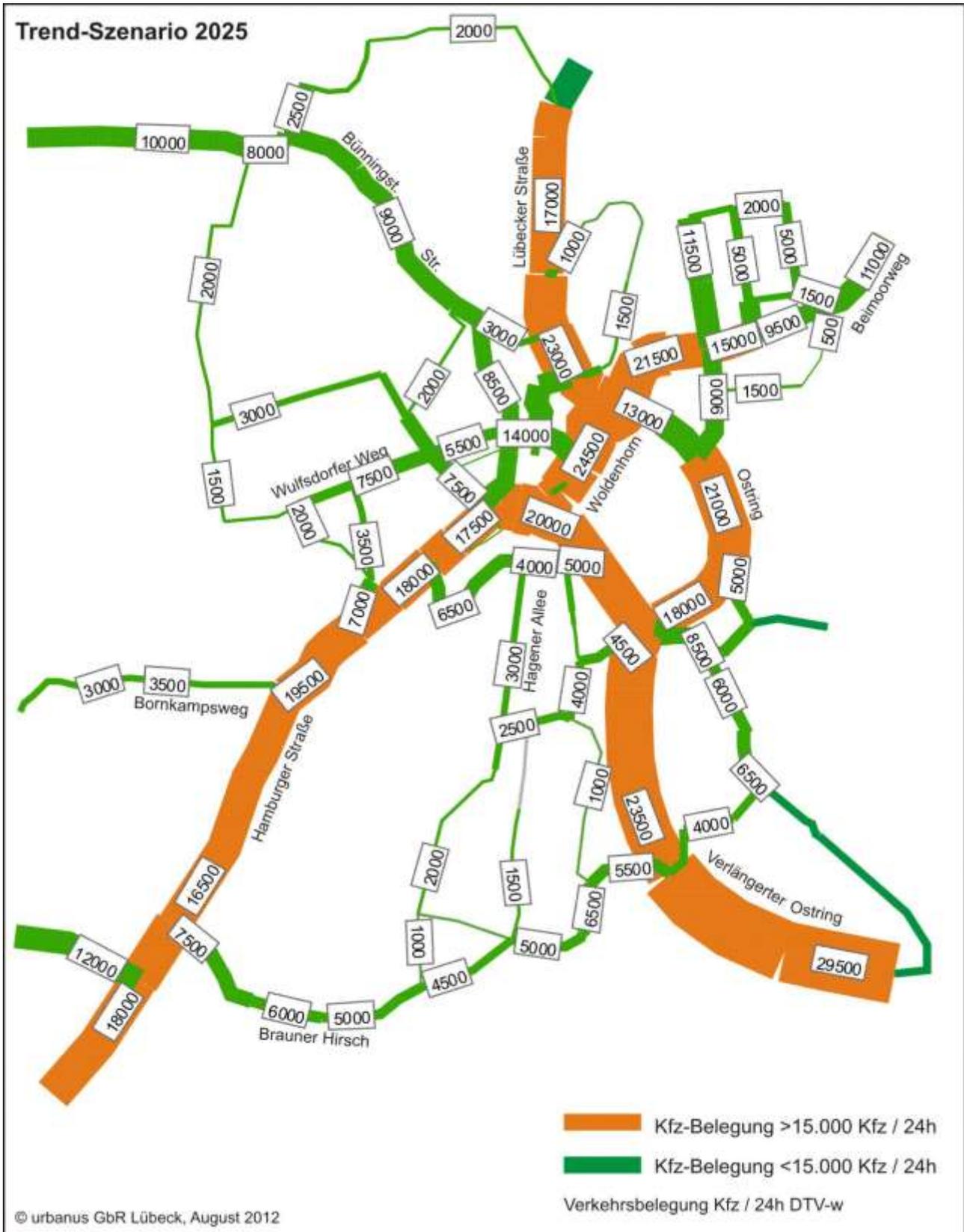


Bild 2-3: Verkehrsbild zum Trend-Szenario

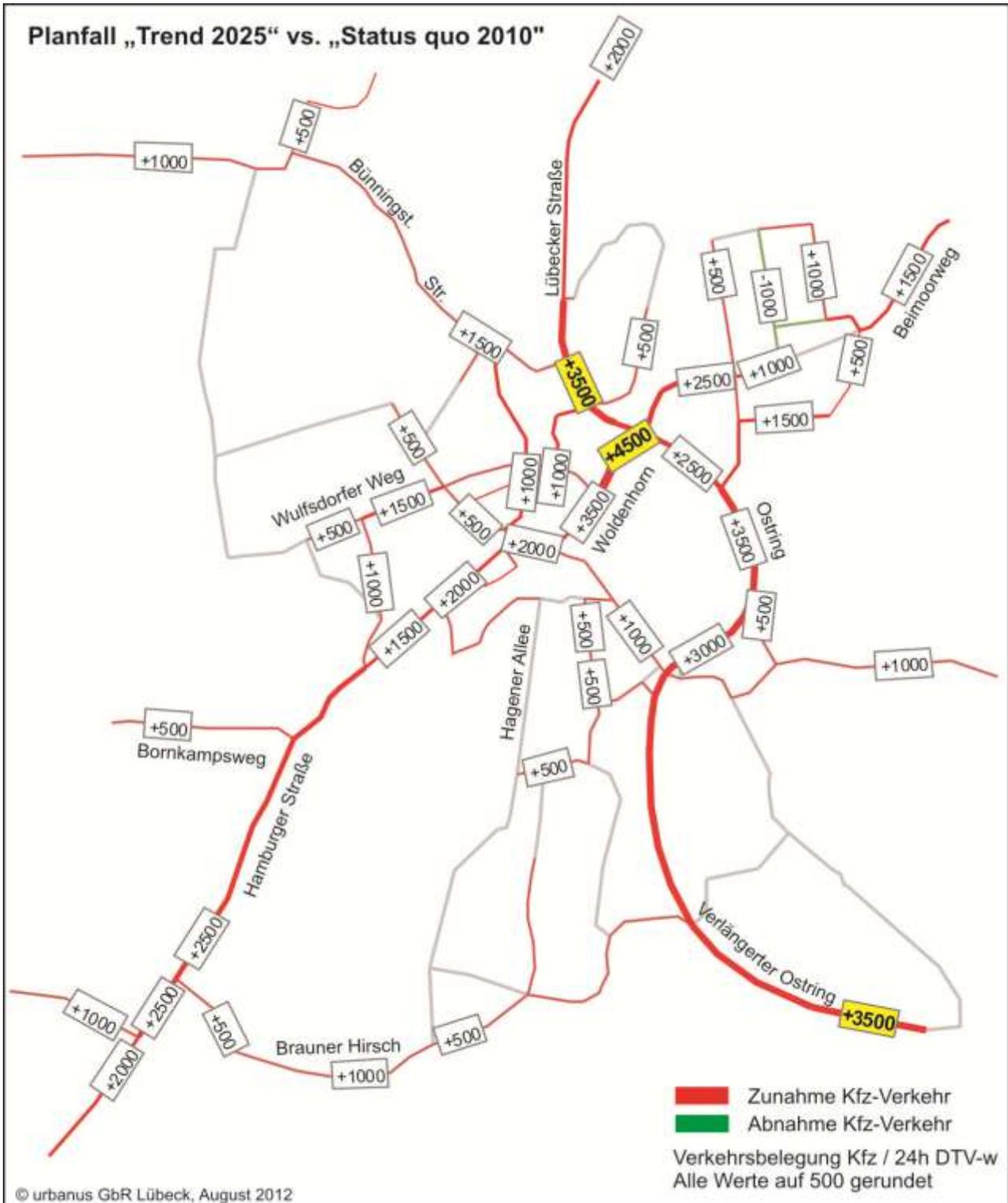


Bild 2-4: Differenzenplan Trend-Szenario versus Status quo

## 2.4 Übersicht der untersuchten Planfälle

Um der Ahrensburger Verkehrsentwicklungsplanung eine fundierte Entscheidungsfindung bezüglich künftiger Netzschlüsse und anderer Eingriffe in das Straßenverkehrssystem zu ermöglichen, wurden im Verkehrsmodell diverse Planfälle im Hinblick auf ihre verkehrlichen Auswirkungen untersucht. Diese Planfälle stecken das Portfolio an potenziellen **Entwicklungsmöglichkeiten im Ahrensburger Straßenverkehrssystem** ab.

Zunächst wurden noch einmal alle Planfälle in die Grundbetrachtung aufgenommen, die bereits Bestandteil des alten Generalverkehrsplans waren oder im Kontext mit anderen Projekten / Aktivitäten der kommunalen Selbstverwaltung diskutiert wurden. Zusätzlich aufgenommen wurden **Überlegungen aus der Zukunftswerkstatt** im Rahmen der ISEK-Bearbeitung, die aus den Diskussionen mit den Bürgern Ahrensburgs resultieren. Es handelt sich hierbei vor allem um weiträumige Umfahrungen, die zum Großteil außerhalb des Ahrensburger Stadtgebietes verlaufen.

Im Einzelnen sind die **untersuchten Planfälle** wie folgt strukturiert:

- Planfälle 1 und 2:  
Südumfahrungen (vgl. hierzu auch Kapitel 2.4),
- Planfälle 3 bis 9:  
Nordumfahrungen mit den diversen Variationsmöglichkeiten,
- Planfall 10:  
Öffnung des Wulfsdorfer Weges für den Kfz-Verkehr und
- Planfall 11:  
Öffnung der Brücke Vierbergen.

Die für die Planfälle angesetzten **Trassenführungen und Rahmenbedingungen** wurden im Juni 2010 vom Bau- und Planungsausschuss beschlossen und sind dem umseitigen Bild sowie dem Anhang in Form von Planfall-Steckbriefen zu entnehmen.

Über die Untersuchung der Planfälle hinaus, wurden zusätzlich noch die **Auswirkungen von Einzelmaßnahmen** geprüft, die sich zum Teil auch aus dem Kontext der Planfälle heraus ergeben. Im Wesentlichen sind dies:

- Die Sperrung des Mühlenredders für den Kfz-Verkehr,
- eine Durchfahrtssperre in Höhe Alter Markt,
- die ersatzlose Aufhebung des Bahnübergangs Brauner Hirsch
- eine Durchfahrtssperre der Hagener Allee Süd (in Höhe Fasanenweg oder Starweg).

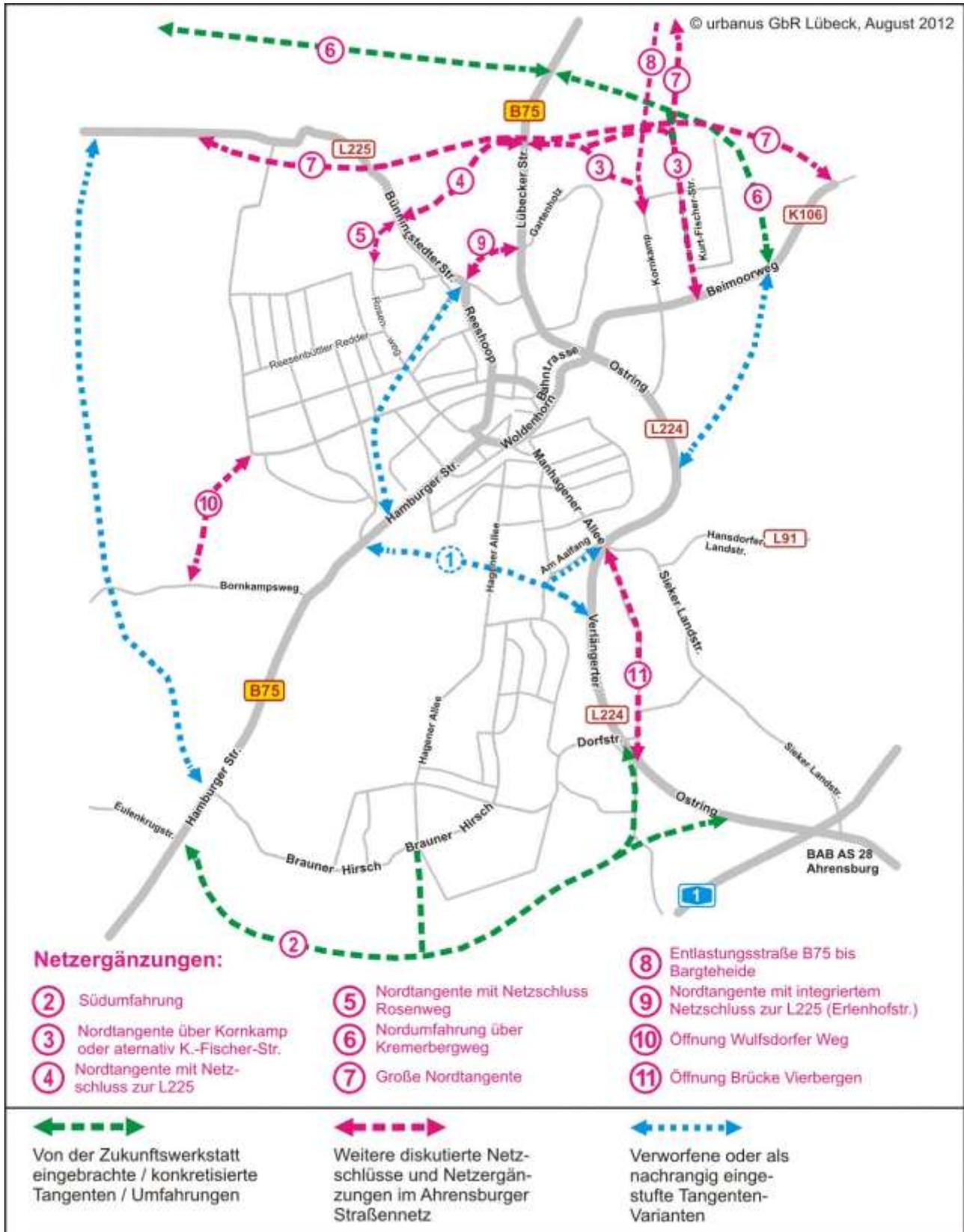


Bild 2-5: Übersicht der betrachteten Entwicklungsoptionen

## 2.5 Verworfenne Entwicklungsoptionen

Sowohl in der Zukunftswerkstatt als auch in der kommunalen Selbstverwaltung wurden im Vorwege des Masterplans Verkehr bereits verschiedene Entwicklungsoptionen bzw. Planungsvarianten im Ahrensburger Straßenverkehrssystem intensiv und kontrovers diskutiert. Dabei ging es insbesondere um Netzschlüsse und Trassenführungen, für die sich die Frage nach einer weiteren Freihaltung als potenzielle Verkehrsanlage im Flächennutzungsplan stellt.

Unter Einbeziehung einer grundsätzlichen gutachterlichen Vorbewertung wurden folgende Entwicklungsoptionen bzw. Planfälle von der weiteren detaillierten Untersuchung ausgeschlossen und entfallen somit als künftige Trassen im Flächennutzungsplan:



### Große Westumfahrung und Westtangente

Eine vom Ahrensburger Stadtgebiet abgesetzte große Westumfahrung würde vor allem Durchgangsverkehre aus dem Hamburger Nordosten (v.a. Ammersbek / Hoisbüttel) zur B75 und zur Autobahn A1 aufnehmen. Aufgrund der Pendlerströme und der Durchgangsverkehre würde der Entlastungseffekt für den Straßenzug Bünningstedter Str. – Reeshoop bei weniger als 2.000 Kfz/24h liegen. Wegen der langen Trasse (Baukosten) und der Durchquerung des Naherholungsgebietes am Bredenbeker Teich ergeben sich aber gravierende Nachteile, die zu einer Aufgabe der Trasse führen.

Bei einer „kleinen“ Lösung über Friedensallee und den Grünzug würde sich zwar die verkehrliche Wirksamkeit etwas erhöhen (auch als Ausweichroute im Binnenverkehr), mit den erheblichen Eingriffen in das städtebauliche Gefüge eines Hauptwohngebietes in Ahrensburg und den negativen Auswirkungen auf die Wohnqualität überwiegen aber eindeutig die Nachteile.

### **Südtangente „Kuhlenmoortrasse“**

Eine stadtnahe Südtangente zählt nach Auffassung des Gutachters nach wie vor zu den verkehrlich zu favorisierenden Lösungen für eine nachhaltige Entlastung der B75 und auch von Teilen des Straßennetzes im Zentrum. Aufgrund der Lage am Naturschutzgebiet wurde die sogenannte „Kuhlenmoortrasse“ jedoch vom Bau- und Planungsausschuss verworfen und von einer weiteren Betrachtung ausgeschlossen. Der ursprünglich vorgesehene Planfall 1 entfällt daher.

### **Durchfahrtsperre Hagener Allee Süd**

Eine Durchfahrtsperre der Hagener Allee Süd zwischen Kuhlenmoorweg und Starweg für den Kfz-Verkehr würde zwar das Naturschutzgebiet vom Kfz-Verkehr entlasten, wäre aber aus verkehrlicher Sicht eindeutig kontraproduktiv, insbesondere wenn auf die o.g. Südtangente verzichtet wird. Die Verkehrsumlagerungen würden vor allem den Straßenzug Brauner Hirsch – Dorfstraße und die Hamburger Straße treffen, die jeweils bis zu 1.500 Kfz / 24h zusätzlich aufnehmen müssten. Hinzu kommt, dass sich die Erreichbarkeit des gesamten südlichen Ahrensburger Stadtgebietes spürbar verschlechtern würde.

### **Ersatzlose Aufhebung des Bahnübergangs Brauner Hirsch**

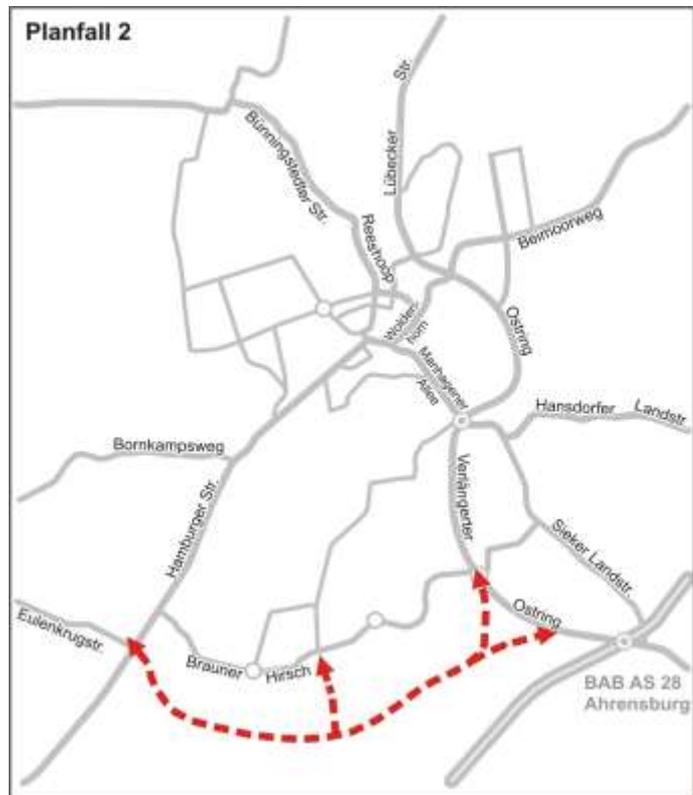
Diese Option würde zwar den Straßenzug Brauner Hirsch – Dorfstraße deutlich vom Kfz-Verkehr entlasten, dafür aber für die Hagener Allee Süd eine annähernde Verdoppelung der Kfz-Belegung bringen, die bis in die angrenzenden Wohnstraße einsickern könnte.

### **Umgehungsstraße Beimoor Süd parallel zum Kornkamp Süd**

Im Rahmen der Variantendiskussion um die Nordumfahrung entstanden Überlegungen, die Gewerbegebiete Nord und Beimoor Süd im Nordosten zu umgehen und damit den Durchgangsverkehr komplett aus dem Bestandsnetz zu nehmen und auf kurzem Wege zum Osterring und weiter zur Autobahn zu führen. Da die zugehörige Variante einer „großen Nordtangente“ signifikante Nachteile aufweist, fällt auch die Bewertung dieses Netzschlusses negativ aus. Darüber hinaus ist problematisch, dass dieser Netzschluss im Zusammenhang mit der Nordtangente zu einer deutlichen Verkehrsreduzierung auf dem Kornkamp Süd führt. Der Kornkamp Süd würde funktional sogar zu einer Erschließungsstraße abgestuft. Beide Straßen hätten dann eine so niedrige Kfz-Belegung, die den Bauaufwand für die neue Trasse nicht mehr rechtfertigen bzw. den Bau des Kornkamps Süd in Frage stellen würde.

## 2.6 Planfälle „südliche Straßennetzschlüsse“

Nach Aufgabe der „Kuhlenmoortrasse“ verbleibt nur noch eine südlich abgesetzte Südumfahrung als Alternative. Diese wird südlich des Ahrensburger Siedlungsgebietes geführt, schließt im Westen an die Eulenkrugstraße und im Osten an den Verlängerten Ostring an. Gleichzeitig wird der Bahnübergang am Braunen Hirschen geschlossen und durch eine planfreie Bahnquerung an der neuen Trasse ersetzt. Die Anbindung am Verlängerten Ostring kann wahlweise Richtung Norden (verbesserte Anbindung des GE Nord) oder Richtung Süden (verbesserte Anbindung der Autobahn) erfolgen. Das Wohngebiet Waldgut Hagen / Kratt wird durch eine Stichstraße an die Umfahrung angebunden.



Die Berechnungen im Verkehrsmodell ergeben eine Querschnittsbelegung von bis zu 4.500 Kfz / 24h. Ein großer Anteil davon resultiert aus einer Verlagerung der Durchgangsverkehre aus dem Straßenzug Brauner Hirsch – Dorfstraße und einer Verlagerung von Quell-Zielverkehren aus den südlichen Wohngebieten aufgrund des aufgegebenen Bahnübergangs am Braunen Hirschen. Auch die Hamburger Straße wird etwas vom Durchgangsverkehr entlastet.

Mit der berechneten Kfz-Belegung dürfte eine Umsetzung der Trasse sehr schwer fallen, da hier die in der heutigen Umsetzungspraxis von Straßenneubaumaßnahmen mit öffentlichen Fördermitteln zu erzielenden Belegungen nennenswert unterschritten werden. Bei einer besseren Verknüpfung mit dem Hamburger Straßennetz und einer verdichteten städtebaulichen Nutzung im Bereich der Autobahn-Anschlussstelle (z.B. Vorhaben „Fachmarktzentrum mit Teppich Kibek“) könnte die Belegung noch erhöht werden, verbliebe aber wegen der langen Trasse immer noch bei einem eher ungünstigen Aufwand-Wirksamkeits-Verhältnis. Zudem ist ohne die Beteiligung der Hansestadt Hamburg eine Umsetzung nicht möglich, die derzeit kein Interesse an neuen Netzschlüssen im Umfeld der BAB A1 hat.

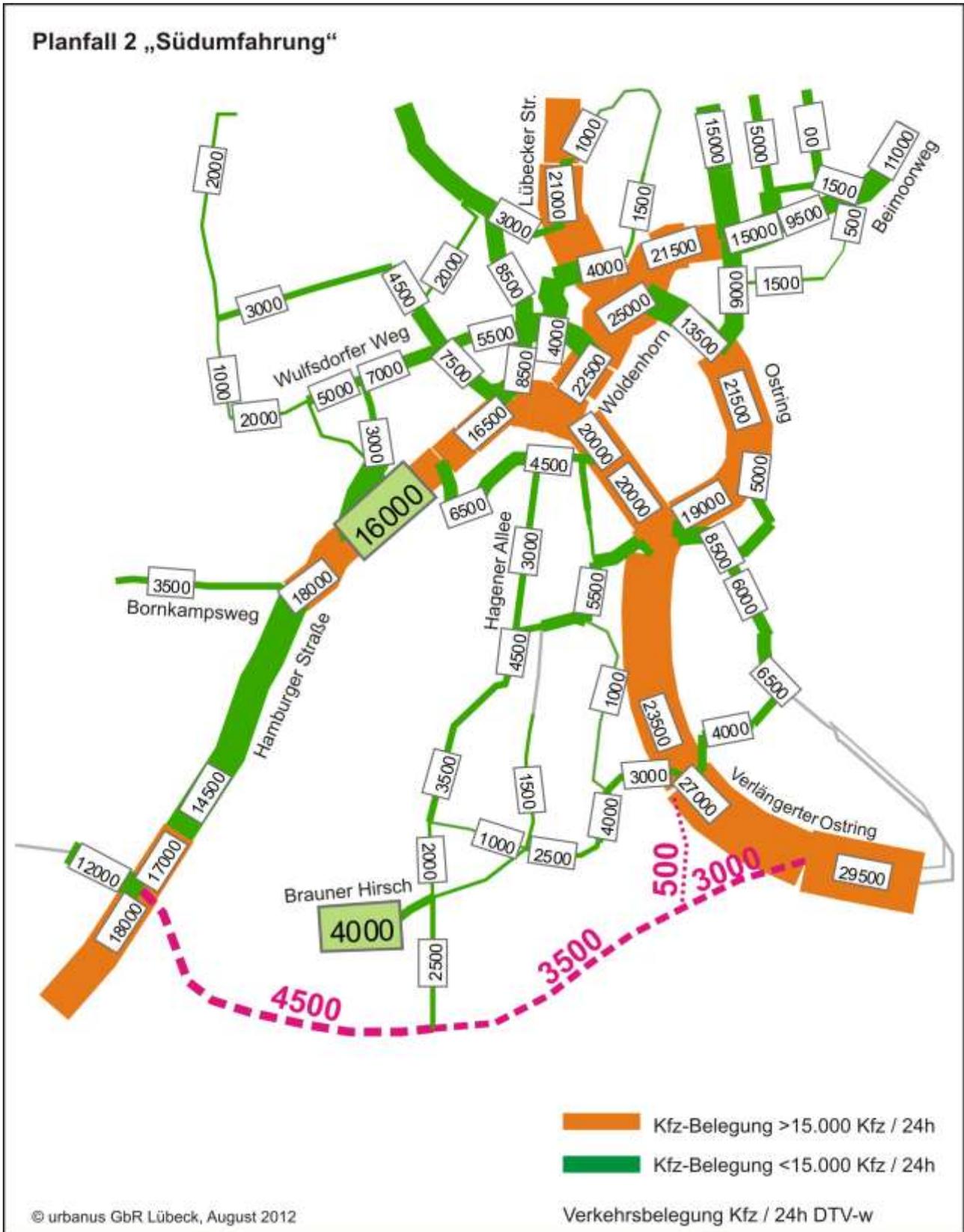


Bild 2-6: Verkehrsbild Planfall 2

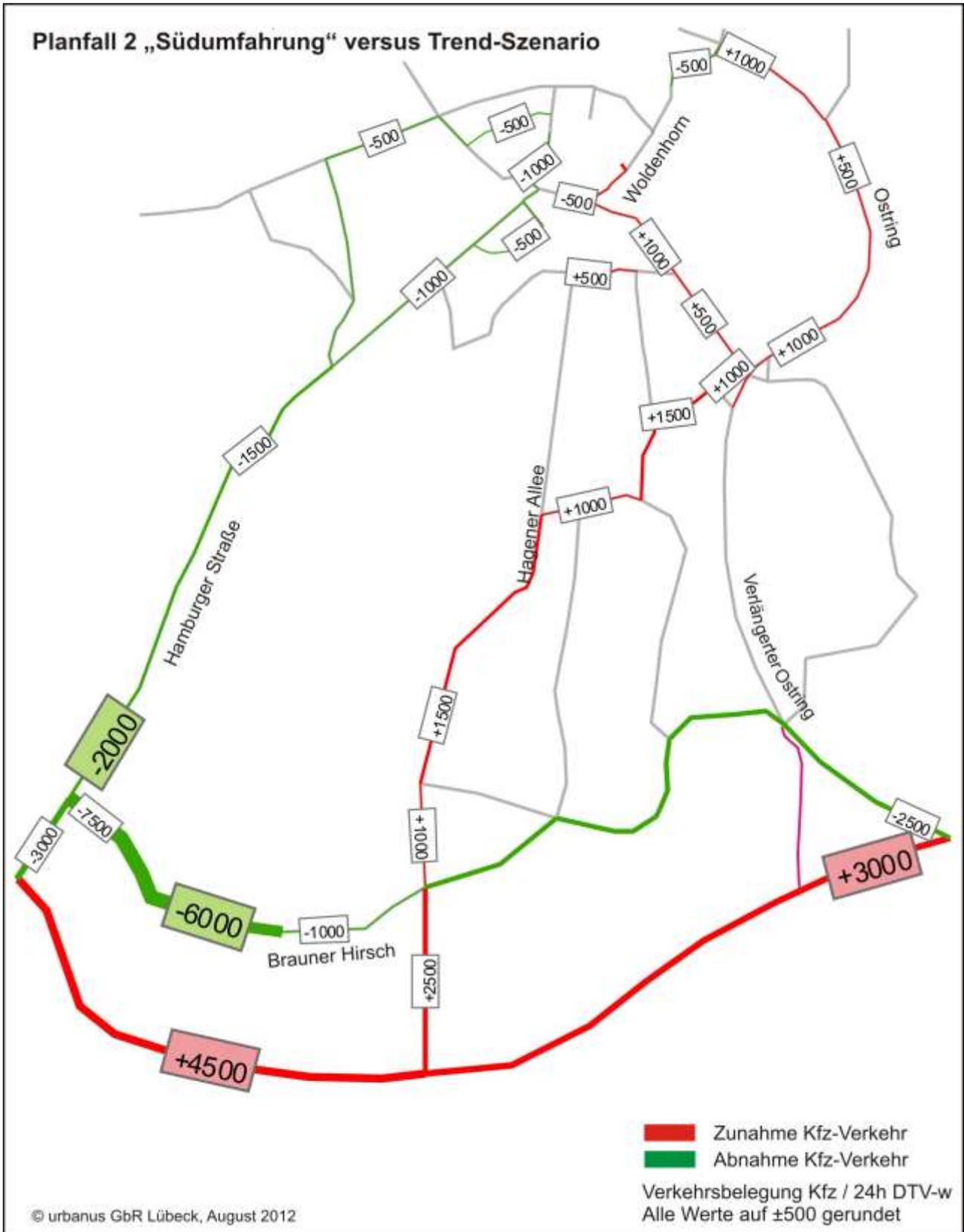


Bild 2-7: Differenzenplan Planfall 2 versus Trend-Szenario

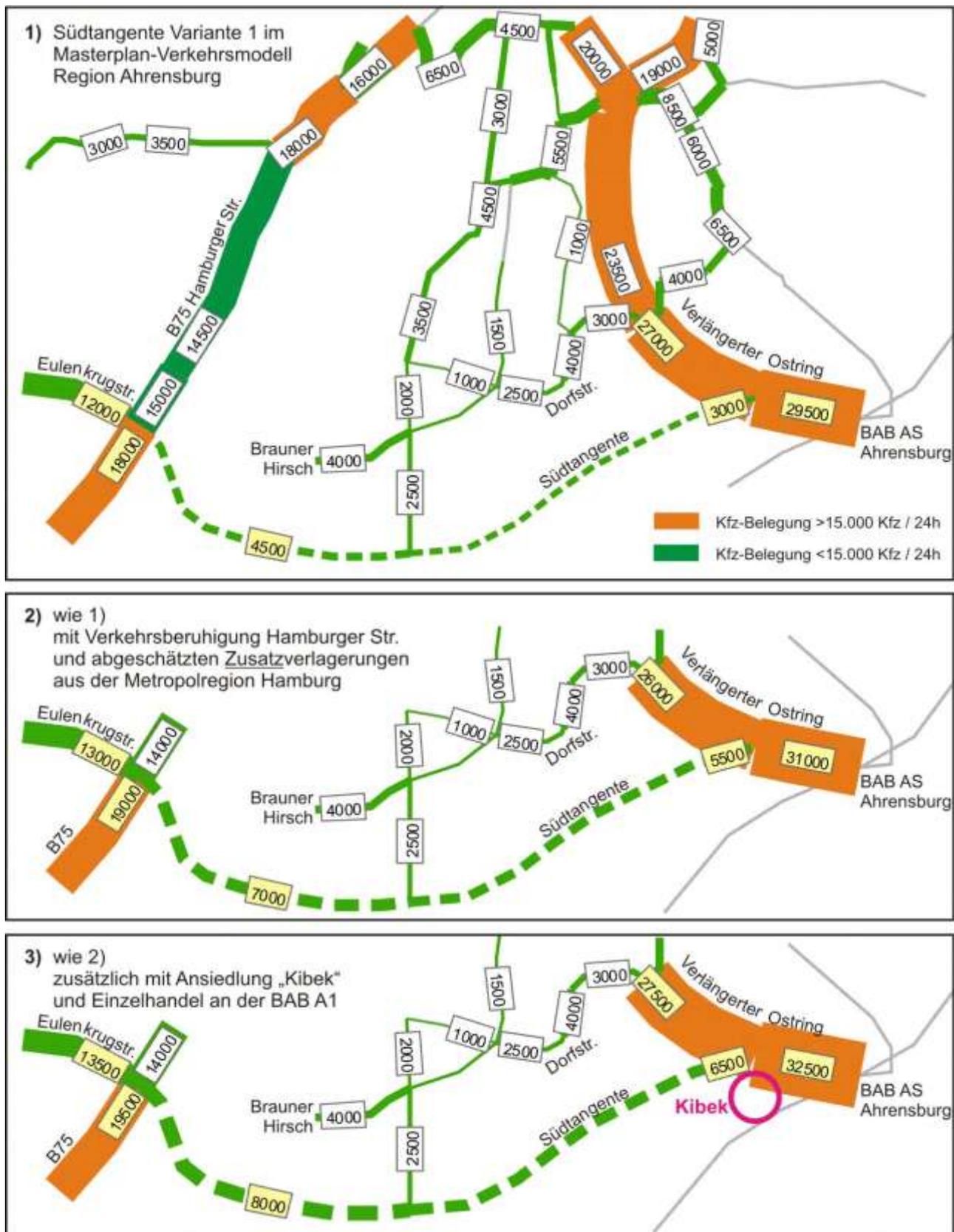
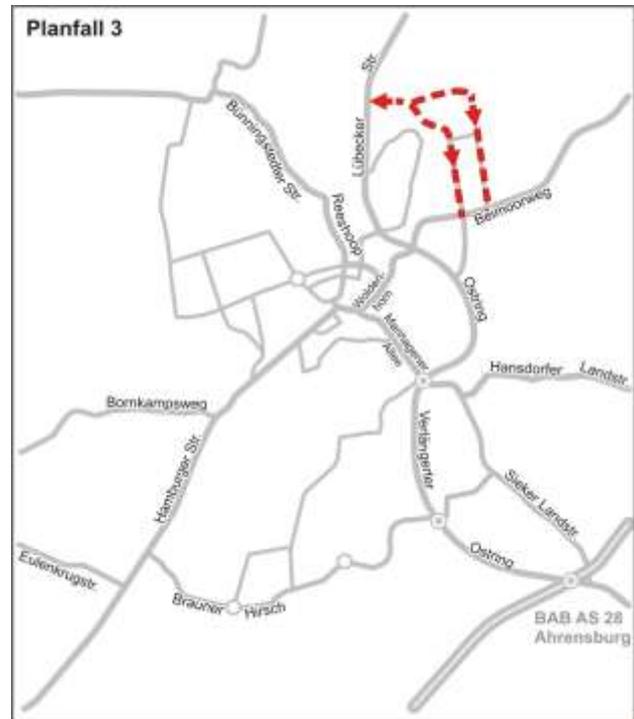


Bild 2-8: Verschiedene Belegungszustände einer Südumfahrung

## 2.7 Planfälle „stadtnahe Nordtangenten“

Die stadtnahen Nordtangenten unterscheiden sich im Wesentlichen in der Einbeziehung der eingebundenen Radialstraßen und in der Anbindung bzw. Trassenführung im GE Nord.

Die Basisvarianten mit dem geringsten Umsetzungsaufwand setzen an der B75 südlich des Kremerbergweges an, verlaufen dann östlich entweder zum Kornkamp oder alternativ zur Kurt-Fischer-Straße. Die dann auch für den Durchgangsverkehr Richtung BAB A1 nutzbare Verbindung eröffnet die Möglichkeit, auf der Lübecker Straße Restriktionen umzusetzen und vor allem den Bereich Schloss/Marstall verträglicher zu gestalten. Als Minimalmaßnahmen werden die Einrichtung eines Lkw-Nachfahrverbotes und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen empfohlen.



Im Ergebnis der Verkehrsumlegung können auf der Nordtangente mit Anbindung des Kornkamps Kfz-Belegungen von bis zu 8.000 Kfz/24h erreicht werden. Wird auf verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der B75 verzichtet, verringert sich die Belegung auf rund 5.000 Kfz/24h, da in diesem Fall ein maßgeblicher Anteil des Durchgangsverkehrs, aber auch des Zielverkehrs zum GE Beimoor Süd weiterhin über die B75 läuft. Der Kornkamp muss bis zu 3.000 Kfz/24h zusätzlich aufnehmen und liegt dann bei fast 15.000 Kfz/24h, so dass hier ein Ausbau notwendig wird.

Mit einer Trassenführung zur Kurt-Fischer-Str. verlängert sich die Fahrzeit für nichtgebietsbezogene Verkehre, so dass hier ein Teil der Verkehre auf der B75 verbleibt. In dieser Konstellation sind dann ebenfalls nur rund 5.000 Kfz/24h auf die Nordtangente verlagbar.

Der Hauptentlastungseffekt durch die „kleine“ Nordtangente ergibt sich vor allem für die Lübecker Straße und mit Abstufung für den Beimoorweg und die Bahntrasse. Mit einer Abnahme von bis zu 7.500 Kfz/24h kann auf der Lübecker Straße der Kfz-Verkehr um mehr als 30% reduziert werden. Dadurch eröffnen sich deutliche Handlungsspielräume für eine verkehrs-städtebauliche Aufwertung bei gleichzeitig positivem Effekt für die Lärmbelastung. Der Entlastungseffekt der Nordtangente konzentriert sich auf das nördliche Ahrensburger Stadtgebiet und strahlt nicht bis in den Süden aus.

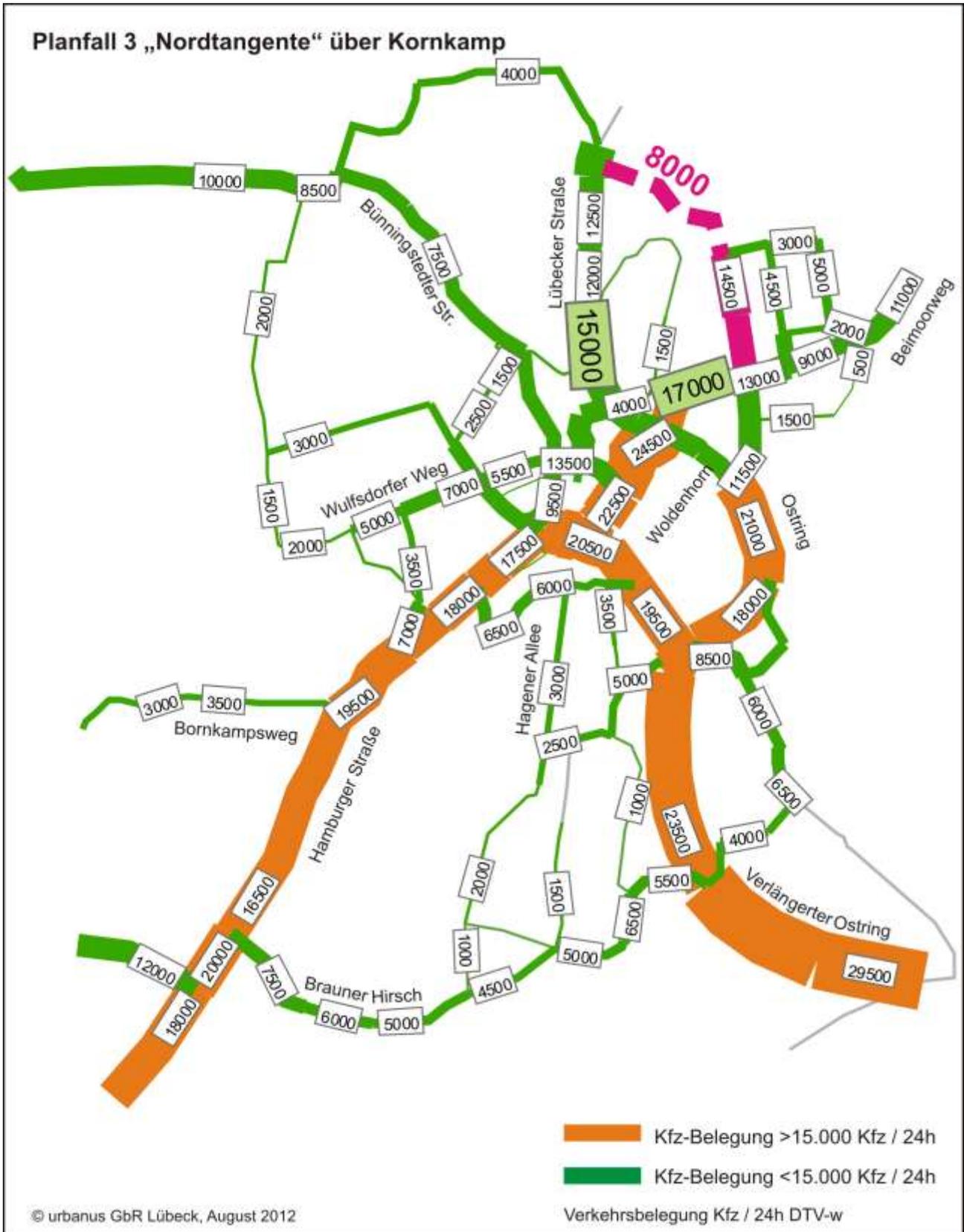


Bild 2-9: Verkehrsbild Planfall 3

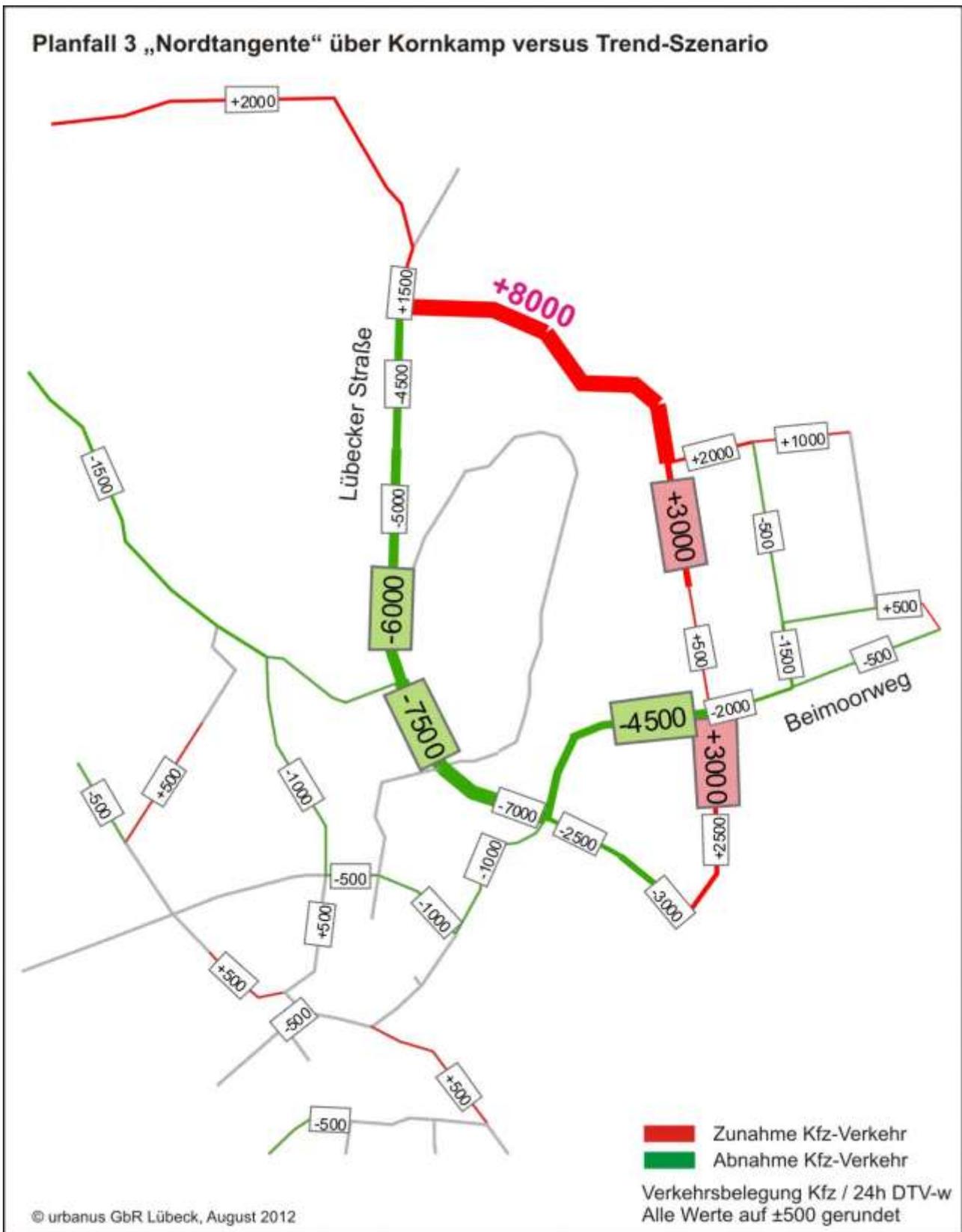


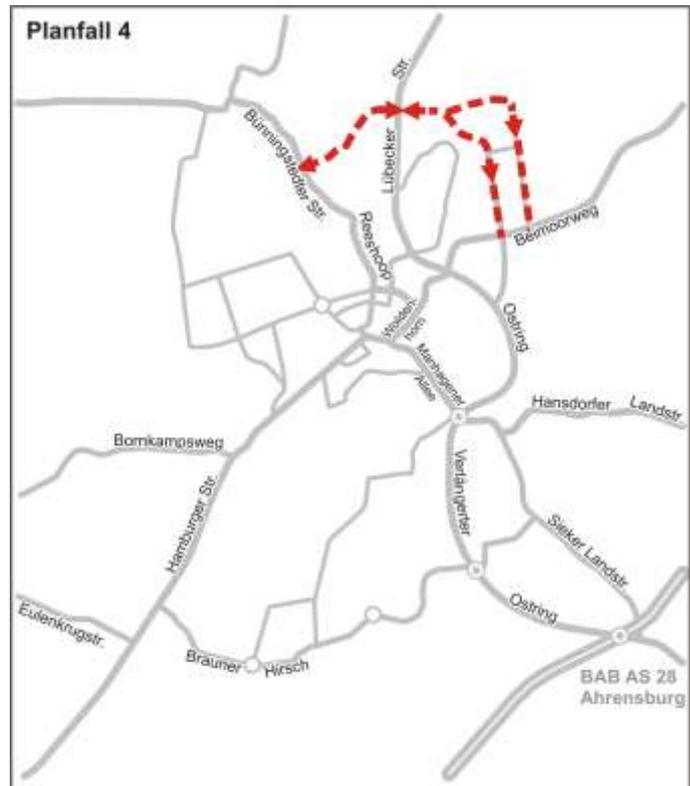
Bild 2-10: Differenzenplan Planfall 3 versus Trend-Szenario



Bild 2-11: Differenzenplan Planfall 3A versus Trend-Szenario

Mit einer Verlängerung der Nordtangente bis zur L225 kann die Wirksamkeit nochmals spürbar erhöht werden. Mit der Verbindung von B75 und L225 kann dann auch der Mühlenredder für den Kfz-Verkehr gesperrt werden und zur reinen Fuß- und Radverkehrsstrasse umgenutzt werden. Auch im westlichen Streckenabschnitt liegt dann die Kfz-Belegung bei rund 7.000 Kfz/24h.

Der Entlastungseffekt für die Lübecker Straße steigt auf bis zu 10.000 Kfz/24h, womit sich die heutige Belegung mehr als halbiert. Die starke Entlastung und die damit verbundene Erhöhung der Verkehrsqualität führt allerdings dazu, dass Durchgangsverkehre und Zielverkehre ins Stadtzentrum vom östlichen Teil der Nordtangente wieder auf die B75 „zurückverlagert“ werden, so dass die Belegung des östlichen Streckenabschnittes sogar etwas unter der aus Planfall 3 liegt.

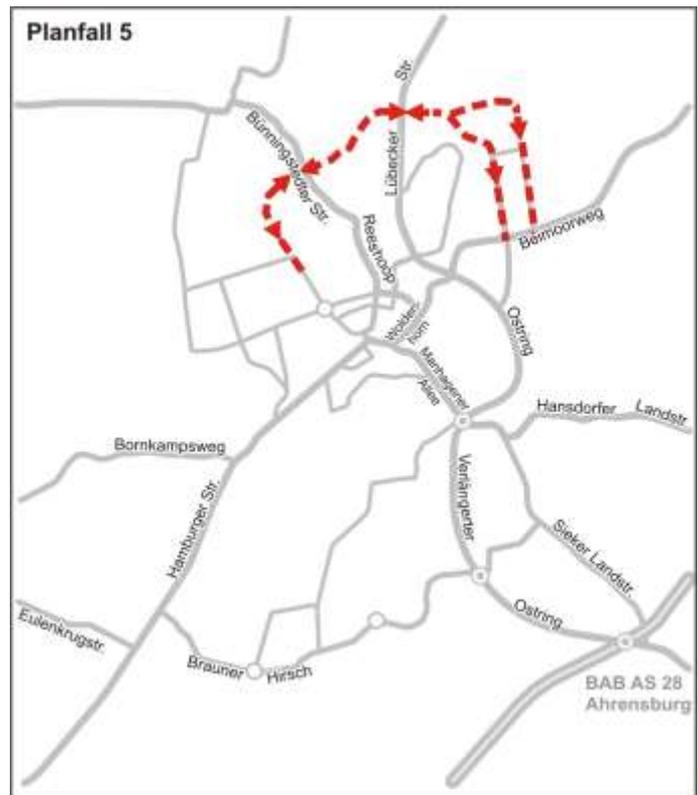


Wider Erwarten ergibt sich für den Reeshoop zunächst keine Verkehrsentslastung. Ganz im Gegenteil werden durch die Restriktionen auf der Lübecker Straße Kfz-Durchgangsverkehre Richtung Hamburger Straße und Zielverkehr ins Ahrensburger Stadtzentrum zum Reeshoop gelenkt. Der Entlastungseffekt durch die über die Nordtangente abgehenden Verkehre Richtung B75 und GE Nord wird damit mehr als kompensiert. Auch das zugrunde gelegte Lkw-Nachfahrverbot für den Reeshoop bringt hier keine signifikante Umverteilung und Entlastung. Die Mehrbelastung von rund 3.000 Kfz/24h kann wiederum nur durch verkehrsberuhigende bzw. restriktive Maßnahmen im Reeshoop teilweise abgebaut und auf die Lübecker Straße „rückverlagert“ werden.

Noch kritischer stellt sich die Situation für den Reeshoop dar, wenn als Komplementärmaßnahme zum Bau der Nordtangente die Alte Lübecker Straße für den Kfz-Verkehr gesperrt wird. Die aus diesem Straßenzug zu verlagernden rund 11.000 Kfz/24h werden etwa zur Hälfte über den Reeshoop abfließen, die andere Hälfte verteilt sich großräumig und über den Ostring und die Bahntrasse. Auch hier wird dann der Entlastungseffekt durch die Nordtangente wieder kompensiert.

Die höchste Kfz-Belegung erreicht die Nordtangente mit bis zu 12.000 Kfz/24h mit einem Netzschluss bis zum Rosenweg. Bei dieser kompletten nordwestlichen Umfahrung des Stadtzentrums profitiert dann auch der Reeshoop, der um über 3.000 Kfz/24h entlastet wird. Auf der Lübecker Str. sinkt die Kfz-Belastung sogar um 2/3 (!). Der verlagerte Verkehr drängt dann aber massiv in den Rosenweg und das westliche Wohngebiet.

Die Entlastung auf der einen Seite wird somit durch eine Mehrbelastung auf der anderen, nicht weniger sensiblen Seite „erkauff“. Angesichts der erforderlichen Eingriffe in das Auetal kann der Netzschluss zur L225 nicht, oder nur mit flankierenden restriktiven Maßnahmen in der Lübecker Straße und im Reeshoop, empfohlen werden. Von einem Netzschluss zum Rosenweg ist dagegen abzuraten.



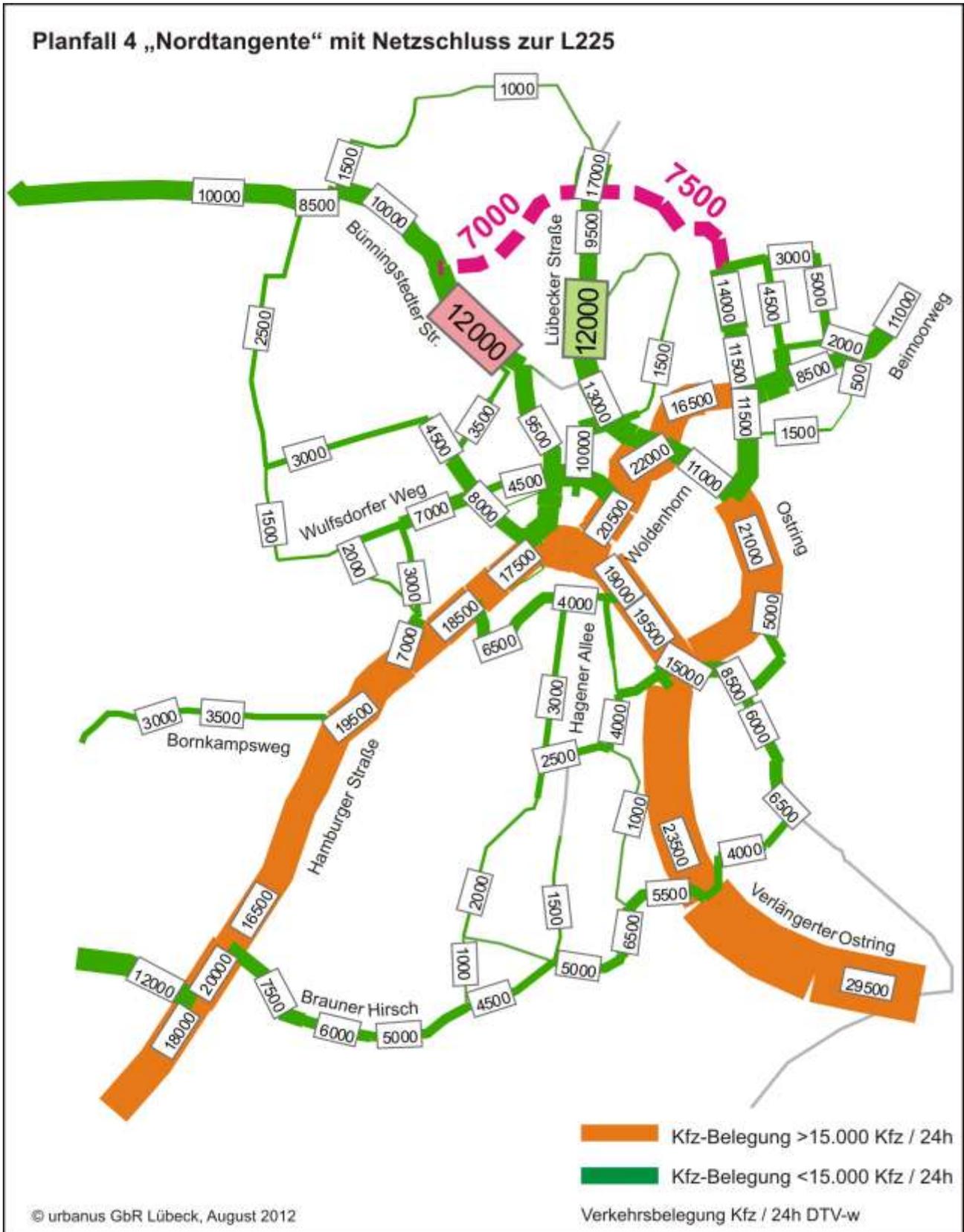


Bild 2-12: Verkehrsbild Planfall 4

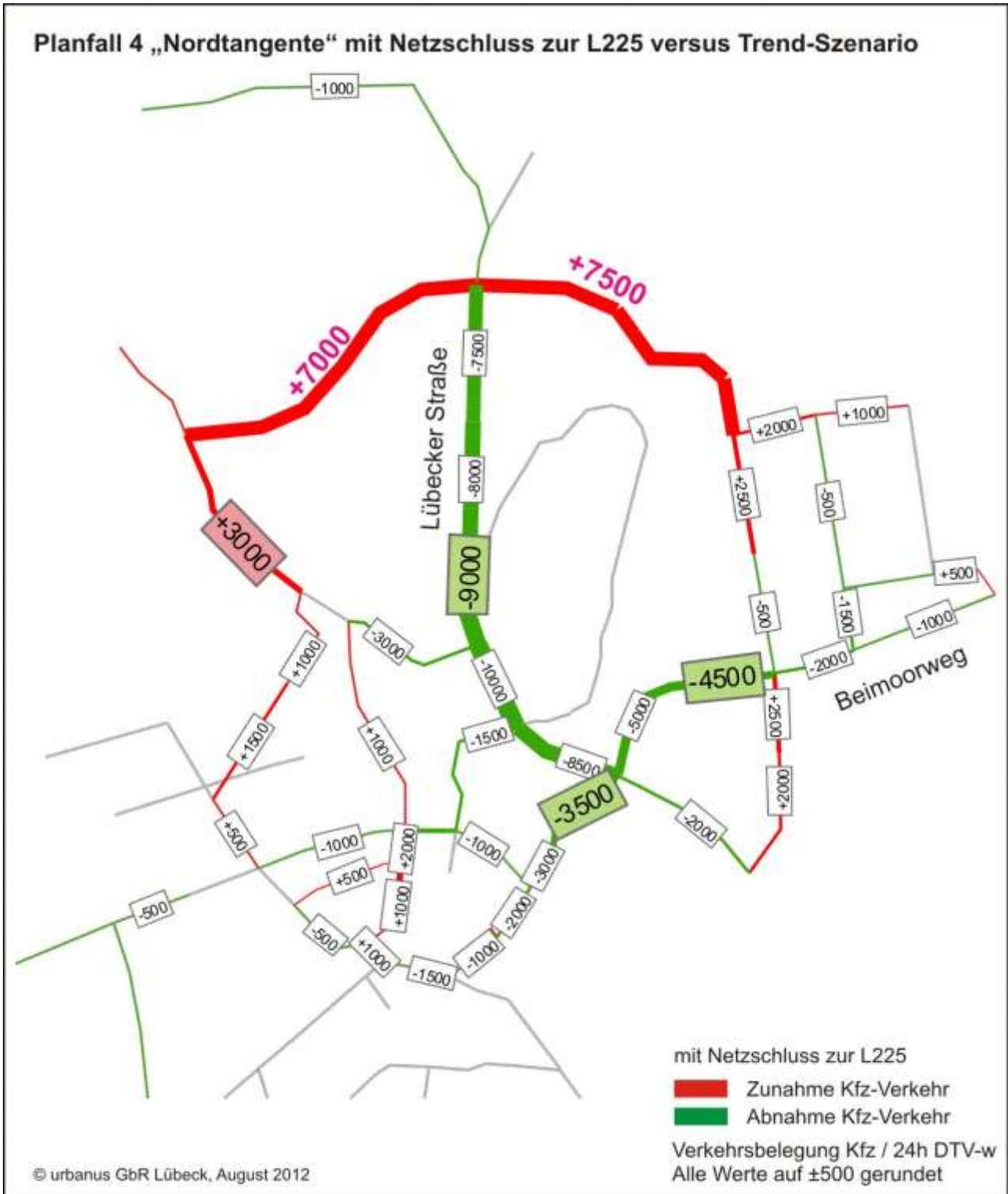


Bild 2-13: Differenzenplan Planfall 4 versus Trend-Szenario

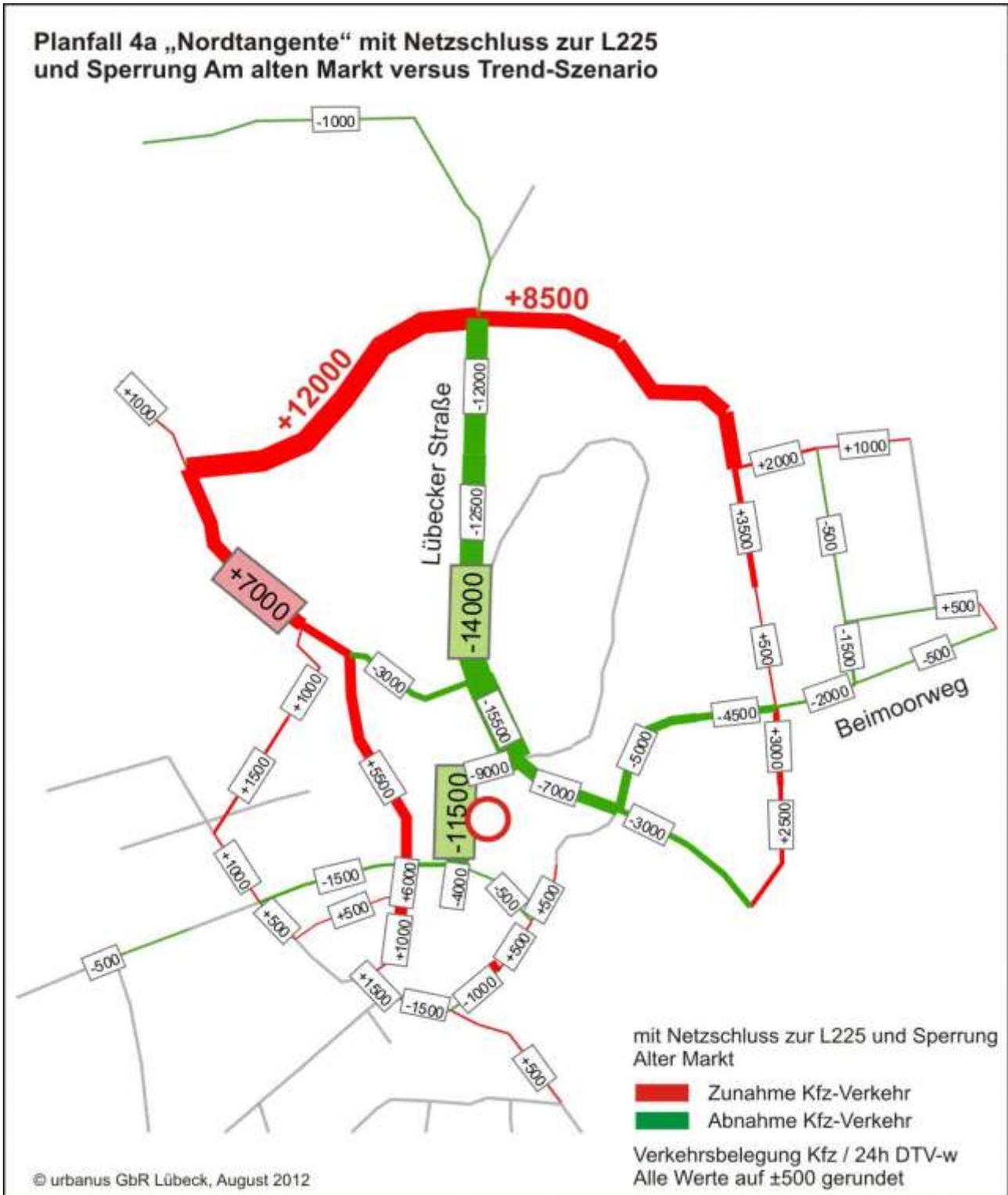


Bild 2-14: Differenzenplan Planfall 4A versus Trend-Szenario

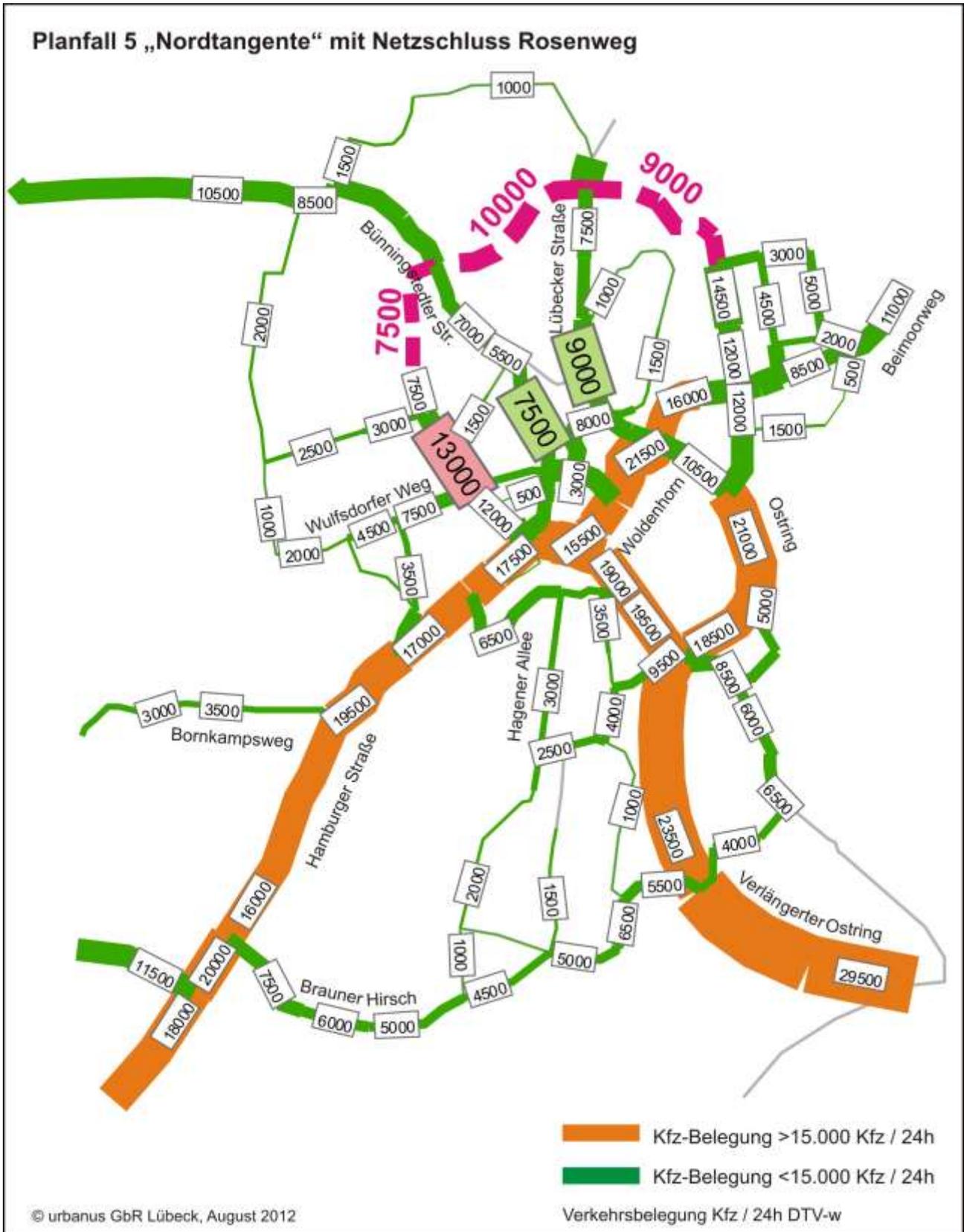


Bild 2-15: Verkehrsbild Planfall 5

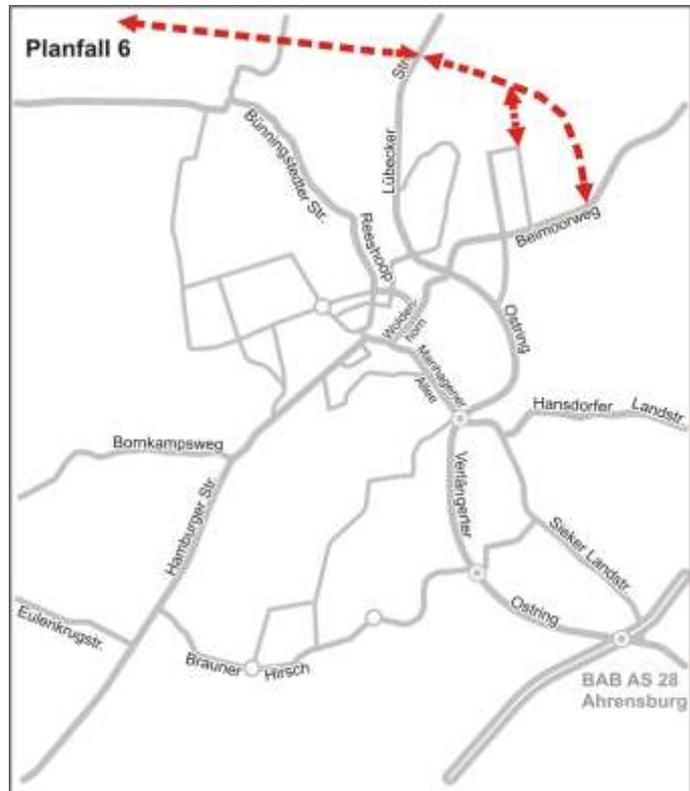


Bild 2-16: Differenzenplan Planfall 5 versus Trend-Szenario

## 2.8 Planfälle „große Nordumfahrungen“

Um vor allem städtebauliche Konflikte einer stadtnahen Trassenführung zu vermeiden und auch großräumigere Verkehre mit einzubinden bzw. zu verlagern, wurden im Rahmen der ISEK-Zukunftswerkstatt nördlich abgesetzte „große“ Umfahrungslösungen entwickelt.

Mit der Trassenführung über den Kremerbergweg werden sowohl die Bünningstedter Straße als auch das GE Nord im Norden umfahren. Die Anbindung des GE Nord erfolgt über eine Stichstraße zur Kurt-Fischer Straße, die Nordumfahrung selber verläuft östlich der Gewerbeflächen zum Beimoorweg. Nachteil dieser Trassenvariante ist allerdings, dass sie überwiegend auf dem Gebiet der benachbarten Gemeinden Delingsdorf und Ammersbek verläuft, sehr lang ist und auch die Anbindung auf Ammersbeker Seite nicht unproblematisch ist.

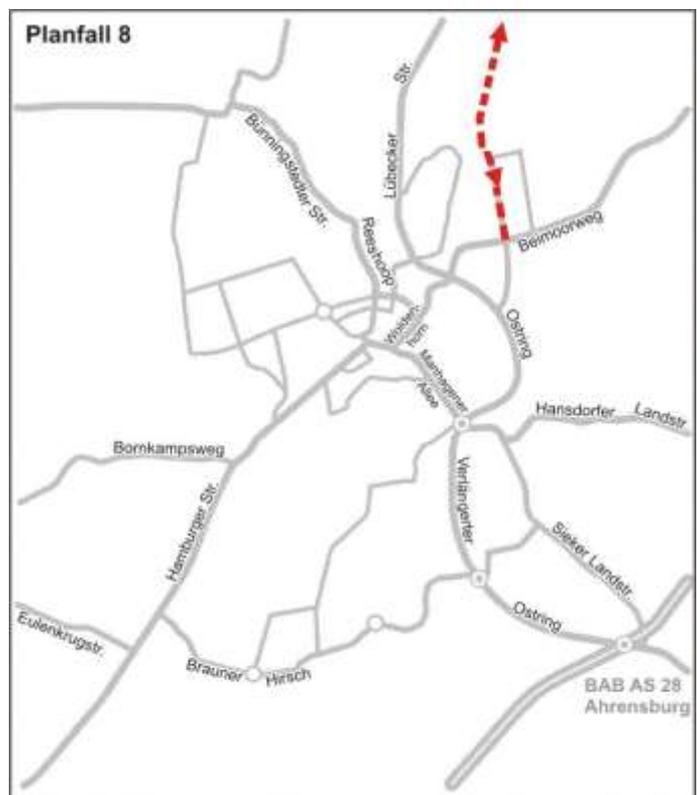
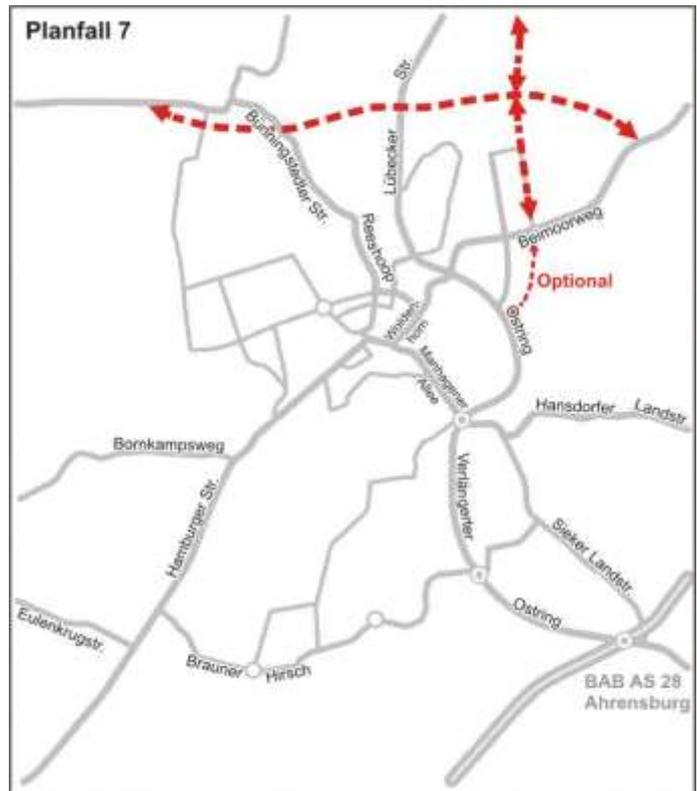


In der Kfz-Belegung kommt die „Kremerbergvariante“ im Kernteil zwischen B75 und GE Nord auf eine ähnliche Belastung wie die Nordtangente zur Kurt-Fischer-Straße (vgl. Planfall 3A). Die östlich und westlich anschließenden Abschnitte sind hingegen deutlich geringer belastet und weisen mit maximal 3.000 Kfz/24h im Querschnitt ein sehr ungünstiges Aufwand-Wirksamkeits-Verhältnis auf. Dies liegt im Wesentlichen darin begründet, dass hier fast ausschließlich Zielverkehre ins GE Nord aufgenommen werden, die aber aus Richtung Ammersbek und Hammoor gegenüber der B75 deutlich geringer ausfallen und eine solche Trasse nicht „tragen“ können.

Die „große Nordtangente“ bildet im Prinzip die gleichen Anbindungen wie die Kremerbergvariante ab, verläuft aber stadtnäher und erhöht daher auch ihre Wirksamkeit. Zusätzlich zum Netzschluss zur L225 (vgl. Planfall 4) wird diese Variante zu einer Ortsumgehung für Bünningstedt ausgebaut und erhöht damit ihren Nutzen. Auch bei dieser Variante erfolgt die nördliche Umfahrung des GE Nord. Die Anbindung des GE Nord über eine Verbindung zur Kurt-Fischer-Straße wird nach Norden verlängert und als Ortsumgehung für Delingsdorf mit einer Anbindung an die B75 nördlich des Siedlungsgebietes genutzt.

Im Ergebnis der Verkehrsumlegung wird zunächst einmal deutlich, dass die Aufspaltung in verschiedene Trassenteile im Wesentlichen in eine Nord-Süd- und eine Ost-West-Verbindung zu Lasten der Kfz-Belegung der Einzelstrecken übergeht. Der einzig wirtschaftlich tragfähige Trassenabschnitt ist die Ortsumgehung Bünningstedt, da sich hier der verlagerte Verkehr aus Bünningstedt „aufaddiert“. Im weiteren Verlauf sinken die Kfz-Belegungen dann aber auf maximal 6.000 Kfz/24h. Die große Nordtangente ist allerdings eine Lösung, von der auch die Gemeinde Delingsdorf profitiert, denn die B75 wird durch die Ortsumgehung um rund 5.500 Kfz/24 entlastet, entsprechend rund 1/3 der heutigen Belegung.

Auch bei der bahnparallelen Trasse nach Bargtheide wird die Ortsdurchfahrt von Delingsdorf entlastet. Hier liegt die maximale Kfz-Belegung aber in einem eher ungünstigen (zu niedrigen) Bereich, der mit dem hohen Umsetzungsaufwand ebenfalls zu einem ungünstigen Aufwand-Wirksamkeits-Verhältnis führt. Dieser Trasse gehen leider Verkehrsströme ins GE Nord aus dem südlichen Delingsdorf und dem nördlichen Gartenholz „verloren“.



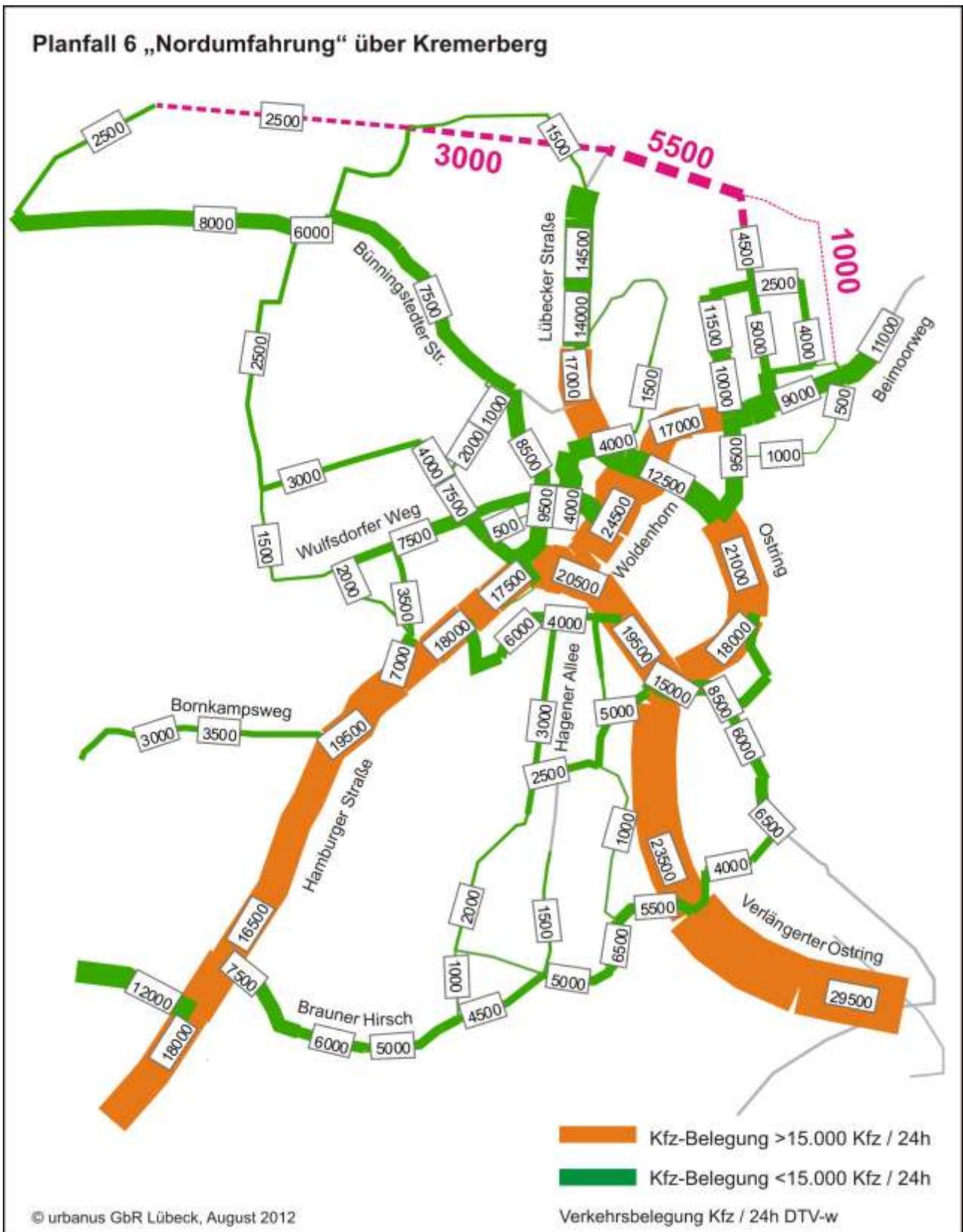


Bild 2-17: Verkehrsbild Planfall 6

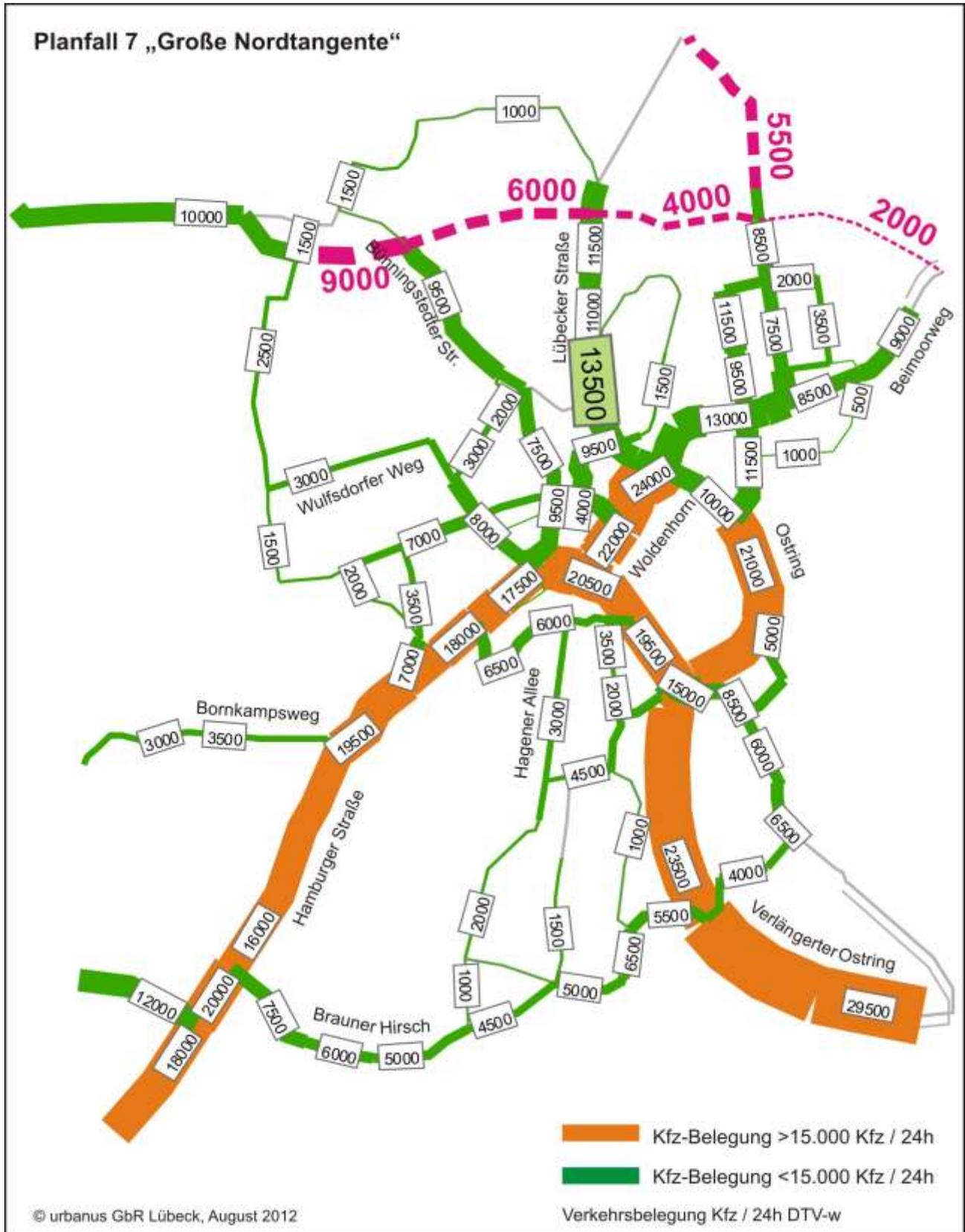


Bild 2-18: Verkehrsbild Planfall 7

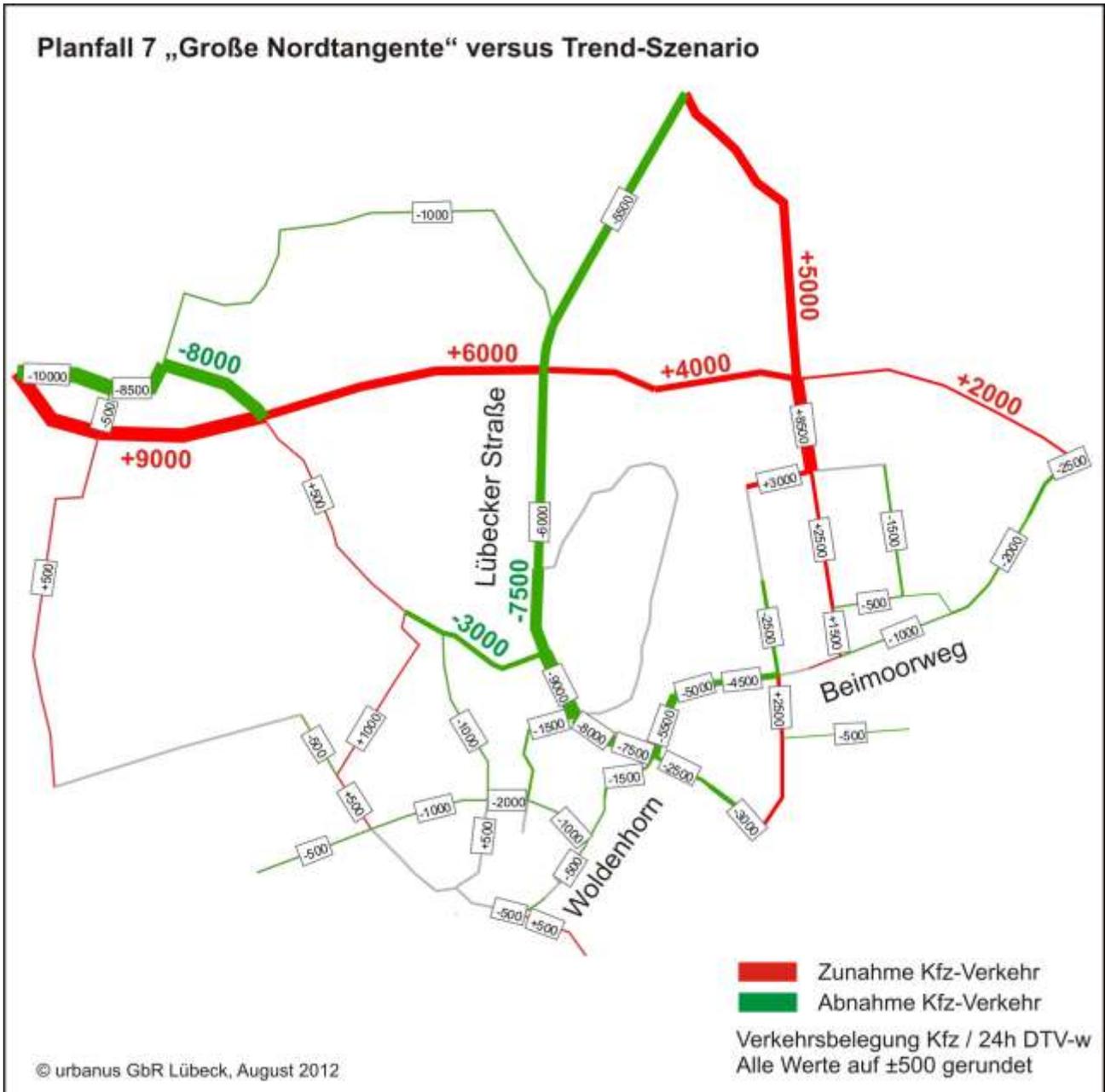


Bild 2-19: Differenzenplan Planfall 7 versus Trend-Szenario

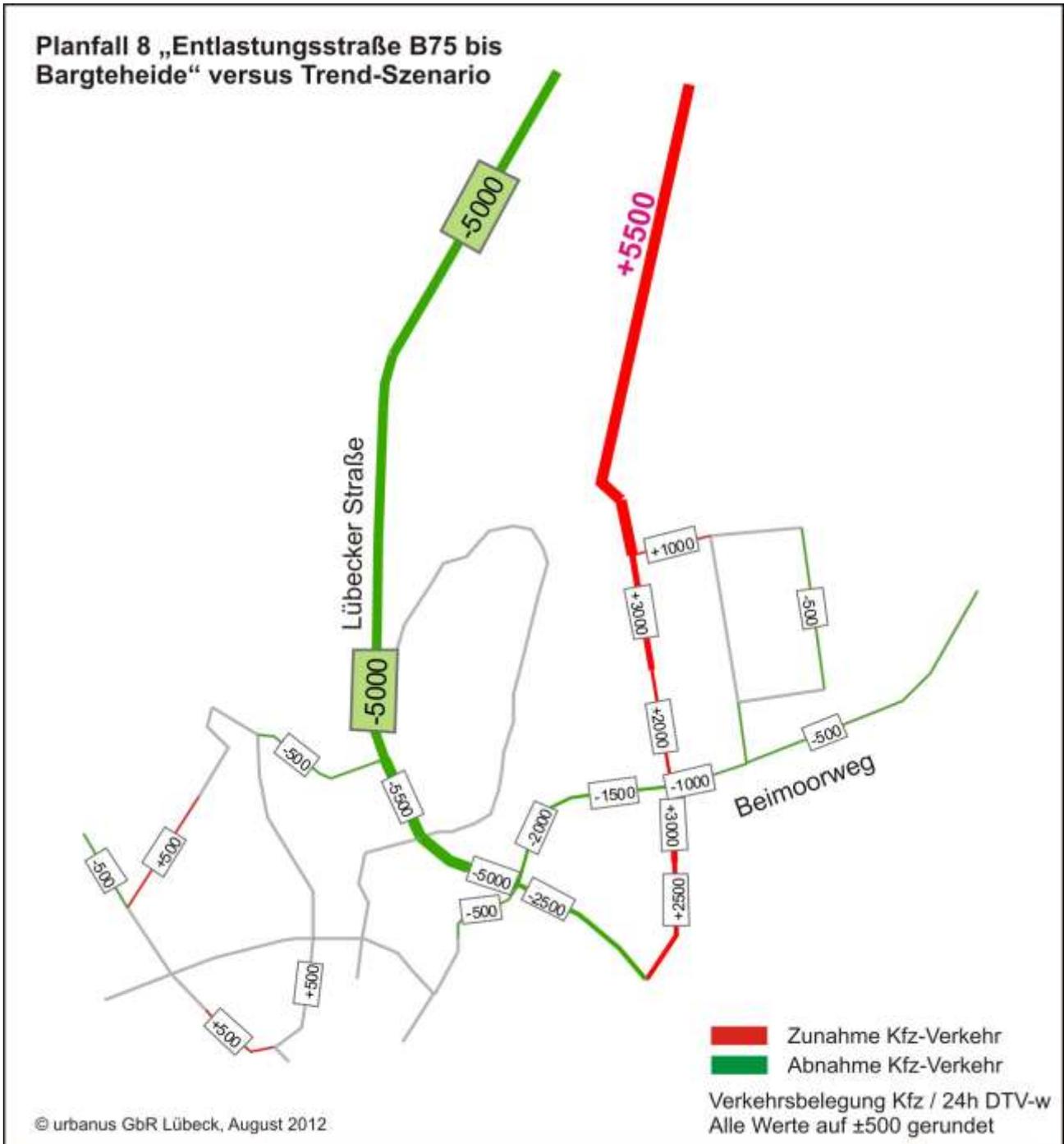


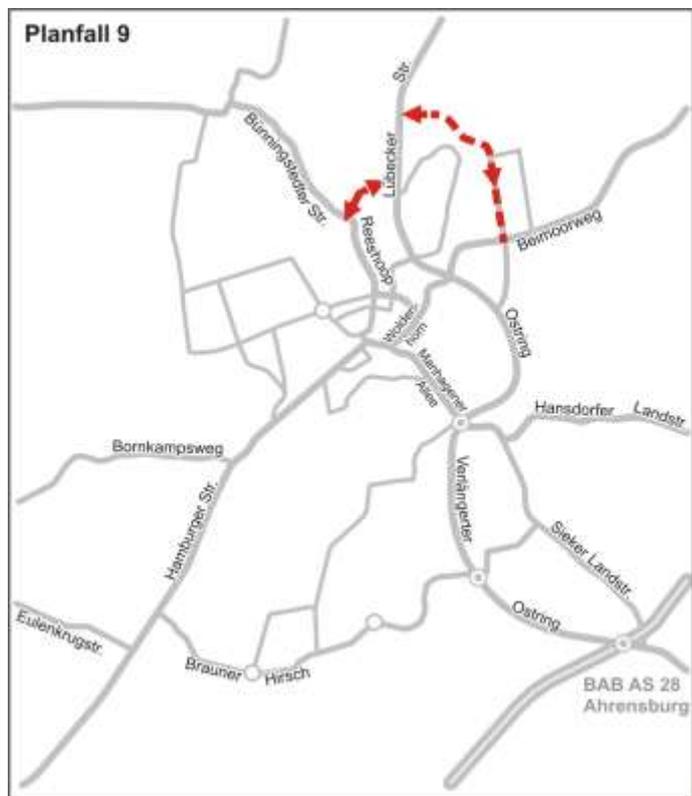
Bild 2-20: Differenzenplan Planfall 8 versus Trend-Szenario

## 2.9 Sonstige Netzschlüsse und Maßnahmen

Um den Aufwand für den Bau einer Nordtangente zu reduzieren und den Flächenverbrauch zu minimieren, wurden Überlegungen entwickelt, einen sogenannten „integrierten Netzschluss“ vorzunehmen. Dies bedeutet im konkreten Fall, die Hauptzufahrts- und Erschließungsstraße zum neuen Wohngebiet Erlenhof bis zur L225 zu verlängern. Damit würde sich die eigentliche Neubaustrecke auf nur 600m reduzieren lassen. Ähnlich wie bei den Planfällen 4 und 5 wäre aber auch bei dieser Trasse eine Querung des Auetals erforderlich.

Das Ergebnis der Verkehrsumlegung zeigt sehr plakativ den möglichen Effekt einer stadtnahen Tangente. Durch die Nähe zum Stadtzentrum und die vorgesehenen verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf der B75 im Bereich Schloss/Marstall gibt es im „worst case“ einen „Überlauf“ insbesondere der Durchgangsverkehre auf der B75 sowie der Zielverkehre Richtung Stadtzentrum und Hamburger Straße auf die neue Trasse. Diese müsste dann ebenso wie die Zufahrt zum Erlenhof rund 14.000 Kfz/24h (!) aufnehmen. Auch im Reeshoop würde sich ein Zuwachs von fast 10.000 Kfz/24h und damit eine gute Verdopplung (!) der bisherigen Kfz-Belegung ergeben. Im Gegensatz dazu wird die Lübecker Straße im Abschnitt Gartenholz – Am Weinberg von der Kfz-Belegung her mit rund 4.000 Kfz/24h auf „Wohnstraßenniveau“ herabgestuft (vergleichbar mit der Verkehrsbelegung der Straße Am Weinberg).

Natürlich wäre es möglich, durch eine Rücknahme oder Abschwächung der Einschränkungen bzw. verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf der B75 / Lübecker Straße und gleichzeitiger Verschärfung der Restriktionen auf der Durchfahrt beim Erlenhof eine gleichmäßigere Verkehrsverteilung zu erreichen (ähnlich dem physikalischen Prinzip der „kommunizierenden Röhren“). Dennoch verbleibt das Risiko einer letztlich nur schwer steuerbaren Verkehrsverlagerung in wiederum sensible Bereiche. Daher ist von einer solchen Lösung, die weder verkehrlich noch städtebaulich sinnvoll ist, nachdrücklich abzuraten.



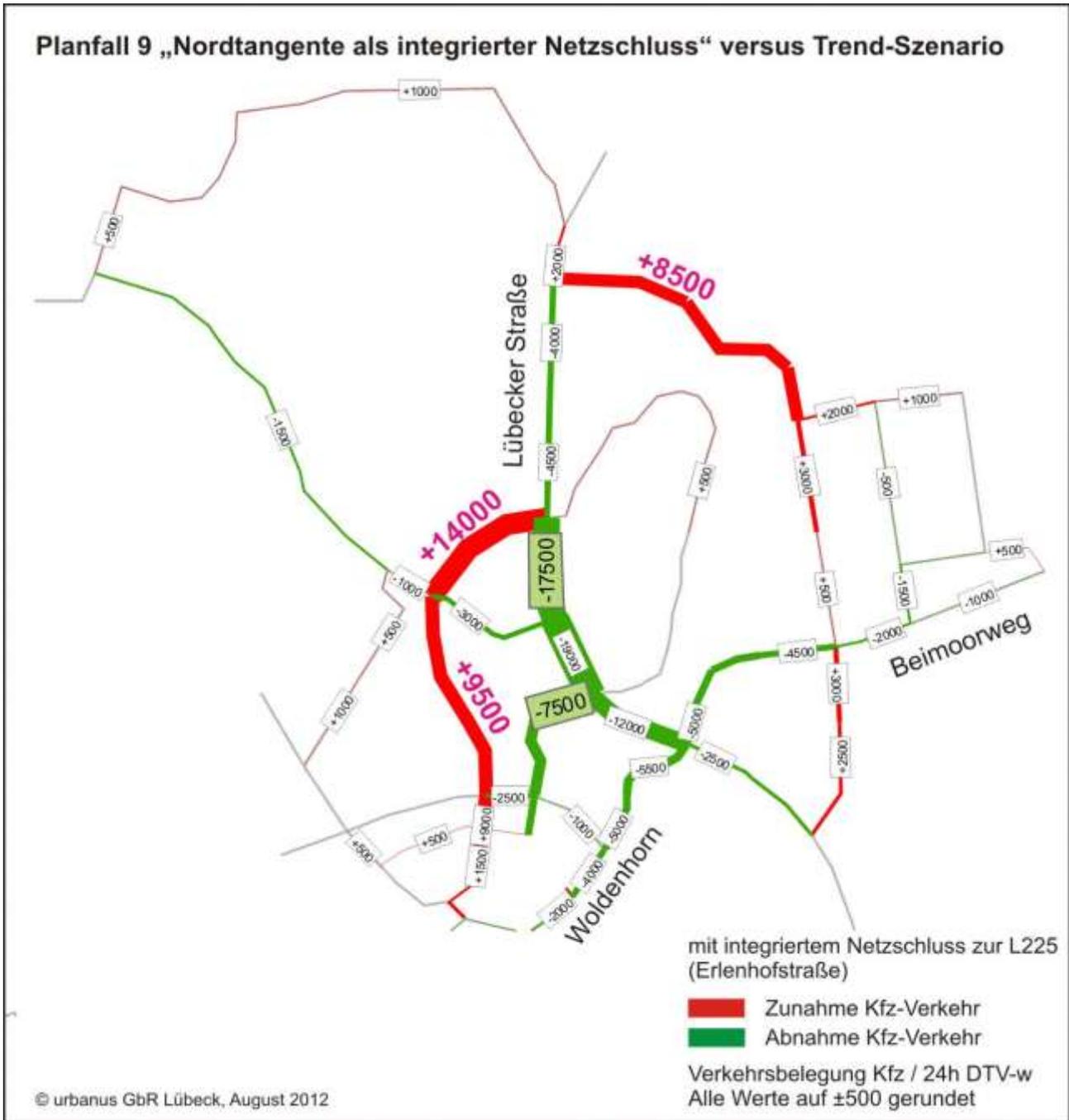


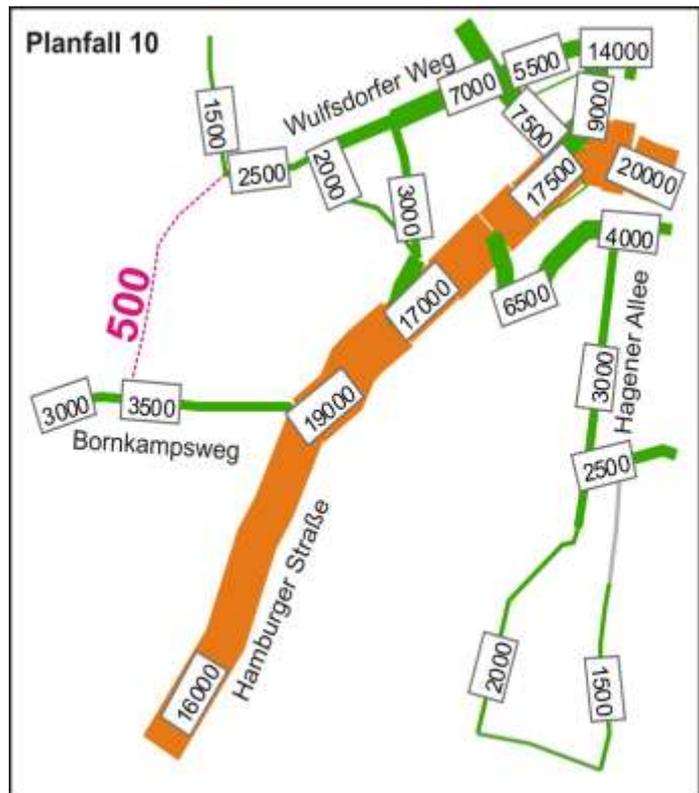
Bild 2-21: Differenzenplan Planfall 9 versus Trend-Szenario

Die Planfälle 10 und 11 beinhalten nur kleine Netzschlüsse im untergeordneten Straßennetz und sind insofern eigentlich nicht mehr relevant für einen gesamtverkehrlichen Rahmenplan. Dennoch werden ihre Wirkungen mit untersucht, da hierzu Grundsatzbeschlüsse gefasst werden sollen.

Im Planfall 10 geht es um eine Öffnung des westlichen Abschnitts des Wulfsdorfer Weges für den Kfz-Verkehr, um damit eine Durchfahrt aus dem westlichen Wohngebiet zum Bornkampsweg unter Teilumgehung der Hamburger Straße zu ermöglichen. Die Umlegung zeigt eindeutig die geringe Wirksamkeit dieser Maßnahmen, denn weniger als 1.000 Kfz/24h würden diese Verbindung nutzen. Der Effekt für das angrenzende Straßennetz ist nicht mehr nennenswert, marginale Entlastungen ergeben sich im Wesentlichen für den Waldemar-Bonsels-Weg und einige Wohnstraßen.

Auch die in Planfall 11 untersuchte Öffnung der Brücke Vierbergen für den Kfz-Verkehr hat insgesamt geringe Auswirkungen. Hauptsächlich werden hier Verkehre vom Verlängerten Ostring auf den Straßenzug Vierbergen – Ahrensburger Redder verlagert, insbesondere Zielverkehre aus den Wohnbebauungen am Ahrensburger Redder ins Stadtzentrum.

Aus Gutachtersicht sollte bei beiden Maßnahmen auf eine Umsetzung verzichtet werden und stattdessen die auch im Radverkehrskonzept vorgesehene Ertüchtigung zu einer attraktiven, Kfz-freien Radroute erfolgen. Beide Netzabschnitte sind sogar Bestandteil des künftigen Velo- / Haupttroutennetzes (vgl. dazu Kapitel 3.2).



## 2.10 Zusammenfassende Bewertung der Planfälle

Um die Entscheidung zu erleichtern, welche Planfälle künftig noch verfolgt werden und welche Prioritäten bei der Weiterentwicklung des Ahrensburger Verkehrssystems zu setzen sind, werden die Planfälle einer **differenzierten Bewertung** unterzogen. Das Bewertungsverfahren umfasst alle relevanten Zielbausteine für ein nachhaltiges und ausgewogenes Stadt- und Verkehrssystem sowie die wesentlichen für die Zielerreichung wichtigen Kriterien.

Die Stadtqualität und letztlich auch Standortqualität bemessen sich für die Bevölkerung im Wesentlichen aus der Zusammensetzung der Qualitäten von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Mobilität. Für Unternehmen spielen die Rahmenbedingungen der Wirtschaftsförderung bzw. Wirtschaftsfreundlichkeit und die Erreichbarkeit bzw. Verkehrsanbindung eine zentrale Rolle. Die Planfälle werden daraufhin überprüft, welchen Beitrag sie zu diesen (Ziel-) Anforderungen leisten. Zu diesen Anforderungen seitens der potenziellen Nutzer des Verkehrssystems kommt für die Bewertung von Verkehrsprojekten noch die faktische Realisierbarkeit, wobei hier die finanzielle Belastung des städtischen Haushaltes von besonderer Bedeutung ist.

Da sich aus dem Verkehrsmodell nur standardisierte Kenngrößen ermitteln lassen, können einige Kriterien im Rahmen des Masterplans nur qualitativ bewertet werden. Für später weiterführende Betrachtungen beispielsweise für Bauleitplanverfahren ist dann ggf. eine Verfeinerung des Verkehrsmodells und der Bewertungskriterien vorzunehmen.



Bild 2-22: Übersicht der Grundbausteine des Bewertungssystems



Bild 2-23: Übersicht der einzelnen Bewertungskriterien

Aus den im Verkehrsmodell vorgenommenen Grobtrassierungen der Netzschlüsse können der **Flächenverbrauch** und die ungefähren **Baukosten** quantifiziert werden. Die ungünstigste Bewertung weisen hiernach die abgesetzten Stadtumfahrungen allein wegen ihrer Trassenlänge auf.

Planfall	Flächenverbrauch [m <sup>2</sup> ]	Baukostenschätzung [Mio EUR]	Beschreibung / Zusammensetzung
2	45400	> 10	Südumfahrung + Anschluss Verlängerung Hagener Allee
2	51600	> 10	+ zusätzlicher Anschluss an Knoten Dorfstraße L 224
3	9500	3 bis 5	Nordtangente mit Anbindung an Kornkamp
3A	12500	3 bis 5	Nordtangente mit Anbindung an Kurt-Fischer-Straße
4	19200	5 bis 10	3 + Netzschluss zur L225
5	26700	5 bis 10	4 + westliche Verlängerung bis Rosenweg
6	50500	> 10	Nordumfahrung über Kremerbergweg + Anbindung Kurt-Fischer-Straße
7	52900	> 10	Große Nordtangente mit Umfahrungen Bünningstedt und Delingsdorf
8	29300	5 bis 10	Entlastungstrasse B75 Bargteheide-GE Nord
9	13800	3 bis 5	Nordtangente mit integriertem Netzschluss zur L225 (3 + Tangente B75-L225)
10	9400	< 3	Öffnung Wulfsdorfer Weg (West) für Pkw (Streckenausbau)
11	0	< 3	Öffnung Netzschluss über Brücke Vierbergen

Baukostenschätzung ohne Grunderwerb und bautechnische "Unwägbarkeiten" !

Bild 2-24: Flächenverbrauch und Baukostenschätzung der Planfälle

In der Gesamtschau der Bewertungen zeigt sich vor allem eine deutliche Diskrepanz zwischen verkehrlicher Wirksamkeit und dem Umsetzungsaufwand. Den höchsten Entlastungseffekt bei gleichzeitig guter bis sehr guter verkehrlicher Erreichbarkeit und damit die **beste Gesamtbewertung bieten die Nordtangenten** ohne komplementäre Restriktionen im übrigen Straßennetz.

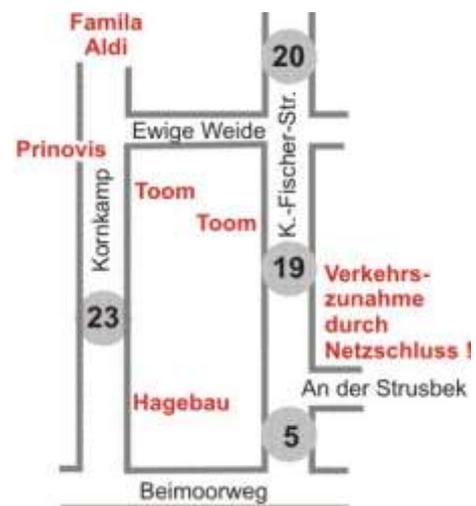
Die vom Siedlungsgebiet abgesetzte Südumfahrung ist hier in der Gesamtbewertung bereits deutlich abgestuft, selbst wenn durch neue Ansiedlungen (z.B. Gewerbeflächen an der Autobahnanschlussstelle) zusätzliche Verkehrsströme über die Südumfahrung abgewickelt werden können und der Braune Hirsch vom Durchgangsverkehr signifikant entlastet wird. Von schwerwiegendem Nachteil ist hier die erforderliche Mitwirkung der Hansestadt Hamburg zu sehen, die derzeit kein Interesse an einer zusätzlichen Anbindung der BAB A1 bzw. eine Verlängerung des zugehörigen Ringes 3 hat. Zudem werden ebenfalls sensible Natur- und Landschaftsräume tangiert.

Den **geringsten verkehrlichen Effekt** weisen die Öffnung des Wulfsdorfer Weges und der Brücke Vierbergen (Planfälle 10 und 11) auf. Beide haben praktisch keine signifikante verkehrliche Wirkung. Positiv zu Buche schlagen hier nur die geringen Baukosten und die einfache Realisierbarkeit. Beide Planfälle sind sogar kontraproduktiv, wenn es um die Förderung speziell des Radverkehrs geht. Von einer Realisierung wird daher vom Gutachter abgeraten. Vielmehr sollten beide Trassen als Radverkehrsrouten ausgebaut werden, um damit wichtige verkehrsberuhigte bzw. Kfz-freie Verbindungen anzubieten.

Insgesamt schneidet die stadtnahe Nordtangente als Verbindung von der B75 und Kornkamp deutlich am besten ab, da die hohe verkehrliche Wirksamkeit hier mit einem moderaten Umsetzungsaufwand zusammenfällt. Die Trassenvariante über Kurt-Fischer-Str. weist eine ähnlich gute Bewertung auf, wobei die Verkehrswirksamkeit hier im Wesentlichen durch den höheren Umwegfaktor für den Durchgangsverkehr etwas geschmälert wird. Zudem eignet sich nach Auffassung des Gutachters der Kornkamp besser dazu, zusätzliche Verkehre aufzunehmen, da hier bessere Ausbaumöglichkeiten bei weniger Grundstückszufahrten bestehen.

Bei einer Verlängerung der stadtnahen Nordtangente bis zur L225 oder sogar bis zum Rosenweg nehmen die verkehrlich positiven Effekte zwar zu, diese Zunahme steht aber in keinem angemessenen Verhältnis zum Anstieg des Umsetzungsaufwandes. Zudem ergeben sich mit einer möglichen Sperrung der Lübecker Str. in Höhe Alter Markt und einer Führung bis zum Rosenweg wiederum Kfz-Verlagerungen in sensible Bereiche, die gemäß des verkehrlichen Leitbildes vermieden bzw. ausgeschlossen werden sollen. Zudem werden durch die erforderliche Querung des Auetals hier auch sensible Naturräume beansprucht.

Die insgesamt **höchste verkehrliche Wirksamkeit aller Netzschlüsse** weist die „große Nordtangente“ (Planfall 7) auf, die vor allem durch die zusätzliche Umfahrung des Ortskerns von Bünningstedt an Bedeutung gewinnt und einen weiteren sensiblen Bereich entlastet. Gleichzeitig wird auch die Erreichbarkeit des GE Nord aus dem Raum Ammersbek nochmals deutlich verbessert. Demgegenüber stehen aber die sehr lange Trassenführung mit entsprechendem Flächenverbrauch und Baukosten.



Vergleich der Grundstückszufahrten zwischen Kornkamp und Kurt-Fischer-Str.

In jedem Fall nicht zu empfehlen ist hier die Aufsplittung der B75-Anbindung auf zwei Trassen, da dann beide Trassen auf eine unwirtschaftliche Verkehrsbelegung kommen, selbst wenn hierbei eine zusätzliche Umgehung der Gemeinde Delingsdorf mit einbezogen wird.

Die vom Ahrensburger Siedlungsgebiet **nach Norden abgesetzten Umfahrungen** nehmen in ihrer verkehrlichen Wirksamkeit bereits spürbar ab, bei gleichzeitig steigendem Umsetzungsaufwand sowohl bei der „Kremerbergvariante“ als auch bei der Bahnparalleltrasse nach Bargtheide. Angesichts der erreichbaren Kfz-Belegung werden beide Planfälle in der Machbarkeit sehr kritisch gesehen.

Besonders kritisch zu bewerten ist schließlich der **integrierte Netzschluss** über den Erlenhof und den Rosenweg. Hier stehen den deutlichen Entlastungen der Lübecker Straße und des Reeshoops erhebliche Verkehrszunahmen im Bereich Erlenhof und Rosenweg entgegen, so dass die verkehrlichen Vorzüge durch städtebauliche Unverträglichkeiten nahezu wieder kompensiert werden. Zudem ist auch hier wieder das Auetal von der Trassierung betroffen. Trotz der relativ geringen Baukosten muss diese Trasse daher abgelehnt werden und stellt aus Gutachtersicht keine diskutabile Variante für eine Nordtangente dar.

Unter Berücksichtigung aller Bewertungsaspekte ist die Nordtangente als kurzer Netzschluss zwischen der B75 und dem Kornkamp klar zu favorisieren, da sie das beste Aufwand-Wirksamkeits-Verhältnis aufweist. Mit ihrer Umsetzung werden die Entwicklungsspielräume im Norden Ahrensburgs erheblich erweitert und gleichzeitig die Belastungen für die Wohnbebauung an der Lübecker Straße deutlich verringert.

Für das **südliche Stadtgebiet** weisen alle Umfahrungsmöglichkeiten deutliche Konflikte auf, die eine Umsetzung erheblich behindern. Eine tragbare Lösung ist hier mittelfristig nicht absehbar. Aufgrund der hohen strategischen Bedeutung einer südlichen Entlastungsstraße insbesondere für die Entlastung der Hamburger Straße und des Stadtzentrums sollten aber aus Gutachtersicht die beiden Trassen über Kuhlenmoorweg und südlich der Stadtgrenze nicht leichtfertig verworfen, sondern hinterlegt mit vertiefenden Untersuchungen und Abstimmungen der maßgeblichen Akteure vorerst in der Diskussion gehalten bzw. einer finalen Entscheidung zugeführt werden.

	2	3	3A	4	4A	5	6	7	8	9	10	11
	Südfahrt	Nordtangente über Kornkamp	Nordtangente über Kurt-Fischer-Straße	Nordtangente mit Netzschluss zur L225	Nordtangente Netzschluss L225 + Sperrung Alter Markt	Nordtangente mit Netzschluss Rosenweg	Nordumfahrung über Kremerbergweg	Große Nordtangente	Entlastungsstraße B75 bis Bargheide	Nordtangente mit integriertem Netzschluss zur L225	Öffnung Wulfsdorfer Weg	Öffnung Brücke Vierbergen
Kfz-Entlastung sensibler Straßenzüge	+	++	+	++	+	+	+	++	+	+	○	○
Minimierung der Trennwirkung angebauter Hauptverkehrsstraßen	○	++	+	++	+	+	+	++	+	+	○	○
Bündelung des Schwerverkehrs auf Hauptverkehrsachsen	○	+	+	++	++	+	+	++	○	-	○	○
Verbesserung der Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten	○	++	++	++	++	++	++	++	+	+	○	○
Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger städtischer Verkehrsziele	○	○	○	○	-	+	○	○	○	+	○	○
Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung	○	+	+	+	+	+	+	+	+	+	○	○
Minimierung des Flächenverbrauchs durch Verkehrsinfrastruktur	-	+	+	-	-	-	-	-	-	○	○	○
Minimierung der Eingriffe in den Natur- und Landschaftsraum	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-	+	+
Minimierung der Investitionskosten	-	+	+	-	-	-	-	-	-	+	+	+
Minimierung der Erhaltungskosten	-	+	+	-	-	-	-	-	-	+	+	+
Verbesserung der rechtlichen und faktischen Machbarkeit	-	+	+	○	-	-	-	-	-	-	○	○

**Achtung:** Die Bewertung ist nicht absolut, sondern immer in Relation bzw. im Vergleich zu den anderen Planfällen zu betrachten !

Bild 2-25: Vergleichende Bewertung der untersuchten Planfälle

## 2.11 Auswirkungen städtebaulicher Entwicklungsprojekte

Die städtebauliche Entwicklung ist so eng mit der verkehrlichen Entwicklung verknüpft, dass hier eine enge Koordination sinnvoll und auch notwendig ist. Der relativ geringe Anteil des Durchgangsverkehrs bedeutet auch, dass der wesentliche Einfluss auf das Ahrensburger Verkehrssystem durch Aktivitäten der Stadt selber erfolgt. Insbesondere ein weiterer Ausbau der Zentralität und Attraktivität des Stadtzentrums sowie eine Ausweisung neuer Wohnbau- und Gewerbeflächen haben jeweils positive wie negative Effekte.

Die **Ausweisung neuer Wohnbauflächen** hat zunächst einmal den positiven Effekt und ist insofern zu begrüßen, dass die bereits im Rahmen des ISEK problematisierte dominante Stellung des Zielverkehrs reduziert werden kann, wenn die neuen Bewohner auch in Ahrensburg arbeiten und einkaufen. Attraktive Wohnanlagen befördern diesen Prozess, es werden sich aber nie ideale Verhältnisse des verkehrlichen Quelle-Ziel-Bezuges ergeben.

Auf der anderen Seite entstehen aber auch neue Verkehrsaufkommen in der Stadt, indem beispielweise die neuen Bewohner auch in Ahrensburg einkaufen. Eine wirklich nachhaltige Entlastung im Kfz-Verkehr kann daher nur erreicht werden, wenn durch die räumliche Nähe ein maßgeblicher Anteil des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) verlagert werden kann. Dies erfordert entsprechende Voraussetzungen bei der Planung der Neubaugebiete.

Neben einer **guten Anbindung mit dem Umweltverbund** sind aber auch stadträumliche Aspekte im Kontext mit anderen Planungen zu beachten. So stellt sich die Siedlungserweiterung und –verdichtung im Norden des Stadtgebietes aus verkehrlicher Sicht als generell problematisch dar, solange keine nördliche Entlastungsstraße bzw. Anbindung des GE Nord realisiert ist.

Generell noch kritischer als die Wohnflächenentwicklung ist aus verkehrlicher Sicht die **Ausweisung neuer oder Verdichtung bestehender Gewerbeflächen** zu sehen, da diese in jedem Fall auch zusätzlichen Kfz-Zielverkehr induzieren. In räumlicher Hinsicht besonders sensibel sind hier das GE Nord / Beimoor Süd und Flächen an der Autobahnanschlussstelle sowie grundsätzlich alle zusätzlichen Nutzungen im Bereich des großflächigen Einzelhandels. Hier besteht die große Gefahr, das Ahrensburger Straßennetz ohne zusätzliche Ausbaumaßnahmen zu überlasten mit allen auch über das Verkehrssystem hinausgehenden negativen Auswirkungen.

### 3. Integriertes Gesamtkonzept

#### 3.1 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 Haupttrouten („Velorouten“), attraktiven Abstellanlagen und einem offensiven Radverkehrsmarketing 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.
- 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.
- Die Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sind durch „weiche“ Maßnahmen zu flankieren, zu denen insbesondere ein integriertes Mobilitätsmarketing sowie ein Sicherheitsaudit für ausgewählte Verkehrsprojekte und ein Monitoring gehören. Auch hierfür sind entsprechende Ressourcen in der Stadtverwaltung erforderlich.
- Für einen effizienten Ressourceneinsatz wird empfohlen, ein integriertes Monitoring für die Rahmenpläne ISEK, Masterplan Verkehr und Lärmaktionsplan zu installieren.

### 3.2 Strategische Ausrichtung des Verkehrssystems

Eine nachhaltige Optimierung der Verkehrssituation und Verkehrsqualität in Ahrensburg in Verbindung mit einem Abbau straßenräumlicher Unverträglichkeiten und einer Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität speziell an den Hauptverkehrsstraßen ist nur über eine integrierte Vorgehensweise erreichbar, die attraktivere Angebote für alle Verkehrsmittel mit steuernden Maßnahmen für den Kfz-Verkehr kombiniert („Push-and-Pull-Strategie“). **Aktiver Handlungsspielraum für die Stadt Ahrensburg** besteht zunächst allerdings hauptsächlich im Binnenverkehr.

**Zentrale Bestandteile der Strategie** sind:

- (1) Eine verbesserte Abstimmung von Stadt- und Verkehrsplanung, um eine Zunahme von Kfz-Verkehren generell zu vermeiden bzw. zu minimieren und gleichzeitig die Nutzung alternativer Verkehrsmitteln zu fördern.
- (2) Die Förderung einer sinnvollen Funktionsteilung der Verkehrsmittel bzw. Verkehrsträger mit einer gezielten Unterstützung des Radverkehrs und des ÖPNV, um vor allem im unteren und mittleren Entfernungsbereich Kfz-Verkehre zu verringern bzw. zu verlagern.
- (3) Die Erhaltung und Verbesserung der Bestandsqualität der Verkehrsanlagen durch konsequente Instandhaltung und Sanierung.
- (4) Eine umsichtige Ergänzung des Straßennetzes und Erweiterung von Kapazitäten, um sensible und konflikträchtige Straßen systematisch vom Kfz-Verkehr zu entlasten sowie die Erreichbarkeit wichtiger Verkehrsziele zu verbessern.
- (5) Die konsequente Nutzung von Kfz-Entlastungen für verkehrsberuhigende Maßnahmen und zur Verbesserung der Wohnumfeldqualität und der Bedingungen für den „Umweltverbund“.

Der Schlüssel zur Verbesserung der Gesamtverkehrssituation mit Aufwertung der verkehrlichen und städtebaulichen Qualitäten liegt bei den Zielverkehren, die den maßgeblichen Teil des Kfz-Aufkommens in Ahrensburg stellen. Damit ergeben sich wesentliche **Aktivitätenschwerpunkte im regionalen Verflechtungsbereich** der Stadt Ahrensburg. Hier sollte der Fokus auf einer deutlichen Förderung des Radverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) liegen. Aufgrund der steigenden Akzeptanz des Radverkehrs, sollte eine offensive Radverkehrsförderung auch in die benachbarten

Gemeinden im mittleren Entfernungsbereich bis 7 km ausgedehnt werden.

Im größeren Entfernungsbereich sollten neben dem Schienenpersonennahverkehr auf den über Ahrensburg laufenden Strecken vor allem hochwertige Verbindungen im regionalen Busverkehr (u.a. mit vertaktetem dichten Fahrplan, kurzer Fahrzeit und direkter Anbindung des Stadtzentrum Ahrensburg) weiterentwickelt und ergänzt werden.



Bild 3-1: Ausbau des regionalen Radverkehrs- und ÖPNV-Systems

### 3.3 Konzept für den Fuß- und Radverkehr

Eine offensive Förderung des Fuß- und Radverkehrs erfordert für die Stadt Ahrensburg eine signifikante **Aufwertung der Fuß- und Radverkehrsanlagen mit hohem Nutzungspotenzial**. Während beim Radverkehr der Ausbau eines hochwertigen Routennetzes im Vordergrund steht, ist es beim Fußverkehr vor allem der Aspekt der Aufenthaltsqualität. Da die Maßnahmen zum Fußverkehr sich auf das Stadtzentrum konzentrieren, sind diese in Kapitel 3.6 näher dargestellt und erläutert.

#### **Aufbau eines hierarchischen Radwegesystems mit hochwertigen Velorouten**

Die Stadt Ahrensburg verfügt derzeit nach den Ausbautätigkeiten der letzten Jahre zwar über ein relativ umfangreiches Netz an Radverkehrsanlagen, für die Hauptverbindungen insbesondere von den Wohnquartieren ins Stadtzentrum gibt es allerdings ein stark schwankendes Qualitätsniveau. Für die künftige Ausbauplanung wird daher der Aufbau einer Hierarchie im Radverkehrssystem empfohlen, um wichtige **Routen mit übergeordneter strategischer Netzfunktion** und hohem Nachfragepotenzial systematisch weiterentwickeln zu können. Eine hierarchische Strukturierung dient nicht nur dazu, das Radverkehrsnetz den potenziellen Nutzern transparenter darzustellen, sondern auch die Maßnahmenumsetzung und den damit verbundenen Ressourceneinsatz effizienter bzw. zielgerichteter zu gestalten. In Stadtregionen bzw. städtisch strukturierten Siedlungsbereichen hat sich die Definition mehrerer Netzebenen auf Basis der verkehrlichen Bedeutung und der Nutzungsintensität etabliert und gehört in den klassischen Fahrradstädten wie Münster, Erlangen oder Kiel mit zu den Erfolgsfaktoren. Ausgehend von der Stadtgröße wird für die Stadt Ahrensburg eine dreiteilige Gliederung des Radnetzes als angemessen angesehen:

- „Velorouten“  
(Haupttrouten mit übergeordneter verkehrlicher Bedeutung),
- Ergänzungsrouten und
- übergeordnete Routen für den Freizeit- und Tourismusverkehr  
(einschließlich überregionale Radwanderwege).

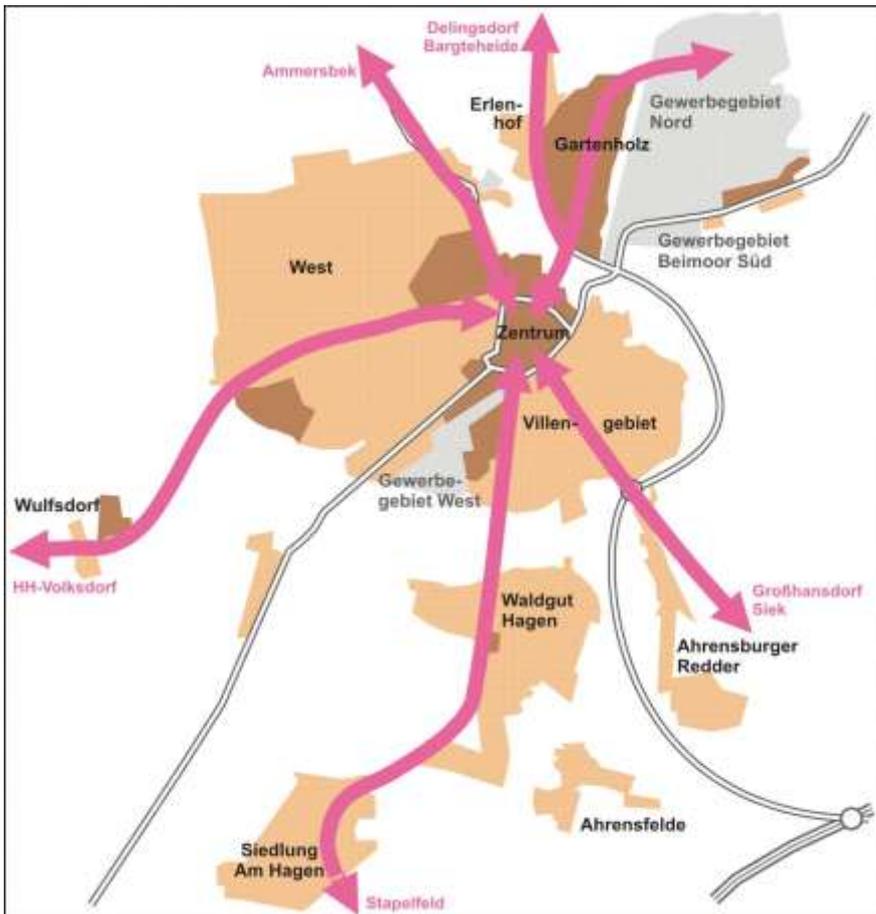


Bild 3-2: Strategische Ausrichtung des übergeordneten Radverkehrsnetzes

Die „Velorouten“ (Bezeichnung ggf. auch als „Haupttrouten“) stellen besonders qualifizierte Haupttrouten dar, die zentrale Verkehrsziele anbinden und die Hauptrelationen im Alltagsverkehr abdecken. Gerade bei den Velorouten sollte eine enge **Vernetzung mit dem übergeordneten Radverkehrsnetz des Kreises Stormarn** und touristischen Fernrouten angestrebt werden, um die verkehrliche Wirksamkeit und die Finanzierungsbasis zu erweitern.

Die Velorouten sollten einen besonders hochwertigen Ausbauzustand erhalten, der sich durch folgende **Qualitätsmerkmale** auszeichnet:

- Weitgehend eigenständige Radverkehrsanlagen,
- bevorzugte Führung über verkehrsberuhigte / Kfz-freie Wege,
- komfortable Beläge,
- sichere und komfortable Überquerungsanlagen,
- weitgehende Beleuchtung sowie
- eine durchgehende Wegweisung.

Für die Stadt Ahrensburg wird die **Einrichtung von vier Velorouten** vorgeschlagen, mit denen die wichtigsten Verkehrsströme im Alltagsverkehr und Übergänge ins regionale Haupttroutennetz (vgl. hierzu auch „Weiterentwicklung des Radverkehrssystems im Kreis Stormarn 2012“) abdecken:

- **Veloroute A3:**  
Regionaler Übergang von/nach Ammersbek – Bünningstedter Str. – Reeshoop – Stadtzentrum über Manfred-Samusch-Str. Manhagener Allee – Ahrensburger Redder und regionaler Übergang von/nach Großhansdorf.
- **Veloroute A5:**  
Regionaler Übergang von/nach HH-Volksdorf (Anschluss der dortigen Veloroute 6) – Wulfsdorfer Weg – Fritz-Reuter-Str. oder Klaus-Groth-Str. – Stadtzentrum über Bei der Doppeleiche – Bahntrasse – Beimoorweg / GE Nord.  
*Alternativroute über Klaus-Groth-Str. – Große Straße – Am Weinberg mit Bau einer neuen Bahnquerung (Brücke) zum Beimoorweg.*
- **Veloroute A7:**  
Am Kratt / Regionaler Übergang von/nach Stapelfeld – Hagener Allee Süd – Stadtzentrum über Hagener Allee (Zentrum) und Große Straße – Otto-Siege-Straße – GE Nord (An der Strusbek / Famila).
- **Veloroute A8:**  
Regionaler Übergang von/nach Delingsdorf / Bargtheide – Lübecker Straße – Stadtzentrum über Am Alten Markt – Große Straße.

Die Velorouten sollten besonders gekennzeichnet werden, wobei sich ein alphanumerisches System (Zahlen oder Buchstaben ggf. in Kombination mit Farben) als bewährte Lösung anbietet.

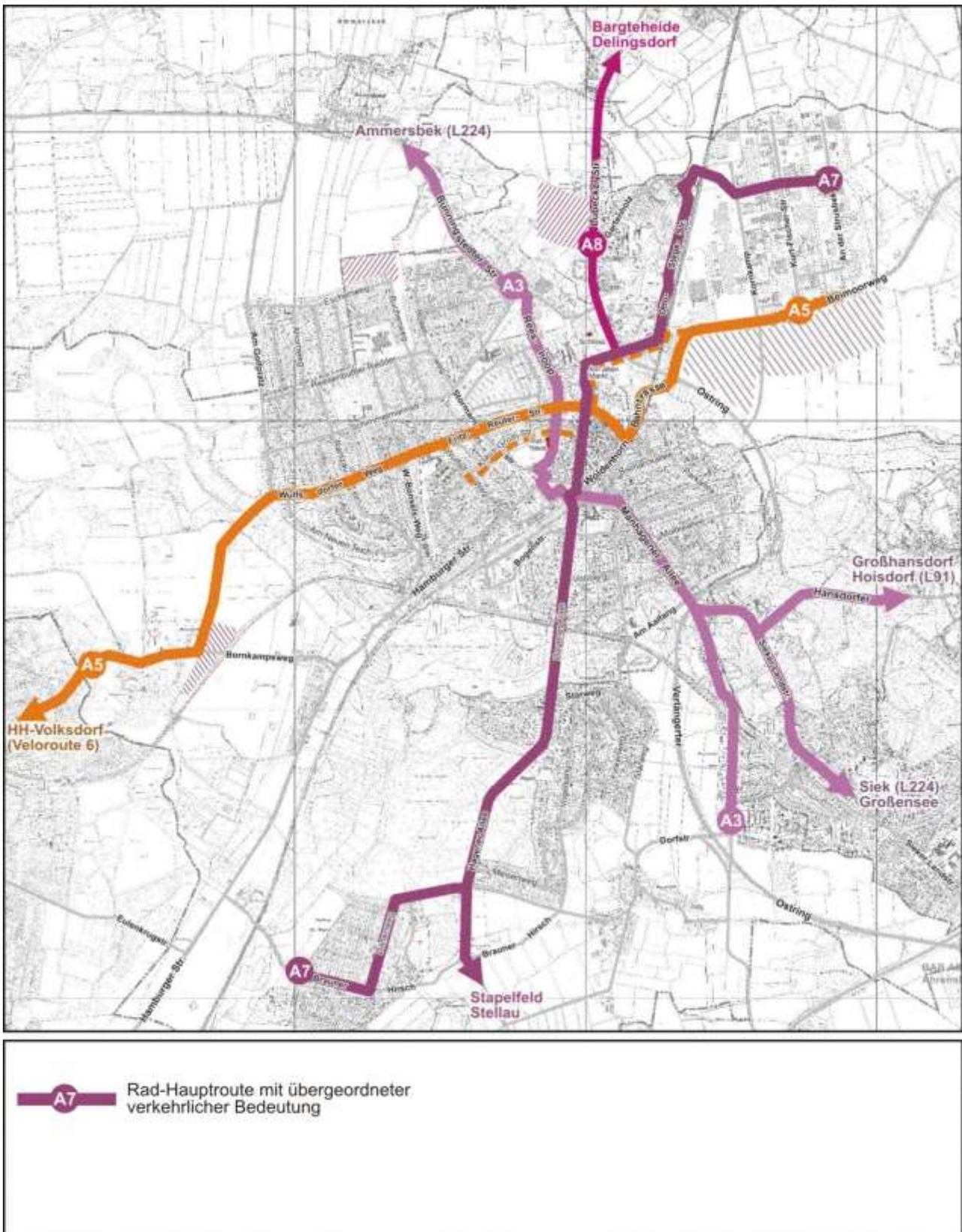


Bild 3-3 Übersicht des Veloroutennetzes mit regionaler Vernetzung

Das Veloroutennetz wird komplettiert durch **Ergänzungsrouten**, die die Velorouten untereinander verbinden bzw. vernetzen sowie quartiersbezogene Verbindungen z.B. zu Schulen, Quartierszentren oder Naherholungsbereiche herstellen, die von der Nutzungsintensität bzw. der strategischen Bedeutung her aber abgestuft sind. Hervorzuheben sind hier die Tangentialroute A2 von der U-Bahnstation West über die Grünverbindung – Mühlenredder zum Gartenholz (dort Anschluss an Veloroute A7) sowie von der Siedlung Hagen über U-Ost und die Fahrradstraße Ahrensfelder Weg ins Stadtzentrum.

Mit Umsetzung der Nordtangente und der weiteren Besiedlung des GE Beimoor Süd wird außerdem die Option für eine Veloroute A10 vorgeschlagen, die als Tangentialroute unter Umgehung des Stadtzentrums das Villenviertel mit den nördlichen Gewerbegebieten und der B75 (und weiter Richtung Delingsdorf) verbindet.

Komplettiert wird das Radverkehrsnetz durch eine **Freizeit-Rundroute** (F1), die Ahrensburg umrundet und die Naherholungsbereiche entlang des Hopfenbaches, des Ahrensburger Tunneltals / Forst Hagen, des Bredembeker Teiches und des Auetals miteinander und mit dem Ahrensburger Wohngebieten verbindet.

### Radverkehrsanlagen

Gut gestaltete und richtig positionierte Radverkehrsanlagen bieten den Radfahrern ein Höchstmaß an Fahrkomfort und Sicherheit. In vielen Städten mit einer offensiven Radverkehrsförderung wie Münster, Kiel oder Freiburg haben sich **Radstreifen, Schutzstreifen und Fahrradstraßen** als feste Bausteine in der Radverkehrsplanung und Alternative zum üblichen Radweg etabliert. Verkehrswissenschaftliche Untersuchungen und die Praxiserfahrungen belegen die grundsätzlich hohe Attraktivität für die Radnutzer und eine hohe Verkehrssicherheit.

Das Radverkehrskonzept in Ahrensburg sollte ebenfalls auf diese modernen Komponenten der Radverkehrsanlagen setzen. Mit der notwendigen Überprüfung der Benutzungspflicht werden sich in dieser Richtung ohnehin neue Perspektiven ergeben. Statt auf einen Ausbau von Fahrradstraßen sollte aber zunächst der Ausbau bzw. die **Aktivierung Kfz-freier Routen(abschnitte) und von Markierungslösungen** forciert werden. Hier können die Ansprüche hohe Sicherheit und hoher Fahrkomfort fast ebenso zielgerichtet realisiert werden. Es macht sogar Sinn, die bestehenden Fahrradstraßen bezüglich ihrer künftigen Bedeutung und Netzfunktion zu überprüfen und ggf. aufzugeben (z.B. Wulfsdorfer Weg Süd).



Optionale Ergänzungsrouten A10

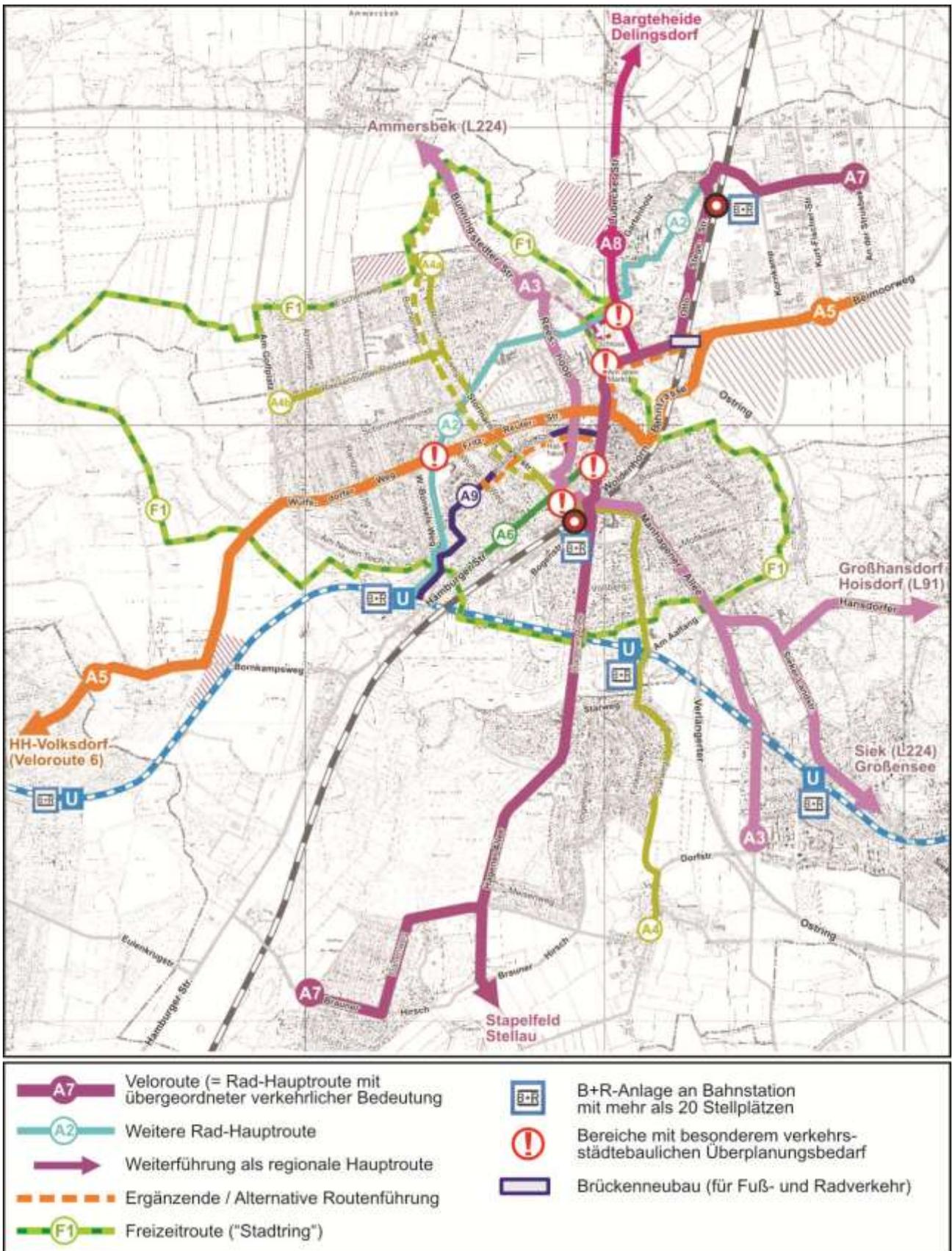


Bild 3-4: Konzept für das übergeordnete Radverkehrsnetz

### Ausbau attraktiver Abstellanlagen

Neben dem Aufbau eines strukturierten Radverkehrsnetzes und den daraus resultierenden Maßnahmen sollte auch das Fahrradparken in Ahrensburg deutlich systematischer als bisher angegangen werden. Dazu sind vor allem folgende **strategisch bedeutsame Standorte für das Fahrradparken** im Hinblick auf die Kapazität und die Qualität vorhandener Anlagen unter Beachtung der im Bild unten genannten Anforderungen zu überprüfen und ggf. aufzuwerten:

- Stadtzentrum, zentraler Einkaufsbereich / Geschäftsstraßen,
- Stadtzentrum, Singulärziele CCA und Rathausplatz,
- Stadtquartierszentren und bedeutende Einzelhandelsstandorte außerhalb des Stadtzentrums wie Famila,
- Ausbildungseinrichtungen,
- Wohnquartiere mit Geschosswohnungsbau (für wohnungsnaher Abstellanlagen),
- große Gewerbebetriebe,
- alle Bahnstationen und ausgewählte Bushaltestellen im städtischen Außenbereich (Fahrrad als ÖPNV-Zubringer).

Vorrang haben der Ausbau von Abstellmöglichkeiten im Stadtzentrum mit dem Ziel einer Kapazitäts- und Komforterweiterung sowie die Prüfung einer Radstation am Ahrensburger Bahnhof, um die dortige unhaltbare Situation zu verbessern.

<b>Anforderungen potenzieller Nutzer / Nachfrager</b>	<b>Anforderungen Betreiber und Allgemeinheit</b>
Kurze Wege zwischen Abstellanlage und Verkehrsquelle bzw. Verkehrsziel und möglichst barrierefreie Erreichbarkeit der Abstellanlage	Verkehrssicherheit (Vermeidung von Gefährdungen für die Verkehrsteilnehmer)
Hoher Bedienungskomfort und hohe Bequemlichkeit	Angemessene Investitionskosten bei gleichzeitig geringen Unterhalts- und Folgekosten
Nutzungssicherheit und hohe Flexibilität in der Nutzung (u.a. Eignung f. verschiedene Fahrradtypen)	Geringer Flächenbedarf und gute städtebauliche Verträglichkeit
Hohe subjektive Sicherheit (u.a. Beleuchtung, Übersichtlichkeit, soziale Kontrolle)	Hohe Qualität und Flexibilität in der Konstruktion und Gestaltung (Anpassung an unterschiedliche Rahmenbedingungen)
Diebstahl- und Vandalismussicherheit	
Standsicherheit für die Fahrräder	

Bild 3-5: Anforderungen an das Fahrradparken

Bei den Abstellanlagen hat sich auch in Ahrensburg das Modell „Kieler Bügel“ als freistehender **Fahrradbügel (Rahmenhalter)** mit einem günstigen Verhältnis von Qualität und Kosten etabliert. Diese Lösung sollte als Standardlösung im öffentlichen Raum Anwendung finden, je nach den örtlichen Rahmenbedingungen sind aber auch qualitativ gleichwertige Gestaltungsformen denkbar.

Um die städtebauliche Integration zu optimieren und die Akzeptanz sowohl seitens der Nutzer als auch potenzieller privater Investoren weiter zu verbessern, sollten, soweit gewünscht und sinnvoll, die Gestaltungsspielräume bei Fahrrad-Abstellanlagen im Hinblick auf **überdachte und verschließbare Stellplätze** erweitert werden. Diese Variante bietet sich in Ahrensburg für verdichtete Wohngebiete (Geschosswohnungsbau) und größere Arbeitsstätten, aber auch für bedeutende Verkehrsziele an.

Die Weiterentwicklung des Fahrradparkens sollte in enger Abstimmung und Kooperation mit externen Akteuren vor Ort erfolgen, um bedarfsgerechte Planungen zu erstellen, die Akzeptanz zu fördern und zusätzliche Finanzierungsquellen zu erschließen. Dabei sind vor allem **Kooperationen** mit Einrichtungen bzw. Institutionen anzustreben, die ein hohes Stellplatzpotenzial aufweisen oder/und einen hohen Stellplatzbestand verwalten. Dazu gehören vor allem:

- Wohnungsbaugesellschaften,
- Schulen / Ausbildungsstätten,
- zentrale Einrichtungen (Stadtverwaltung),
- Gewerbebetriebe („betriebliches Mobilitätsmanagement“) und
- Verkehrsunternehmen („Bike&Ride“).



*Innovative Fahrradbox für Bike+Ride im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr*



*Bild 3-6: Beispiele für Vorderradbügel in Ergänzung zum Standardbügel*

## Aufbau eines integrierten Wegweisungssystems

Ein schlüssiges Wegweisungssystem sollte fester Bestandteil jedes hochwertigen Fuß- und Radverkehrssystems sein, mit dem nicht nur die Transparenz und Orientierung gerade für Ortsunkundige verbessert, sondern auch eine hohe Präsenz des Fuß- und Radverkehrs im öffentlichen Raum erzeugt wird. Für die Stadt Ahrensburg wird einhergehend mit dem Ausbau der Fuß- und Radverkehrsanlagen perspektivisch die Installation einer integrierten Fuß-Radwegweisung empfohlen, wobei sich die Fußwegweisung auf die Ausweisung fußläufiger Ziele im Stadtzentrum konzentriert.

Für den Aufbau einer Wegweisung sind folgende **Anforderungen** zu beachten, um eine hohe Wirkung und Akzeptanz zu erzielen:

- Transparente Darstellung der Netzhierarchie (mit Kennzeichnung der übergeordneten Radrouten),
- gute Lesbarkeit und Verständlichkeit (Basislayout, Schriften, Farben, Piktogramme etc.),
- einheitliche Systematik in der Darstellung (Piktogramme, Logos, Verkehrsziele, Routenkennzeichnung etc.),
- Schnittstellenbildung mit regionalen Wegweisungssystem(en).

Aufgrund der komplexen städtischen Strukturen und der großen Anzahl von Verkehrszielen, wird als Schildertyp perspektivisch die Installation von **Tafel- oder Tabellenwegweisern** empfohlen. Diese bieten gerade an den größeren Knoten gegenüber den im ländlichen Raum üblichen Pfeilwegweisern eine bessere Erkennbarkeit und inhaltliche Übersicht und sind generell für städtische Räume am besten geeignet. Bestehende Wegweiser aus dem kreisweiten Radverkehrskonzept können vorübergehend bestehen bleiben. Die Neuordnung der Radwegweisung sollte aber auch zu einer „Ausmischung des Ahrensburger Schilderwaldes“ genutzt werden.



Bild 3-7: Layoutvorschlag für eine Ahrensburger Radwegweisung

## Entwicklung eines Radverkehrsmarketings

In Ahrensburg fehlt es bisher an einer gezielten Vermarktung insbesondere der Qualitäten des Radverkehrssystems. Das neue Radverkehrsmarketing sollte sich zunächst auf Basis-Informationen zum Radverkehrssystem sowie die vorhandenen und geplanten Qualitäten konzentrieren. Das Marketing sollte dann parallel mit der Aufwertung der Radverkehrsanlagen sukzessive ausgebaut werden. Beim Radverkehrsmarketing geht es um einen sinnvollen Mix aus sachlichen Informationen rund um den Radverkehr und offensiver Werbung für das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Für die Stadt Ahrensburg wird vorgeschlagen, folgende **Marketing- Aktivitäten** in den Vordergrund zu stellen:

- Etablierung eines griffigen Slogans / Logos zum Radverkehr als „Leitmotiv“ für alle Marketingaktivitäten,
- Entwicklung einer Produktlinie für Print-Informationen und Einbindung von Informationen in städtische Publikationen sowie den Internetauftritt der Stadt,
- besondere Vermarktung der künftigen Velorouten,
- Kampagne zur Verkehrssicherheit,
- Beratung privater Akteure / Interessenten zum Fahrradparken,
- Aufnahme der Velorouten in die Stadtkarte(n),
- kontinuierliche Kommunikation mit potenziellen Kooperationspartnern.

Insgesamt sollte das Marketing zum Radverkehr auf eine „einheitliche Basis“ gestellt werden, um Ressourcen effizient zu bündeln und die Wirkung zu verstärken. Eventuell bestehende Marketingaktivitäten externer Akteure (ADFC, Tourismus etc.) sollten möglichst mit eingebunden werden, um auch im Marketingbereich den Radverkehr aus „einem Guss“ zu präsentieren.

Neben den übergreifenden Marketing-Aktivitäten ist auch ein Zielgruppenmarketing anzustreben. Folgende teilweise bereits umgesetzte **Zielgruppenaktivitäten** stehen dabei im Vordergrund:

*Zielgruppe „Kinder und Jugendliche“:*

- Schulwegplan,
- Schulung der Verkehrssicherheit in Schulen und Kindergärten,
- Ausbildung (Fahrradschule) für Grundschüler,
- Informations-Stände im Rahmen von Schulveranstaltungen.

**Zielgruppe „Senioren“:**

- Informationsveranstaltungen über die Senioren-Verbände,
- Angebote für Fahrrad-Sicherheitstrainings,
- Fahrtraining für Pedelecs.

**Zielgruppe „Neubürger“:**

- Begrüßungspaket mit Informationen zum Radverkehrssystem,
- besondere Serviceangebote (z.B. Gutschein für Fahrrad-Check).

Zum Bestandteil eines langfristig erfolgreichen Radverkehrs-Marketings gehört auch der Aufbau von Kooperationen mit wichtigen Institutionen und Unternehmen. Dazu müssen die Vorzüge und das positive Image des Radverkehrs sowie Anreize für eine Radverkehrsförderung kommuniziert werden. Als wichtige **Kooperationspartner** in der Radverkehrsplanung und im Radverkehrsmarketing sind hervorzuheben:

- Wohnungsbaugesellschaften,
- Einzelhändler,
- Gewerbebetriebe / Unternehmen.



Bild 3-8: Beispiel für die moderne Gestaltung eines Radverkehrs-Marketings

### 3.4 Konzept für den ÖPNV

Auf die Konzeption des ÖPNV-Angebotes und speziell des Stadtverkehrs hat die Stadt Ahrensburg nur bedingten Einfluss, da sie kein ÖPNV-Aufgabenträger ist. Die Planung erfolgt durch den Kreis Stormarn in Kooperation mit dem HVV und den Verkehrsunternehmen. Die Stadt Ahrensburg leistet allerdings eine Cofinanzierung und wird in die Planungen intensiv mit eingebunden.

Der Rahmen für die ÖPNV-Entwicklung wird im **Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP)** festgelegt, dessen dritte Fortschreibung 2011 durch den Kreistag verabschiedet wurde. Dennoch wird im vorliegenden Masterplan Verkehr ein Grobkonzept für den ÖPNV vorgelegt, um die Interessenlage der Stadt aus gesamtverkehrlicher Sicht darzustellen und in den nächsten RNVP einzubringen. Dieses Konzept bildet die Basis für die weitere planerische und betriebliche Konkretisierung durch den HVV sowie die 2014 wieder anstehende Ausschreibung und **Neuvergabe des Stadtverkehrsnetzes**.

#### Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs

Die oberste ÖPNV-Funktionsstufe bilden die Verbindungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), für deren Verkehrsangebot das Land Schleswig-Holstein vertreten durch die LVS zuständig ist. Für die Stadt Ahrensburg bilden die bestehenden Bahnstrecken auch künftig das Grundgerüst des ÖPNV-Systems.

Um weitere ÖPNV-Potenziale zu erschließen, sollte vorrangig die **Regionalbahnachse weiterentwickelt** werden, da hier mit Hamburg, Bad Oldesloe, Bargteheide und Lübeck bedeutende verkehrliche Bezugspunkte für die Stadt Ahrensburg im Berufs- und Einkaufsverkehr liegen.

Mit einer Realisierung der **geplanten S-Bahn S4**, für die derzeit eine Vorentwurfsplanung läuft, kann zwar die Bahn-Bedienungshäufigkeit für Ahrensburg nochmals erhöht werden, aufgrund der längeren Fahrzeiten stellt die S4 allerdings zumindest für die Hauptrelation zur Hamburger Innenstadt ähnlich wie die U-Bahn keine deutlich verbesserte Fahrtalternative dar. Aus Sicht der Stadt Ahrensburg ist daher unbedingt die Beibehaltung und ggf. Verdichtung einer durchgehend vertakteten **Regionalexpressverbindung** vorrangig zu verfolgen. Im Übrigen kann die S4 auch ÖPNV-Nachfrage von der U1 abziehen und damit eine Überprüfung des Fahrtenangebotes nahelegen.

Der Bau der S4 wird in jedem Fall signifikante Auswirkungen auf die Liniennetz- und vor allem die Fahrplangestaltung des Stadtverkehrs haben, die jedoch aufgrund des Zeithorizontes nicht Gegenstand des Masterplans Verkehrs sind bzw. ggf. erst im Rahmen einer Fortschreibung zu aktualisieren wären.



Bild 3-9: Geplante Streckenführung der S4

### Ausbau des Angebotes im Regionalverkehr

Da der SPNV und die U-Bahn nur einen kleinen Teil der Siedlungsgebiete in der Region an Ahrensburg direkt anbinden, können nur mit einer deutlichen Akzeptanzsteigerung des Regionalverkehrs die Kfz-Zielverkehre nach Ahrensburg signifikant verringert werden. Nennenswerte Verkehrsverlagerungen auf den Regionalverkehr sind aber nur dann realistisch, wenn dieser ein „hochwertiges Angebot“ ausweist, das deutlich über dem sonst üblichen ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum liegt und folgende **Qualitätsmerkmale** aufweist, die auf einigen Verbindungen bereits teilweise umgesetzt sind, aber einen weiteren Ausbau erfordern:

- Weitgehend vertakteter Fahrplan,
- mindestens stündliche Bedienung an Wochentagen und möglichst halbstündliche Bedienung in den Hauptverkehrszeiten,
- Bedienung auch am Abend und am Wochenende ggf. durch Einsatz alternativer Bedienungsformen,
- geringe Umwegfahrten zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit zu den zentralen Verkehrszielen,

- direkte Anbindung der Hauptwohnstandorte in der Region an das Ahrensburger Stadtzentrum und das GE Nord,
- hochwertige Standards bei Fahrzeugen und Haltestellen,
- Vernetzung mit dem Individualverkehr (vorrangig Bike&Ride),
- Einbindung in Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung (s.u.).

Folgende von Ahrensburg ausgehenden **Bedienungssachsen** bzw. Verbindungen im Regionalverkehr sind in den kommenden Jahren in Koordination mit dem Stadtverkehr vorrangig aufzuwerten:

- Ahrensburg – Großhansdorf – Siek/Hoisdorf – Trittau,
- Ahrensburg – Ammersbek und
- Ahrensburg – Delingsdorf (mit Direktanbindung GE Nord).

### Optimierung des Angebotes im Stadtverkehr

Die Analyse hat ergeben, dass der Stadtverkehr auch im Vergleich zu anderen Kreisstädten und Mittelzentren in Schleswig-Holstein bereits ein hohes Angebotsniveau aufweist und hier kein vordringlicher Handlungsbedarf besteht. Bei der Optimierung des Stadtverkehrs sollte der Fokus auf eine Optimierung ausgewählter Linienvläufe und eine Angebotsaufwertung in den verkehrlichen Randzeiten gesetzt werden, die auch von den heutigen Fahrgästen am häufigsten bemängelt werden. Aufgrund der geringen Nachfragepotenziale ist hierbei der Einsatz alternativer Bedienungsformen zu prüfen.

Auch im Stadtverkehr ist die Verkürzung der Fahrzeiten ein wichtiges Anliegen, um speziell gegenüber dem Fahrrad konkurrenzfähig zu sein und neue Kunden für den ÖPNV gewinnen zu können. Im Rahmen der Liniennetz-Überplanung sollte auch eine Taktverdichtung auf einzelnen Linienabschnitten geprüft werden. Skizzen für ein neu-strukturiertes Liniennetz enthalten die Bilder am Ende dieses Kapitels. Dieser Vorschlag bedarf im Weiteren der Abstimmung mit dem HVV und dem Kreis Stormarn sowie einer Aufnahme in den vierten RNVP.

Die Anpassung des SPNV-Fahrplans zum Fahrplanwechsel 2012/2013 hat auf die Gestaltung des Stadtverkehrs keine gravierenden Auswirkungen. Durch die Verschiebung einiger Fahrplanlagen bei der Bahn erhöhen sich zwar einige Übergangszeiten zwischen Bahn und Bus, der halbstündliche **Rendezvouspunkt am Bahnhof** mit den günstigen Anschlüssen von/zur Bahn kann aber grundsätzlich bestehen bleiben.

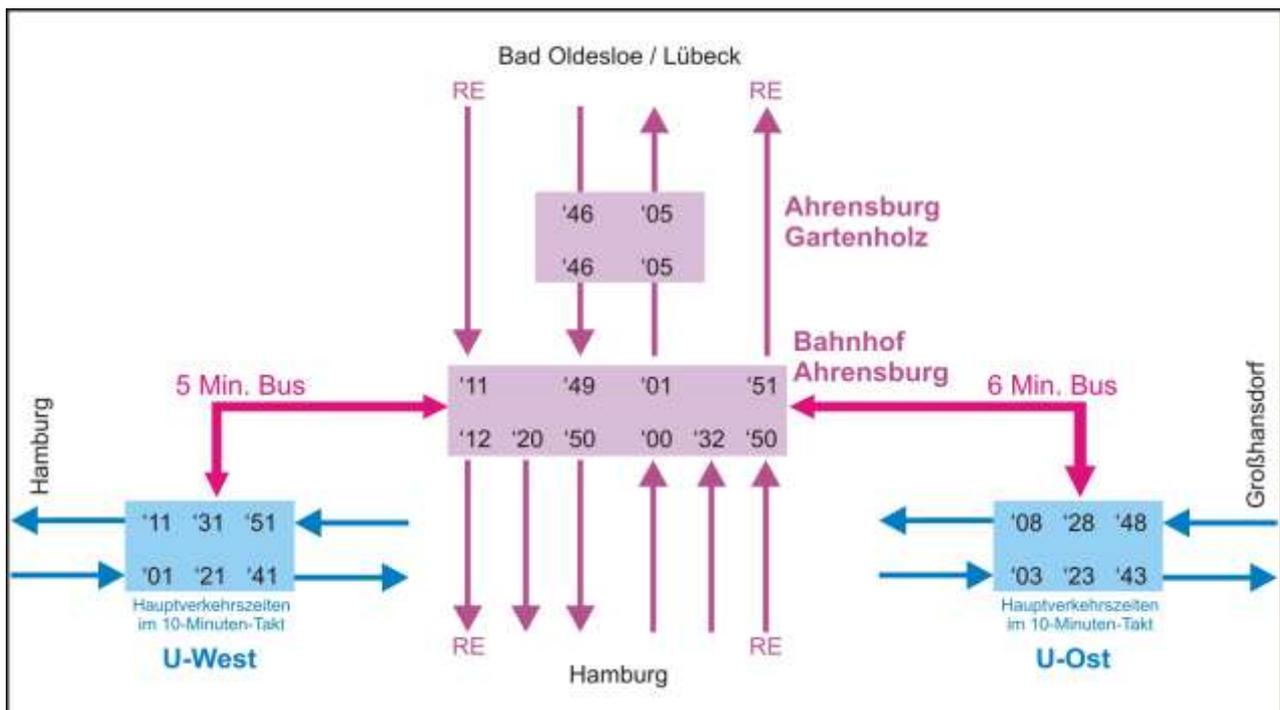


Bild 3-10: Anschlussituation für den Fahrplanentwurf 2013

Dem Nachteil eines nicht harmonisierten Taktfahrplans von Regionalbahn und U-Bahn wird durch eine Fahrtenverdichtung zwischen dem Bahnhof Ahrensburg und der Station U-West begegnet (s.u.).

Das ÖPNV-Konzept im Masterplan Verkehr beinhaltet folgende **angepasste Liniennetz- und Fahrplanstruktur** mit einer entsprechend abgestimmten, neu strukturierten Liniennummerierung:

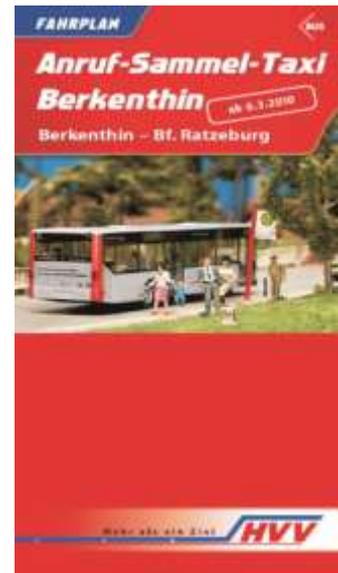
- Die **Linie 169** dient weiterhin zur Anbindung des Gewerbegebietes Nord und erschließt zusätzlich die neuen und noch entstehenden Gewerbeflächen im GE Beimoor Süd. Sie verkehrt künftig halbstündlich im Wechsel zwischen Kornkamp und Kurt-Fischer Straße. Die bisherige Linie 469 wird ersatzlos aufgegeben, da eine Anschlussbildung an der Bahnstation Gartenholz künftig nur noch mit einem unangemessen hohen Betriebsaufwand möglich ist. Durch den Halbstundentakt werden die Übergänge am ZOB sowohl von/zur Bahn als auch zu anderen Buslinien und somit auch die ÖPNV-Erreichbarkeit der Gewerbegebiete deutlich verbessert. Mit der vertakteten Regionallinie 8730 besteht zudem eine Anbindung Richtung Todendorf. In Reaktion auf die zunehmende Flexibilisierung der Arbeitszeiten und den Einzelhandel im GE Nord wird die Bedienung auf den Sonnabend ausgedehnt.

- Die **Linie 569** erschließt künftig zusätzlich das Wohngebiet Erlenhof. Aufgrund der starken Nachfrageverflechtungen auch über den ZOB hinaus bleiben die Linienführung über ZOB und U-West bis zum Heimgarten sowie der Halbstundentakt unverändert bestehen. Zu prüfen ist, ob im Gartenholz eine Aufgabe von Haltestellen erfolgen kann, um die Fahrzeit zu verkürzen. Ergänzt wird die Anbindung vom Erlenhof durch die Regionalbuslinie 8110, die an der Lübecker Straße eine zusätzliche Haltestelle „Erlenhof“ erhält. Bei Umsetzung der Nordtangente wäre die Führung einzelner Fahrten in den Hauptverkehrszeiten über das GE Nord zu empfehlen (ggf. auch über eine Fahrtenverdichtung).
- Für den Reeshoop wird die Fahrtenhäufigkeit verdichtet. Dies erfolgt zunächst durch die Fahrplanverdichtung der künftigen **Linie 369** von/nach Ammersbek auf einen Stundentakt (auch um den bisher starken Kfz-Bezug der Verkehre von/nach Ammersbek abzubauen) und einen zeitlich versetzten Stundentakt der Linie 269 zur Erschließung der Siedlung Steinkamp.
- Die **Linie 269** verläuft künftig von der Siedlung Steinkamp über das Stadtzentrum und den ZOB halbstündlich weiter wie bisher über U-Ost zur Siedlung Hagen und zum Waldgut Hagen bzw. zum Kratt. Zusätzlich wird vorgeschlagen, die Linie vom Braunen Hirschen über Eulenkrogstraße bis zur U-Volksdorf zu verlängern, um eine deutliche Fahrzeitverkürzung von/nach Volksdorf zu erreichen. Hier sind aber noch weitergehende Abstimmungen mit dem HVV und der Hansestadt Hamburg als ÖPNV-Aufgabenträger erforderlich. Durch die Durchbindung der Linie am ZOB entsteht eine direkte Anbindung des südlichen Stadtgebietes an den Rathausplatz.
- Die **Linie 469** übernimmt die Anbindung der Wohnbebauung in Wulfsdorf (Bornkampsweg), wird aber zur Fahrzeitverkürzung künftig auf dem kürzestem Wege über Hamburger Straße direkt zum Bahnhof und zum Stadtzentrum geführt. Von dort verläuft sie weiter über das Quartier Reeshoop und den Wulfsdorfer Weg zur Schule am Heimgarten. Um die ÖPNV-Nutzung noch attraktiver zu machen, wird hier ein Anschluss von/zum Regionalexpress empfohlen. Dadurch entsteht auf der Strecke U-West – Hamburger Straße – ZOB – Rathausplatz – Reeshoop ein annähernder 15-Minuten-Takt.
- Komplettiert wird das ÖPNV-Liniennetz in Ahrensburg durch die **Regionallinie 476**, die Ahrensburg mit dem wichtigen

regionalen Siedlungsschwerpunkt Großhansdorf verbindet und dann weiter über Hoisdorf nach Trittau führt. Hier wird aus Transparenzgründen ein Tausch der Liniennummern mit der 369 vorgenommen.

### ÖPNV-Angebot in verkehrlichen Randzeiten

Auf Linien und Fahrtrelationen mit abgestufter Nachfrage kann eine Linienbusbedienung in verkehrlichen Randzeiten unwirtschaftlich werden. Um den ÖPNV-Kunden dennoch eine Fahrtmöglichkeit anzubieten, wird für die Stadt Ahrensburg die Einführung eines Anrufsammeltaxen-Angebotes (AST) empfohlen, das bereits in vielen Bereichen des Kreises Stormarn und auch anderen HVV-Bereichen zum Einsatz kommt und sich als alternative Bedienungsform etabliert hat. Vorbehaltlich einer vertiefenden Prüfung kommt ein AST-Verkehr vor allem am Abend und am Sonntag für das südliche Stadtgebiet (Linie 269) und für Wulfsdorf (Linie 469) in Frage, während auf den Linien 369 (Reeshoop/Steinkamp/Ammersbek) und 569 (Erlenhof/Gartenholz/Wohngebiet West) die Busbedienung beibehalten werden sollte, so dass die Wohngebiete mit der höchsten Verdichtung weiterhin angebunden sind.



*Im HVV bereits etabliert:  
AST-Angebote*

### Verbesserung der Vernetzung des ÖPNV-Systems

Mit einer noch stärkeren Vernetzung im Busverkehrssystem könnten vor allem Einpendlerströme im Berufsverkehr verstärkt auf den ÖPNV verlagert werden. Für die Einpendler ist nicht nur die Anbindung des vom ZOB/Bahnhof fußläufig erreichbaren Stadtzentrums von Bedeutung, sondern vielmehr attraktive **Verbindungen in die nördlichen Gewerbegebiete**. Dazu ist die Linie 169 mit den übrigen Linien und dem Regionalverkehr abzustimmen, wobei der 30-Minuten-Takt hier künftig bessere Voraussetzungen bietet.

Speziell im Regionalverkehr ist außerdem die Vernetzung mit dem Individualverkehr weiterzuentwickeln, wobei dem Ausbau und der **Qualitätsverbesserung von Bike&Ride-Anlagen** eine hohe Bedeutung für die Flächenerschließung zugemessen wird. Hiermit könnten vor allem die Einzugsbereiche der „hochwertigen Linien“ erweitert werden. Die vertakteten Regionalbuslinien sollten zudem vermehrt auch Erschließungsfunktionen im Stadtgebiet übernehmen, um wichtige Verkehrsziele außerhalb des Stadtzentrums anzubinden.

## Überplanung des ZOB und Aufwertung weiterer Haltestellen

Mit der künftigen Durchbindung von Buslinien über den ZOB hinaus wird sich zwar der Bedarf an Überliegerplätzen am ZOB tendenziell verringern, perspektivisch ist aber dennoch eine **Überplanung der Verknüpfungsanlage** am Bahnhof anzustreben, um weitere Fahrplanverdichtungen zu ermöglichen, die Umsteigewege zu verkürzen und generell die Verknüpfungsanlage am Bahnhof transparenter und kundenfreundlicher zu gestalten.

Die **Haltestellengestaltung und -ausstattung** in der Stadt Ahrensburg entspricht dem vergleichsweise hohen HVV-Standard und ist für den Stadtverkehr als weitgehend angemessen zu bezeichnen. Moderne Haltestellen-Modulsysteme erlauben es heute, eine einheitliche Gestaltung („Corporate Design“) an unterschiedliche Ausstattungsstandards von der Einfachhaltestelle bis hin zur Schwerpunkthaltestelle anzupassen. Schwerpunkthaltestellen sollten generell mit einem beleuchteten Fahrgastunterstand ausgestattet sein. Aufgrund der hohen Erschließungsqualität und des kompakten Stadtgebietes sind **Fahrradabstellanlagen (Bike&Ride)** im Stadtverkehr nur an wenigen Stellen und in Kombination mit angrenzenden Nutzungen sinnvoll. Vorgeschlagen werden hier Standorte

- an allen Bahnstationen auch in Form überdachter und verschließbarer Stellplätze (weitergehende Empfehlungen enthält hierzu das B+R-Konzept der Metropolregion Hamburg),
- an der Schule Am Heimgarten und
- am künftigen Geschäftszentrum des Erlenhofes.

Die Bushaltestellen im Stadtgebiet sollten grundsätzlich als **Buskap** oder Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebildet werden, Busbuchten sollten nur noch in Ausnahmefällen an Hauptverkehrsstraßen zum Einsatz kommen.



*Beispiele für moderne ÖPNV-Verknüpfungsanlagen*

## Beschleunigung des Linienbusverkehrs

Die Akzeptanz des Linienbusverkehrs hängt sowohl in der Konkurrenz zum Pkw, im Stadtgebiet aber auch zum Fahrrad, entscheidend von den Fahrzeiten und der Zuverlässigkeit bei der Einhaltung des Fahrplans ab. Regelmäßige Behinderungen schwächen nicht nur die Zuverlässigkeit des ÖPNV, sondern erhöhen auch die Betriebsaufwendungen. Eine systematische ÖPNV-Beschleunigung ist mit zahlreichen Vorteilen verbunden, die sowohl den Fahrgästen als auch den Verkehrsunternehmen zugutekommen:

- Sicherung von Anschlüssen mit kurzen Übergangszeiten,
- Verkürzung von Reisezeiten durch schnellere Fahrzeiten,
- Erhöhung der Zuverlässigkeit bei der ÖPNV-Nutzung,
- Verbesserung des Fahrkomforts durch Verstetigung im Fahrtablauf,
- Einsparung von Kraftstoff und Reduzierung von Emissionen,
- Umsetzung von Einsparungspotenzialen im Fahrzeug- und Personalbereich und damit Erhöhung der Wirtschaftlichkeit.

Die Stadt Ahrensburg sollte gemeinsam mit dem HVV ein ÖPNV-Beschleunigungsprogramm mit dem Schwerpunkt auf der **LSA-Beeinflussung** durch den Linienbusverkehr konsequent umsetzen. Die technischen Voraussetzungen an den LSA sind bereits weitgehend gegeben, es bedarf aber einer Modernisierung des Verkehrsrechners und einer systematischen Überprüfung der Funktionsfähigkeit und der Wirksamkeit der LSA-Beeinflussung.

Insbesondere bei einer Umsetzung der Straßennetzergänzung(en) werden sich dahingehende Gestaltungsspielräume im Ahrensburger Straßennetz weiter erhöhen. Ausgenommen sind zunächst komplexe und stark belastete Knotenpunkte, an denen derzeit starke potenzielle Konflikte zwischen ÖPNV und Kfz-Verkehr und keine Leistungsreserven für eine Busbeschleunigung bestehen. Auch diese sollten aber im Rahmen einer verkehrstechnischen Überprüfung insbesondere bei einer erreichten Entlastung vom Kfz-Verkehr in einer zweiten Stufe mit einbezogen werden.

Anzustreben ist bei der LSA-Beeinflussung eine weitgehende Bevorrechtigung des ÖPNV an den LSA. Hierbei wird empfohlen, Vorrangeingriffe für den ÖPNV an LSA nur durchzuführen, wenn diese in der Folgestrecke im Sinne eines Maßnahmenbündels entsprechend weitergeführt werden können. Ansonsten könnte es lediglich zu einer räumlichen Verlagerung der Verlustzeiten oder einem unkoordinierten Beschleunigungseffekt kommen.

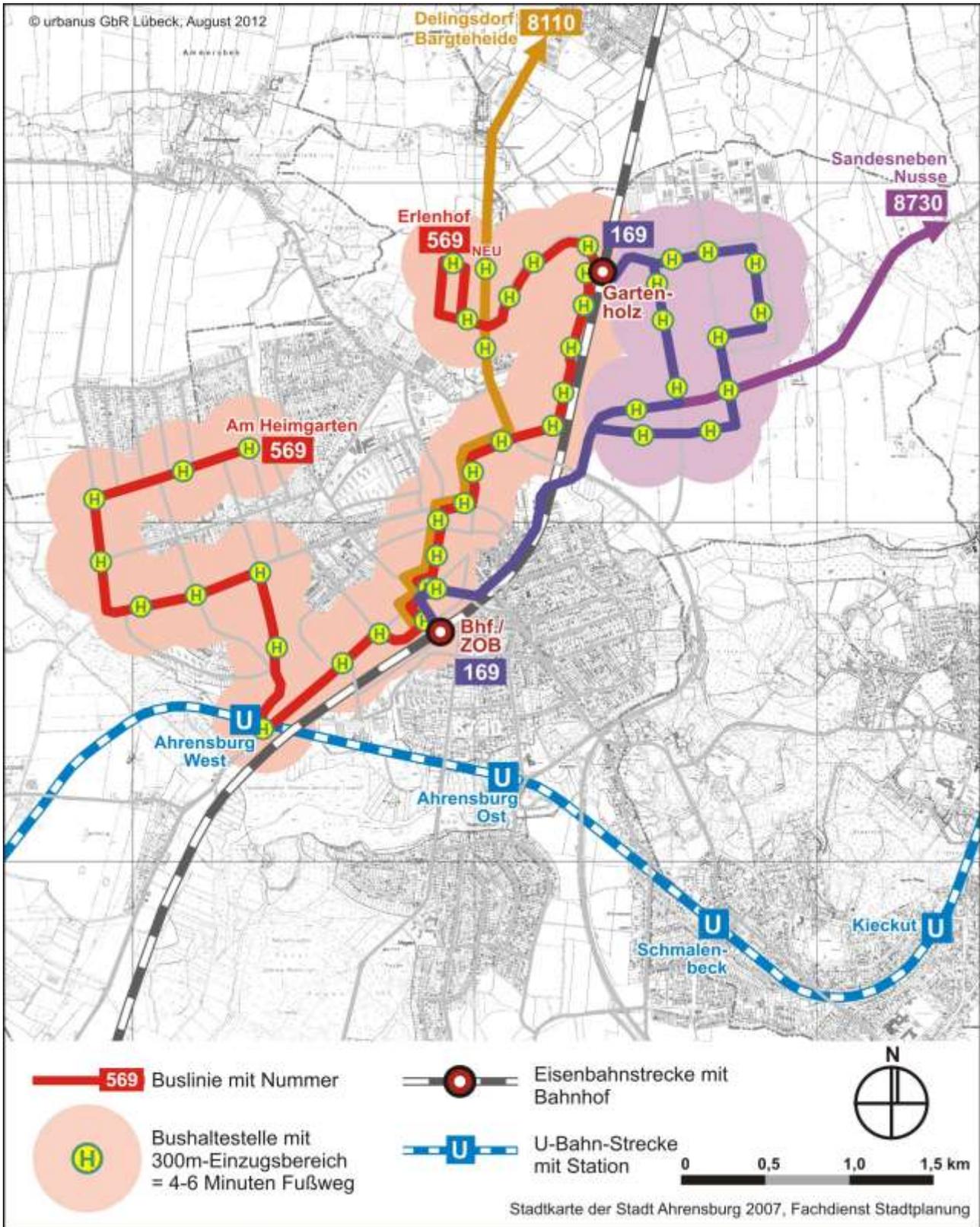


Bild 3-11: Entwurf für ein optimiertes Liniennetz im Stadtverkehr /Teil 1

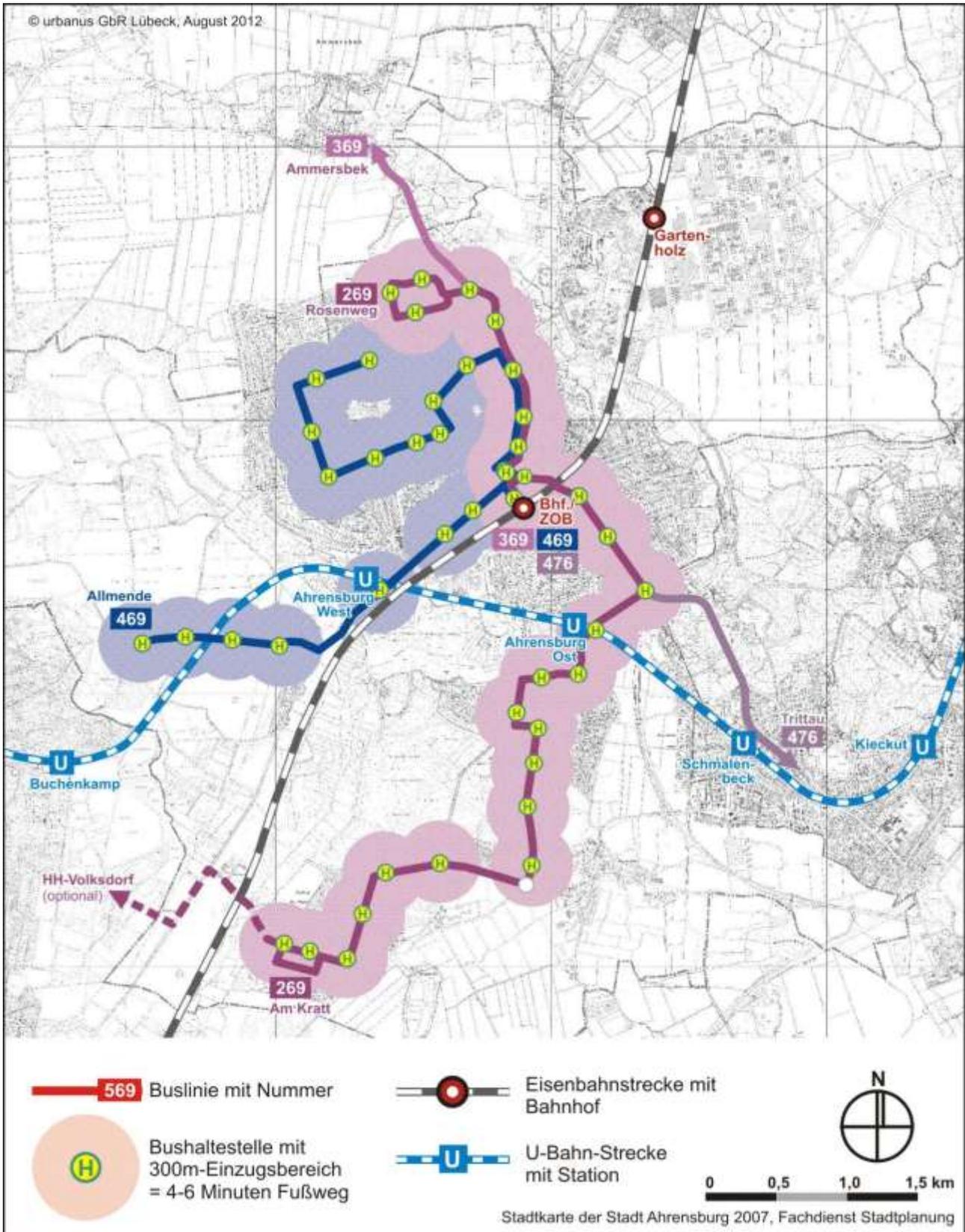


Bild 3-12: Entwurf für ein optimiertes Liniennetz im Stadtverkehr /Teil 2

### 3.5 Konzept für den Kfz-Verkehr

#### Ausbau des Straßennetzes

Von erster Priorität bei den Neubaumaßnahmen ist wegen der hohen verkehrlichen Wirksamkeit und der Bedeutung für die gesamte Ahrensburger Stadtentwicklung der **Bau der Nordtangente** in der favorisierten stadtnahen Lage (vgl. Kapitel 2, Planfall 3). Hier sind die Trassenkonkretisierung sowie die Abstimmung mit dem LBV-SH, dem Kreis und der Nachbargemeinde Delingsdorf voranzutreiben.

An zweiter Position in der verkehrlichen Bedeutung steht die Realisierung einer **südlichen Stadttangente**, wobei vom Gutachter aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht weiterhin eine Verfolgung der „Kuhlenmoortrasse“ favorisiert wird. Für eine abschließende fundierte Entscheidung über die beiden Trassenvarianten einer südlichen Stadttangente sind aber weitergehende Prüfungen von nichtverkehrlichen Aspekten sinnvoll. Dabei sollte auch der Kontakt mit der Hansestadt Hamburg aufrechterhalten werden, um weiterhin Lösungsansätze für eine abgesetzte Südumfahrung auszuloten. Derzeit wird einer Realisierung aber keine reelle Chance eingeräumt, so dass es derzeit letztlich keinen Lösungsansatz für das südliche Stadtgebiet gibt.

Für die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit beider Umfahrungslösungen ist von zentraler Bedeutung, in welchem Umfang und welcher Qualität verkehrsberuhigende Maßnahmen mit Verbesserungen der straßenräumlichen Qualität auf den zugeordneten bzw. zu entlastenden Straßen umgesetzt werden können. Ohne diese Komplementärmaßnahmen wird der Nutzen relativiert und damit auch die grundsätzliche Berechtigung der Netzschlüsse in Frage gestellt.

Verkehrlich kritisch ist in diesem Zusammenhang die Anbindung von verkehrsintensiven Einrichtungen im gesamten nördlichen Stadtgebiet insbesondere des großflächigen Einzelhandels zu sehen, die sich negativ auf die Leistungsfähigkeit dieses neuralgischen Straßennetzbereichs auswirkt. Weitere Anbindungen bzw. städtebauliche Verdichtungen sind daher in diesem Bereich grundsätzlich sensibel zu handhaben.

## Verkehrsberuhigung

Die **Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen** im untergeordneten Straßennetz ist heute ein Standardinstrument der Verkehrsentwicklungsplanung. Die umfangreichen wissenschaftlichen Erkenntnisse belegen eindeutig die positiven Auswirkungen auf die Wohn(umfeld)qualität und die Verkehrssicherheit. Auch die Stadt Ahrensburg hat in den letzten Jahren die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h bzw. die Einrichtung von Tempo-30-Zonen deutlich ausgeweitet und hier einen hohen Flächendeckungsgrad erreicht.

Generell sollten künftig sämtliche Straßen außerhalb des übergeordneten Netzes (klassifizierte Straße, städtische Hauptverkehrsstraße, Haupterschließungsstraße) verkehrsberuhigt bzw. mit Tempo-30 belegt werden. **Von der Verkehrsberuhigung ausgenommen** werden sollten in der Regel lediglich

- Straßen des künftigen „Vorbehaltsnetzes“
- anbaufreie Straßen,
- Straßen in Gewerbegebieten (Verkehrsberuhigung i.d.R. nicht erforderlich),
- Straßen mit Linienbusbedienung (kurze 30 km/h-Abschnitte sind aber vertretbar, auf bauliche Einschränkungen sollte aber verzichtet werden),
- Straßen mit nachweislich geringen Konfliktpotenzialen.

Im Zusammenhang der angestrebten weiteren Verkehrsberuhigung und einer Erhöhung der straßenräumlichen Verträglichkeiten im Stadtstraßennetz wird eine nochmalige **Überprüfung des Vorbehaltsnetzes** empfohlen.

In Straßen mit angrenzender Wohnnutzung sollten sukzessive die **Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen hinterlegt** bzw. unterstützt werden. Um den Aufwand zu minimieren, sollten die entsprechenden Umgestaltungen mit Straßensanierungsarbeiten oder Arbeiten an der Stadttechnik koordiniert werden.

Der **Radverkehr in Tempo-30-Zonen** wird grundsätzlich in der Fahrbahn geführt, eventuell noch vorhandene Benutzungspflichten von Radwegen und gemeinsamen Geh-Radwegen sind zu überprüfen und tendenziell aufzuheben. In Abhängigkeit der Örtlichkeit und der Verkehrssicherheitslage können bei Erfordernis (z.B. starker Schülerverkehr) ggf. die Gehwege für die Radnutzung freigegeben werden.

Vorhandene **straßenbegleitende Radwege** im übergeordneten Straßennetz von ausreichender Qualität (!) können benutzungspflichtig bleiben. Bei nicht vertretbarer Qualität ist die Benutzungspflicht gemäß der aktuellen Rechtsprechung unter Berücksichtigung der Netzfunktion, der Nutzungsintensität und der Kfz-Belegung im angrenzenden Straßenraum zu überprüfen und ggf. aufzuheben bzw. durch Markierungslösungen zu ersetzen.

### **Erhöhung der straßenräumlichen Verträglichkeit**

Für einige städtische Straßen werden sich mit den im Masterplan Verkehr vorgesehenen Maßnahmen spürbare Entlastungen im Kfz-Verkehr ergeben, die auch Potenziale zur Reduzierung der Leistungsfähigkeit eröffnen. In Straßen mit hohen Unverträglichkeiten sowie in Straßen, die eine wichtige Funktion im Fuß- und Radverkehrskonzept und/oder für den Stadtverkehr einnehmen, sollten diese Potenziale konsequent für eine **qualitative Anpassung der Straßenräume** genutzt werden. Dies beinhaltet je nach Einzelfall:

- Umsetzung ordnungsrechtlicher Maßnahmen (v.a. Tempo-Limit, Lkw-Fahrverbot),
- Umgestaltung von Busbuchten zu Haltestellen-Kaps oder Haltestellen am Fahrbahnrand,
- Rückbau der Fahrbahnbreite zugunsten eines Ausbaus der Fuß- und Radverkehrsanlagen mit verstärktem Fokus auf Rad- und Schutzstreifen beim Radverkehr,
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze für den Kfz- und Radverkehr.

In Bezug auf das Stadtzentrum sind weitere Ausführungen hierzu dem teilräumlichen Konzept (vgl. Kapitel 3.6) zu entnehmen. Priorität liegt hier auf der Achse Große Str. – Schloss/Marstall, der Manfred-Samusch-Str. in Verbindung mit dem Rathausplatz, dem Reeshoop und der Manhagener Allee.

Für den **Braunen Hirsch** wird trotz des überdurchschnittlich hohen Anteils an Durchgangsverkehr aufgrund der noch moderaten Kfz-Gesamtbelegung kein vordringlicher Handlungsbedarf gesehen. Dennoch sollten verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich der Wohnbebauung zwischen Pionierweg und Am Kratt überprüft werden. Zudem wird ein Lkw-Nachtfahrverbot für den Straßenzug Brauner Hirsch – Dorfstraße empfohlen.

Alle Maßnahmen sind mit dem **Lärmaktionsplan** zu koordinieren und in dessen Rahmen ggf. zu ergänzen und zu konkretisieren.

## Übergeordnetes Konzept für den ruhenden Verkehr

Der ruhende Verkehr ist eine wichtige „Stellschraube“ zur Beeinflussung des Kfz-Verkehrs. In der Stadt Ahrensburg ist räumlich gesehen in folgenden Bereichen **Handlungsbedarf** gegeben:

- Umfeld des Bahnhofs (übergeordnet, vor allem Überprüfung der P+R-Nachfrage und des P+R-Konzeptes),
- Stadtzentrum (weitere Harmonisierung der Parkgebühren, Erhaltung der vorhandenen Parkplatz-Kapazitäten, Optimierung des Parkleitsystems) sowie
- GE Nord (Konzept für das Lkw-Parken).

Aufgrund des hohen Parkdrucks in Verbindung mit begrenzten Flächenressourcen ist eine langfristig zielführende Lösung meist nur über eine **Kombination von Maßnahmen** zu erreichen:

- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung,
- Verlagerung von Verkehren auf den Radverkehr und ÖPNV,
- moderate Ausweitung der Kapazitäten.

Ein besonderer Problembereich hat sich in den letzten Jahren im **Umfeld des Bahnhofs** entwickelt. Durch den zunehmenden Pendlerverkehr nach Hamburg („P+R“) und die Überlagerung mit dem zentrumsbezogenen Verkehr (v.a. Berufs- und Einkaufsverkehr) bestehen hier inzwischen Nachfrageüberhänge, die bereits zu einem „Einsickern“ von Parksuchverkehr in die benachbarten Wohnstraßen führen. Auch das P+R-Parkhaus und die Fahrrad-Abstellanlagen sind überlastet. Es wird daher empfohlen, im Kontext mit der ebenfalls erforderlichen Neustrukturierung der Verknüpfungsanlage für den Linienbusverkehr (vgl. Kapitel 3.4) eine integrierte Überplanung des Bahnhofsumfeldes vorzunehmen und dabei folgende **verkehrliche und städtebauliche Aspekte** bzw. Fragestellungen mit einzubeziehen:

- Handlungsspielräume für eine Reduzierung der P+R-Nachfrage,
- Möglichkeiten einer Kapazitäts- und Komfortausweitung für P+R und B+R,
- Perspektiven einer Funktionstrennung von bahnhofs- und zentrumsbezogenem Verkehr,
- mögliche Maßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigung der angrenzenden Wohngebiete sowie
- Konsequenzen aus einer möglichen städtebaulichen Umnutzung des Lindenhofes.

Die **Justierung zwischen Angebot und Nachfrage** im ruhenden Verkehr erfolgt im Wesentlichen über die Höhe der Parkgebühren (z.B. auch Tagesticket), das Zeitfenster (z.B. auch mit kostenlosem Kurzzeitparken) und Sonderparkrechte (z.B. Schwerbehinderte, Ladezonen).

Generell ist ein verstärkter Fokus auf eine Verkehrsverlagerung der hohen Zielverkehre aus der Region auf qualitativ hochwertige Angebote des Radverkehrs und vor allem des (regionalen) ÖPNV zu legen. Das Konzept zum ruhenden Verkehr im Stadtzentrum ist im Rahmen des teilräumlichen Konzeptes weiter konkretisiert (siehe Kapitel 3.6).

Eine Parkraumbewirtschaftung ist nur dann wirksam und effizient, wenn eine kontinuierliche **Überwachung** und eine konsequente Sanktionierung von Verstößen erfolgen. Dazu sind entsprechende Ressourcen bei der zuständigen Stadtverwaltung („Ordnungsdienst“) bereitzustellen. Darüber hinaus sollten zur Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit auf **moderne Abrechnungssysteme** wie das Handy-Ticket oder bargeldlose Zahlungssysteme gesetzt werden.

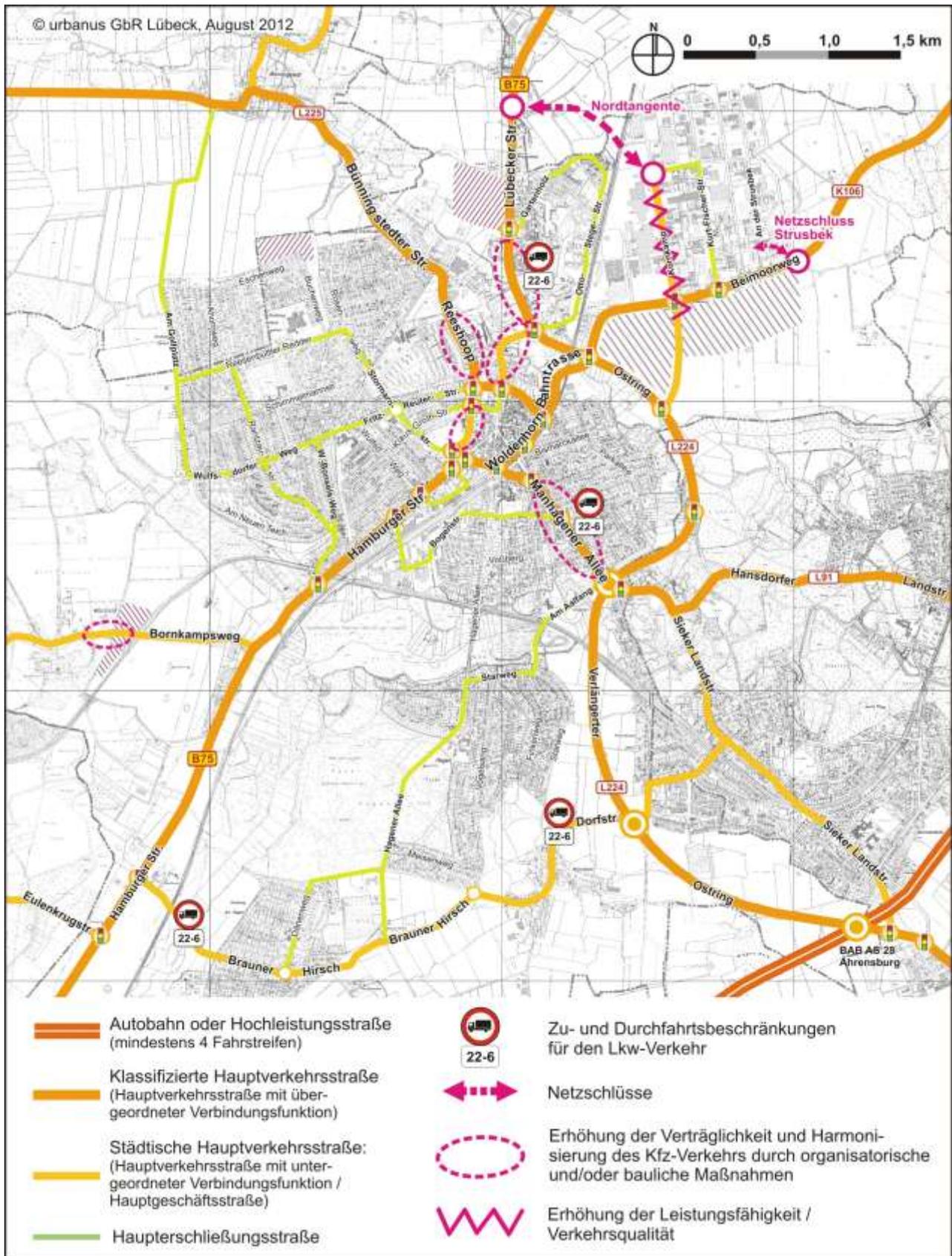


Bild 3-13: Zielkonzept gesamtstädtisches Straßenverkehrssystem 2025

### 3.6 Teilräumliches Konzept für das Stadtzentrum

#### Einordnung der verkehrlichen Maßnahmenvorschläge

Das Ahrensburger Stadtzentrum ist nicht nur der bedeutendste verkehrliche Bezugspunkt in der gesamten Region, wo sich alle Verkehre in räumlicher und funktionaler Hinsicht bündeln, sondern in der Überlagerung verkehrlicher und städtebaulicher Interessenlagen auch das mit Abstand **komplexeste Planungsgebiet im Stadtraum**. Die verkehrs-städtebauliche Qualität im Stadtzentrum beeinflusst zudem maßgeblich die Entwicklung der Gesamtstadt.

Es ist im Rahmen der Aufstellung des Masterplans Verkehr nicht möglich, aber auch nicht erforderlich, alle verkehrlichen Maßnahmen im Detail abschließend zu entscheiden. Insbesondere das Konzept zur Erschließung und Verkehrsberuhigung des Stadtzentrums einschließlich des Umgangs mit verkehrsberuhigten Bereichen bedarf eines anschließenden **intensiven Planungs- und Abstimmungsprozesses** mit Beteiligung der Öffentlichkeit, des Einzelhandels und der Gewerbebetriebe. Die hierzu vorgeschlagenen Maßnahmen sind insofern als Ideenskizzen zu verstehen, um die notwendige Diskussion im Spannungsfeld von Städtebau / Freiraum, verkehrlicher Erreichbarkeit / Durchlässigkeit und Aufenthalts- / Lebensqualität voranzubringen. Der Masterplan Verkehr soll einen zunächst verkehrlich orientierten Anstoß für diese Diskussion geben.

#### Straßennetz und Verkehrsberuhigung

Auf Basis des alten Generalverkehrsplans wurden in den zurückliegenden Jahren Umstrukturierungen des Erschließungs- und Parkierungskonzeptes im Stadtzentrum vorgenommen, die zu einer Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Zentrums-Ring und einer damit einhergehenden Abnahme des Kfz-Verkehrs in sensiblen Straßen, die gleichzeitig verkehrsberuhigt wurden, geführt haben.

Mit dem Bau des CCA wurde zudem die zweite Fußgängerzone in Ahrensburg eingerichtet, so dass sich zusammen mit der neu gestalteten Großen Straße zwischen Rathausplatz und Bei der Doppelreihe eine insgesamt fuß- und fahrradfreundliche Gestaltung ergibt.

Um die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum, aber auch die Akzeptanz des Fuß- und Radverkehrs weiter zu stärken, wird im Masterplan Verkehr auf eine **Erweiterung der Verkehrsberuhigung** mit einer Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs gesetzt. Im Vordergrund stehen hier folgende Bereiche:

- Große Straße (Nord / Am alten Markt),
- Hamburger Straße (Zentrum),
- Hagener Alle (Zentrum) und
- Manhagener Allee (Zentrum).

Im ersten Schritt könnten verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfolgen (z.B. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Neuordnung des ruhenden Verkehrs, eingeschränkte Lkw-Fahrverbote). Perspektivisch ist aber eine Umgestaltung der Straßenräume zu Mischflächen bzw. nach dem Shared-Space-Prinzip anzustreben, um die städtebaulichen Potenziale zu erschließen. Mit der Verkehrsberuhigung soll der Kfz-Verkehr im südlichen Zentrumsbereich weiter reduziert und verträglicher gestaltet werden.



Bild 3-14: Beispiel eines Shared Space in der Stadt Bohmte

Weiter wird auch für den **Bereich um den Bahnhof** und den Lindenhof eine weitergehende Verkehrsberuhigung angestrebt. Welche Maßnahmen hier konkret zur Anwendung kommen (können), hängen allerdings wesentlich von der künftigen Gestaltung des ZOB und der städtebaulichen Entwicklung des Lindenhofes ab.

Auch der **Zentrums-Ring** sollte langfristig städtebaulich aufgewertet und für den Fuß- und Radverkehr attraktiver gemacht werden. Aufgrund der Straßenraumquerschnitte und der starken Interessenüberlagerung aller Verkehrsträger sind die Handlungsspielräume hier aber gering.



## Ruhender Verkehr

Beim ruhenden Verkehr im Stadtzentrum stehen zwei Aktivitäten im Vordergrund:

- Finale Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung,
- räumliche Anpassung der Parkierungskapazitäten.

Es wird empfohlen, künftig alle öffentlichen Parkierungsanlagen gebührenpflichtig zu bewirtschaften und die Auslastung peripher gelegener Anlagen (z.B. Parkhaus Alte Meierei) über geringe Parkgebühren und eine unbegrenzte Aufenthaltsdauer zu fördern. Damit könnte auch eine gleichmäßigere Verteilung der Zielverkehre erreicht werden. In die Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung sollten auch die privaten Betreiber von Parkierungsanlagen mit einbezogen werden, da hier keine direkte Beeinflussungsmöglichkeit seitens der Stadt Ahrensburg besteht.

Eventuell wird es in einer zweiten Stufe notwendig sein, auch die Parkraumbewirtschaftung in den ans Stadtzentrum angrenzenden Wohnstraßen anzupassen (z.B. Fritz-Reuter-Str.). Dies ist aber von der weiteren Entwicklung des Parkverkehrs und der Parkraumkapazitäten abhängig zu machen.

Das Stadtzentrum Ahrensburg verfügt über ausreichende **öffentlich zugängliche Parkplatzkapazitäten**, die nur an wenigen Tagen im Jahr nahezu voll ausgelastet sind (z.B. wenn an Wochenmarkt- und Veranstaltungstagen der Rathausplatz nicht verfügbar ist). Dabei werden auch wertvolle städtebauliche Entwicklungsflächen als Parkplätze genutzt (z.B. Rathausplatz, Lindenhof). Um eine gezielte Steuerung des Parksuchverkehrs zu ermöglichen und Kfz-Verkehr in sensiblen Bereichen zu minimieren, sollten kleinere Anlagen in zentraler Lage reduziert oder in der Nutzung stark eingeschränkt werden (z.B. Große Straße).

Auf der anderen Seite sind im Bereich des westlichen Stadtzentrums **weitere Kapazitäten** zu entwickeln, wenn der Rathausplatz neu strukturiert wird sowie Parkplätze im Straßenraum durch die Umgestaltung der Zentrumsstraßen oder neue städtebauliche Nutzungen dauerhaft entfallen. Als Mindestforderung sind die Kapazitäten der entfallenden Parkierungsmöglichkeiten zu ersetzen, um eine Unterversorgung zu vermeiden. Als Standort für eine Ersatz-Parkierungsanlage wird eine erweiterte Tiefgarage unter dem Rathausplatz (mit Anbindung an die CCA-Garage) oder ein integriertes Parkhaus als Neunutzung südlich des Rathausplatzes favorisiert.

## Fußverbindungen und Aufenthaltsbereiche

Der Fußverkehr hat im Stadtzentrum und hier insbesondere in der zentralen Einkaufszone den größten Anteil am Gesamtverkehr. Da die Besucher des Stadtzentrums sich vor allem zu Fuß bewegen, beeinflusst die Qualität für die Fußgänger maßgeblich auch die Attraktivität des Stadtzentrums insgesamt. Bei den Anlagen des Fußverkehrs überlagern sich in besonderer Weise verkehrliche und städtebauliche Anforderungen.

Im Vordergrund stehen im Stadtzentrum die bereits im ISEK thematisierte **Aufwertung und Erweiterung der Aufenthaltsbereiche**. Generell wird gerade bei den meisten Plätzen funktionaler und gestalterischer Verbesserungsbedarf gesehen. Vorrangig sind hier

- der Rathausplatz und
- der Bereich Schloss / Marstall

nachrangig sind

- das Rondeel im Kontext mit der Umgestaltung der „Zentrumsstraßen“.

Neben der Aufenthaltsqualität bedarf es aber auch einer **komfortablen und sicheren Gestaltung der Zuwegungen** bzw. der äußeren Anbindung des Stadtzentrums. Da im Stadtzentrum auch weiterhin ein hoher Anteil Wohnnutzung gesichert werden soll, sind vor allem attraktive, möglichst Kfz-freie Wege von der Fußgängerzone und den verkehrsberuhigten Zonen in die benachbarten Wohnquartiere auszubauen. Vorrangiger Handlungsbedarf wird für folgende Verbindungen gesehen:

- Rathausplatz – Manhagener Allee,
- Rathausplatz – Quartier Reeshoop und
- Große Straße – Schäferweg.

Die dritte Komponente für einen attraktiven Fußverkehr sind die bereits vorstehend erläuterten verkehrsberuhigten „Zentrumsstraßen“, die an die Fußgängerzone und das Rondeel angrenzen und ebenfalls die Aufenthalts- und Verbindungsqualität stärken.

## Führung der Radrouten

Für den Radverkehr ist zunächst die im Radverkehrskonzept dargestellte **äußere Erreichbarkeit / Anbindung des Stadtzentrums** von übergeordneter Priorität. Aufgrund der räumlichen Ausdehnung des Zentrumsbereiches ist es aber ebenfalls bedeutsam, die Radrouten an günstigen Stellen an den zentralen Bereich / die Fußgängerzone anzubinden und auch eine gute Durchlässigkeit herzustellen.

Unter Berücksichtigung der verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen ist die bereits praktizierte weitgehende **Öffnung der Fußgängerzonen** für den Radverkehr die beste Lösung, um eine attraktive (=Kfz-freie) Durchfahrbarkeit des zentralen Bereichs insbesondere in Ost-West-Richtung zu sichern und damit gegenüber dem Kfz-Verkehr kurze Fahrzeiten zwischen einzelnen Zielen bzw. im gesamten Nahbereich der Fußgängerzone zu ermöglichen. Die Querschnitte der Fußgängerzonen sind überwiegend ausreichend, um die Konfliktpotenziale zwischen Fußgängern und Radfahrern zu minimieren. Dennoch bedarf es einer systematischen Beobachtung der Situation.

Die konzipierten **Velo- bzw. Hauptrouten** queren das Stadtzentrum über folgende Verbindungen, die entsprechend fahrradfreundlich zu gestalten sind:

- Reeshoop – Manfred-Samusch-Straße – Alte Reitbahn,
- Am alten Markt – Große Straße – Rondeel – Hagener Allee (Zentrum) und
- Bei der Doppeleiche – Woldenhorn.

In erster Priorität sollte die Nord-Süd-Verbindung über die Große Straße im Kontext mit der verkehrs-städtebaulichen Neugestaltung weiter entwickelt werden, da hiervon die meisten Radnutzer profitieren. Mit der neu gestalteten Großen Straße ist hier ein erster Meilenstein gesetzt. Gleichrangig wird der Ausbau einer attraktiven Ost-West-Verbindung vorgeschlagen, vorzugsweise über die verkehrsberuhigte Klaus-Groth-Straße und die Fußgängerzone am CCA. Damit entsteht ein vollständiges „**Achsenkreuz**“ für die **Radverkehrsführung** mit „Schnittpunkt“ in der Großen Straße.

## Fahrradparken

Die Akzeptanz des Radfahrens wird maßgeblich durch das Angebot an Abstellmöglichkeiten am Zielort der Fahrt beeinflusst. Die wichtigste Anforderung an die Fahrradabstellanlagen ist neben der Sicherheit die Nähe zum aufgesuchten Verkehrsziel. Zu weit entfernt liegende Abstellplätze werden in der Regel nicht angenommen und fördern das „Wildparken“. Für das Ahrensburger Stadtzentrum wird daher ein „Kordon“ **dezentraler Abstellanlagen** rund um die Fußgängerzone und das Rondeel - bevorzugt an den Anbindungspunkten der Radhaupttrouten - vorgeschlagen, die jeweils über mindestens 20 Stellplätze verfügen.

Eine neue **Radstation am Bahnhof** (auch für die B+R-Nutzung) und eine Abstellanlage an der Hagener Allee (Zentrum) bilden die zentralen Anlagen für das südliche Stadtzentrum. Zu überplanen und zu ergänzen sind Abstellplätze am Rathausplatz und in der Hamburger Straße (Zentrum) sowie Am alten Markt. Bei ungünstiger Flächenverfügbarkeit ist ggf. eine Integration von Fahrradstellplätzen in Kfz-Parkieranlagen vorzunehmen (vgl. folgendes Bild).

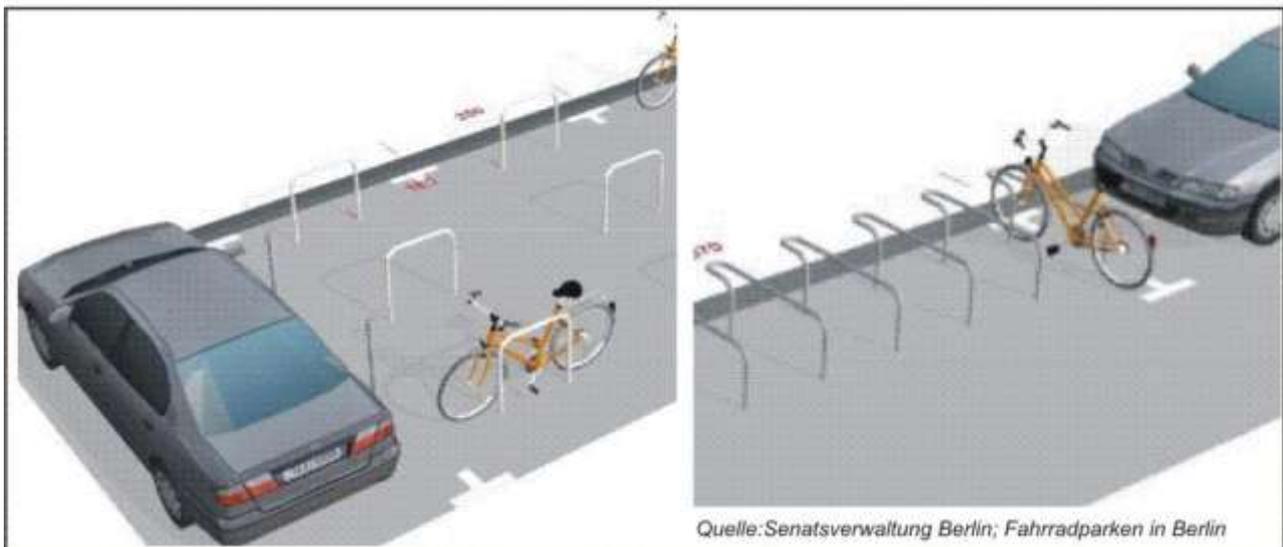


Bild 3-15: In Kfz-Parkieranlagen integriertes Fahrradparken

Unter städtebaulichen Gesichtspunkten sollte auf Abstellplätze unmittelbar vor Einkaufsläden weitgehend verzichtet werden, oder diese in Kooperation mit dem Einzelhandel zumindest auf eine geringe Zahl limitiert und einheitlich gestaltet werden. An den Hauptschnittstellen der Velorouten sollten mittelfristig an 2-3 Standorten auch **überdachte und abschließbare Abstellplätze** angeboten werden (bevorzugt im Bereich der Großen Straße und am Bahnhof).



### 3.8 Flankierende Maßnahmen zum Verkehrskonzept

#### Verkehrssteuerung / Verkehrssystemmanagement

Unter dem Begriff „Verkehrssystemmanagement“ (VSM) werden vor allem verkehrslenkende Maßnahmen zur Umsetzung der StVO oder anderer Ziele wie die möglichst störungsfreie oder stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs verstanden.

Die Stadt Ahrensburg hat mit der Installation eines Verkehrsrechners sowie ihrem statischen Wegweisungs- und Parkleitsystem bereits gute Grundvoraussetzungen für ein Verkehrssystemmanagement. Bei der kontinuierlichen Weiterentwicklung bzw. Optimierung der Signalsteuerung besteht aber in Kombination mit einer unbedingt notwendigen **Modernisierung des Verkehrsrechners** weiterhin Handlungsbedarf. Hierzu sollten systematische Staubeobachtungen und Überprüfungen der LSA-Beeinflussung durch den ÖPNV sowie Auswertungen der Daten des Verkehrsrechners vorgenommen werden (ggf. auch als Bestandteil des Monitorings (vgl. Kapitel 4).

Ebenfalls fester Bestandteil des VSM sollte die Ausweitung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) auf den Betrieb des Regionalverkehrs sein, das insbesondere auch für die **Beeinflussung von Lichtsignalanlagen** erforderlich ist. Die Busse des Stadtverkehrs sind bereits dahingehend ausgerüstet.

Vor dem Hintergrund des im Rahmen von Geschwindigkeitsauswertungen festgestellten hohen Geschwindigkeitsniveaus in einigen Straßen (vgl. Teil 2 des Masterplans) wird zur Geschwindigkeitsmessung, zur Verstetigung des Verkehrsflusses und zur Minderung der Unfallgefahren ein punktueller **Einsatz dynamischer Geschwindigkeitsanzeigen** vorgeschlagen, insbesondere in Straßen mit einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit (30 km/h oder weniger).

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbestandorte und zur Entlastung der Wohngebiete vom Schwerverkehr ist ein **Lkw-Führungskonzept** zu erstellen. Ziel eines „Lkw-Vorzugsnetzes“ ist die Gewährleistung einer weitgehend behinderungsfreien Abwicklung des Lkw-Verkehrs unter Umgehung sensibler Straßenzüge: Neben den technischen und organisatorischen Maßnahmen ist vor allem eine möglichst umfangreiche Information der Speditionen und Gewerbebetriebe Bestandteil des Führungskonzeptes. Dabei sind auch restriktive Maßnahmen im Netz zu ergreifen (z.B. Lkw-Nachfahrverbot). Die konkreten Maßnahmen sind mit der Wirtschaft und den Verbänden abzustimmen.

Baustellen, Veranstaltungen auf Straßen und sonstige Störungen haben zum Teil große Auswirkungen auf das Verkehrssystem, unterliegen aber meist anderen „Gesetzmäßigkeiten“ als der Alltagsverkehr. Ein hochbelastetes Straßennetz wie in Ahrensburg bedarf daher eines systematischen Baustellen- und Störungsmanagements, insbesondere wenn wie in Ahrensburg noch Bedarfsumleitungen von Autobahnen durch das Stadtgebiet führen.

### **Mobilitätsmanagement / Mobilitätsmarketing**

Immer mehr Menschen sind heute nicht mehr auf ein bestimmtes Verkehrsmittel festgelegt, sondern entscheiden „flexibel“ über ein geeignetes Verkehrsmittel zu ihrem spezifischen Fahrtenwunsch. Viele nutzen z.B. bei der Fahrt zum Arbeitsplatz ein anderes Verkehrsmittel als im Freizeitverkehr. Außerdem gibt es auch eine signifikante Anzahl von Verkehrsteilnehmern, die nicht ständig über ein motorisiertes Verkehrsmittel verfügen können.

Hauptzielsetzung eines Mobilitätsmanagements ist die **Förderung umweltfreundlicher und stadtverträglicher Mobilitätsangebote**. Zielgruppen des Mobilitätsmanagements sind vor allem Einwohner, Besucher und Unternehmen. Sie sollen mit systematischer Information, Beratung und Motivation in die Lage versetzt werden, das bestehende Angebot an Mobilitätsdienstleistungen effizient für ihre individuellen Mobilitätsanforderungen zu nutzen und gleichzeitig der Verträglichkeiten zu fördern. Für das Mobilitätsmanagement sind drei **Aktivitätenbereiche** zu unterscheiden:

- (1) Informationsangebote entwickeln und vermitteln,
- (2) alternative Mobilitätsangebote schaffen und fördern,
- (3) Mobilitätsangebote organisatorisch vernetzen.

Für die Region Ahrensburg sollten in Federführung der Stadt folgende **Projekte und Maßnahmen** in den kommenden Jahren vorrangig verfolgt werden:

- Entwicklung eines integrierten Informationsangebotes zum regionalen und städtischen Verkehrssystem (unter Einbeziehung vorhandener Angebote insbesondere des HVV),
- verstärkte Einbindung des Internets bei der Vermittlung von Informationsangeboten zum Verkehrssystem (Internetportal der Stadt, perspektivisch auch beim Kreis und in den Gemeinden),

- Aufbau einer Kommunikation mit Unternehmen und großen Einrichtungen zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements,
- Ausbau gezielter Marketingaktivitäten für den Radverkehr (Radverkehrsmarketing),
- Unterstützung von Initiativen zum CarSharing, CarPooling und zur Bildung von Fahrgemeinschaften,
- Mobilitätsinformationen für Neubürger.

Die Erfahrungen in anderen Mittelstädten in Schleswig-Holstein (z.B. Schleswig, Flensburg) zeigen, dass eine umfassende Mobilitätsberatung bzw. eine Mobilitätszentrale nur mit relativ hohem Aufwand professionell zu betreiben sind. Daher sollten für Ahrensburg zunächst die oben genannten Aktivitäten im Vordergrund stehen, die aber perspektivisch durchaus in eine Mobilitätszentrale ggf. auch in privater oder teilprivater Trägerschaft münden können.

Im Bereich des ÖPNV besteht bereits ein professionelles Informationsangebot, das zusammen mit dem HVV-Internetauftritt ein insgesamt schon hohes Qualitätsniveau aufweist. Die Stadt Ahrensburg sollte sich auf Basis des Fahrplanheftes zum Stadtverkehr in Kooperation mit dem Kreis Stormarn und dem HVV bemühen, für den Stadtverkehr ein eigenständiges „Image“ zu entwickeln und damit die Identifikation und Akzeptanz seitens der Einwohner erhöhen.

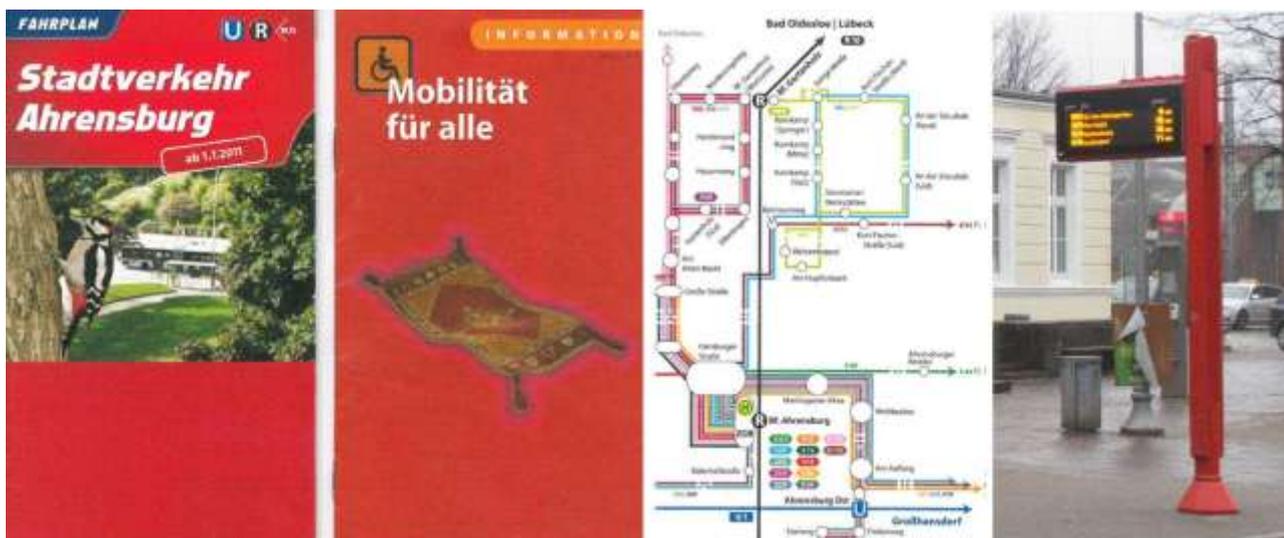


Bild 3-17: Beispiele für eine moderne ÖPNV-Information

## 3.8 Verkehrssicherheit

### Unfallprävention

Die Aktivitäten der AG Verkehr mit der Umfallkommission, der Verkehrslehrer der Polizei an den Schulen und die Öffentlichkeitsarbeit der Polizei stellen eine wichtige Säule in der Unfallprävention dar. Sowohl die Verkehrsübungsplätze als auch die alljährlichen Überprüfungen der Fahrräder der Schüler auf Verkehrstauglichkeit sowie der Fahrradführerschein an Grundschulen sind hierbei wichtige Bausteine. Auch die Schulen selbst arbeiten am Thema Verkehrssicherheit.

Diese Aktivitäten leisten einen wichtigen strategischen und praktischen Beitrag, die Unfallzahlen in der Region Ahrensburg insbesondere mit Personenschäden noch weiter zu senken und sollten daher konsequent fortgesetzt werden. Speziell die Arbeit der Verkehrswacht und an den Schulen gilt es weiter zu unterstützen.

Auch die inzwischen vielfältigen baulichen Maßnahmen zur Schulwegsicherung im Umfeld der Schulen und die Schulwegpläne tragen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei und sollten daher gemeinsam mit den Schulen, den Schülern und Eltern fortgeführt und ggf optimiert werden.

Um langfristig eine hohe Verkehrssicherheit zu etablieren, sollten aber **weitere Aktivitäten** unternommen werden:

- Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für die Gruppe der Erwachsenen und Senioren (z.B. Verkehrssicherheit im Radverkehr),
- Förderung eines kooperativen Miteinanders der Verkehrsteilnehmer („Rücksichtnahme“) u.a. durch „public awareness-Kampagnen“ ,
- verstärkte Verkehrsüberwachung und Ahndung von Regelverstößen in Kooperation mit den zuständigen Verkehrsbehörden.

## Sicherheitsaudit für Straßen

Zur systematischen Aufdeckung von Sicherheitsdefiziten in der Planung von Straßen gibt es seit 2002 mit dem „Sicherheitsaudit“ ein einheitliches, überprüfbares Verfahren. Es wird von einem gesondert geschulten Auditor (ggf. auch aus der Verwaltung) in den Phasen der Vorplanung, des Vorentwurfs, des Ausführungsentwurfs und der Abnahme / Verkehrsfreigabe durchgeführt.

Grundlage für die Beurteilung sind die Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen (ESAS) sowie die einschlägigen Empfehlungen und Regelwerke für die Planung und den Betrieb von Verkehrsanlagen.

Durch die Anwendung des Sicherheitsaudits, das eine strukturierte Berücksichtigung aller sicherheitsrelevanten Aspekte beinhaltet, ist eine Verbesserung von Straßenentwürfen mit einer verstärkten Berücksichtigung des nichtmotorisierten Verkehrs und damit eine Reduzierung der Unfälle zu erwarten. Dies zeigen Ergebnisse wissenschaftlicher Untersuchungen. Planungsfehler werden frühzeitig aufgedeckt und spätere ggf. erforderliche Anpassungs- und Umbaumaßnahmen vermieden. Einige Bundesländer haben inzwischen die Durchführung von Sicherheitsaudits für Landes- und Bundesstraßen verbindlich eingeführt.

Auch für die Stadt Ahrensburg sollte ggf. in Kooperation mit dem Kreis Stormarn ein **Konzept für die Einführung des Sicherheitsaudits** für konflikträchtige Planungssituationen erarbeitet und erprobt werden.

### 3.9 Barrierefreiheit im Verkehrssystem

Sowohl in Bezug auf die Mobilitätsangebote als auch hinsichtlich der Nutzung der Verkehrsmittel und Verkehrsanlagen ist eine Barrierefreiheit anzustreben, die auch mobilitätsbehinderten Menschen eine Grundmobilität und somit eine Teilnahme am öffentlichen Leben sichert. Idealerweise ist das gebaute Umfeld und das Verkehrssystem so zu gestalten, dass es von allen potenziellen Verkehrsteilnehmern selbstständig genutzt werden kann. Dies gilt insbesondere für Neubauten und Umbaumaßnahmen. Im kurz- und mittelfristigen Zeithorizont werden aber Einrichtungen und Verkehrsmittel zum Teil nur mit technischen Hilfsmitteln erreichbar sein.

Vor dem Hintergrund der rechtlichen Regelungen werden folgende übergeordnete **Maßnahmen für ein barrierefreies Verkehrssystem** in der Stadt Ahrensburg vorgeschlagen (vgl. zum ÖPNV auch die weitergehenden Ausführungen im 3. RNVP des Kreises Stormarn). Berücksichtigung der gängigen Richtlinien und DIN-Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung:

- barrierefreie Gestaltung von Verkehrswegen, Aufenthaltsbereichen und Überquerungshilfen speziell für den Fußgängerverkehr,
- Bereitstellung barrierefreier Stellplätze ggf. mit Sonderparkregelung im Stadtzentrum und an weiteren Verkehrszielen,
- sukzessive Verbesserung der Zugänglichkeit, Gestaltung und der Ausstattung von ÖPNV-Haltestellen (Bus und Bahn) auch im Hinblick auf die Fahrgastinformation (siehe RNVP),
- Festschreibung von Niederflurbussen als Standardfahrzeug im ÖPNV (siehe RNVP),
- Bereitstellung alternativer ÖPNV-Beförderungsangebote für behinderte Menschen in Räumen und Zeiten, in denen keine Niederflurbusse zum Einsatz kommen.

Bei Planungsprozessen sind dabei die Anforderungen der Barrierefreiheit ggf. gegen andere Interessenlagen abzuwägen.

Die für die **Bewertung der Barrierefreiheit** notwendigen Grundlagen sind in Abstimmung mit den Landes- und Kreis-Behindertenbeauftragten sowie den Senioren- und Behindertenverbänden zu erarbeiten. Perspektivisch wird im Bereich des ÖPNV bereits angestrebt, zum Thema Barrierefreiheit eine landesweit einheitliche Regelung und Darstellung in Form einer Checkliste zu entwickeln, die planerische, gestalterische und organisatorische Kriterien beinhaltet und dann auch in die nächsten Nahverkehrspläne einfließt.

### 3.10 Verkehrliche Auswirkungen im „Ziel-Szenario“

Ausgehend von den integrierten strategischen Ansätzen und den darauf aufbauenden Konzepten für die Komponenten des Verkehrssystems werden die einzelnen Projekte und Maßnahmen einer abschließenden **Wirkungsanalyse** unterzogen.

Die zeitlich und finanziell aufwendigsten Projekte stehen zweifellos im Straßenverkehrssystem an. Hier bestehen auch die größten Abhängigkeiten und Vernetzungen unter den Maßnahmen und Projekten. So stehen nachhaltige Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und der Verbesserung der Verträglichkeit im engen Zusammenhang mit einer systematischen Entlastung städtischer Hauptverkehrsstraßen vom Kfz-Verkehr. Da die Nordtangente hierzu den größten positiven Impuls mit regionaler Ausstrahlung setzt, ist diese mit Nachdruck weiterzuverfolgen.

Eine weitere Stellschraube liegt in der Optimierung des ruhenden Verkehrs im Stadtzentrum. An vorderster Stelle steht hier eine weitere Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung bei gleichzeitiger Sicherung der vorhandenen Parkplatz-Kapazitäten. Beim P+R-Angebot sollte es primär um eine Verringerung der Nachfrage u.a. durch eine Förderung des Rad- und Linienbusverkehrs als Bahnzubringer gehen.

Aufgrund der überwiegend aufwändigen und komplexen Umsetzungsprozesse im Straßenverkehrssystem, sollten zügig auch im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV Verbesserungen stattfinden, da diese auch zum Teil mit geringem Aufwand realisierbar sind. Im ÖPNV liegt der Schwerpunkt der Maßnahmen in Zuständigkeit des Kreises Stormarn und der Stadt Ahrensburg in Kooperation mit dem HVV. Im Fokus steht hier eine Neuordnung des Liniennetzes mit einer moderaten Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit unter Beibehaltung der Fahrplangrundstruktur (30/60-Minuten Takt, Rendezvous am ZOB/Bahnhof).

Im Fuß- und Radverkehr geht es primär um die Aufwertung von Aufenthaltsqualitäten sowie um den Aufbau eines Rad-Haupttroutennetzes (Velorouten) mit hochwertigen Qualitätsstandards, zu denen auch ein überarbeitetes Wegweisungssystem und komfortablere Abstellanlagen insbesondere im Stadtzentrum und an den Bahnstationen gehören. Der aktuelle „Aufschwung“ im Radverkehr sollte hier auch im Hinblick auf Aktivitäten im Bereich Information und Marketing konsequent genutzt werden.

Schließlich sind noch laufende Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Optimierung der Verkehrssteuerung einschließlich der Ertüchtigung des Verkehrsrechners und der ÖPNV-Beeinflussung von Lichtsignalanlagen unbedingt fortzusetzen, um die vorhandenen positiven Ansätze weiter zu entwickeln.

In der Kombination der empfohlenen Maßnahmen kann der Kfz-Verkehr im Ahrensburger Stadtgebiet reduziert und teilweise auf konfliktärmere Strecken verlagert werden. Die Prognose im Verkehrsmodell ergibt für den Anwohnerverkehr (alle Wege, die von der Ahrensburger Bevölkerung getätigt werden) eine mögliche Verringerung des Kfz-Verkehrs um fast 20% zugunsten eines Anstiegs des Verkehrsmittelanteils bei Radverkehr auf 23% und beim ÖPNV auf knapp 14%. Diese ambitionierten Ziele lassen sich allerdings nur bei Umsetzung aller empfohlenen Projekte / Maßnahmen (bis zum Zielhorizont 2025) erreichen.

Von der Kfz-Entlastung profitieren vor allem die heute besonders kritischen Straßenzüge mit angrenzender Wohnbebauung. Während die Lübecker Straße und auch der Woldenhorn und der Beimoorweg deutlich weniger Fahrzeuge aufnehmen müssen, werden in der Manhagener Allee, der Hamburger Str. und im Reeshoop zumindest keine Verkehrszuwächse mehr auftreten. Es werden sich dabei nicht nur die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs verringern, sondern auch die Verkehrsqualität erhöhen, wovon wiederum speziell der Wirtschaftsverkehr profitiert („verbesserte Erreichbarkeit“). Dennoch verbleiben einige Straßen oberhalb von 15.000 Kfz/24h in einer kritischen Zone der Verträglichkeit. Eine weitere Reduzierung ist hier nur mit hohen Anstrengungen im Regionalverkehr möglich.

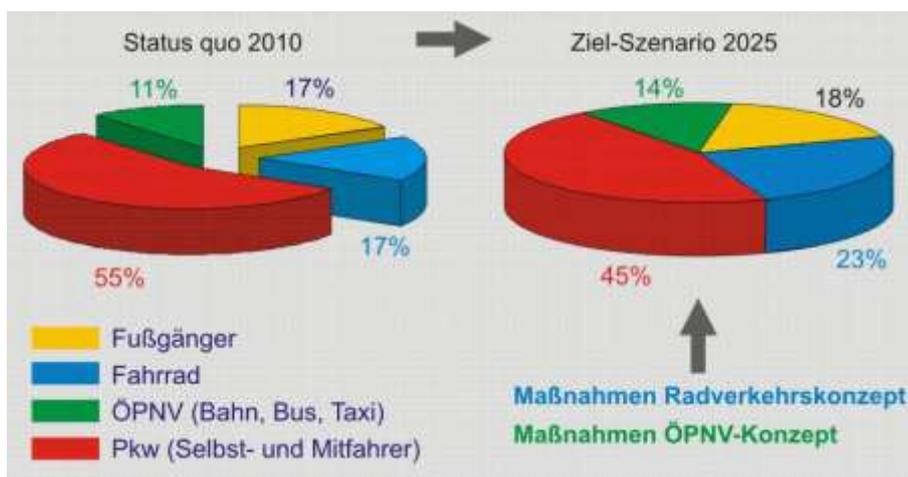


Bild 3-18: Prognose für die Verkehrsmittelaufteilung im Anwohnerverkehr



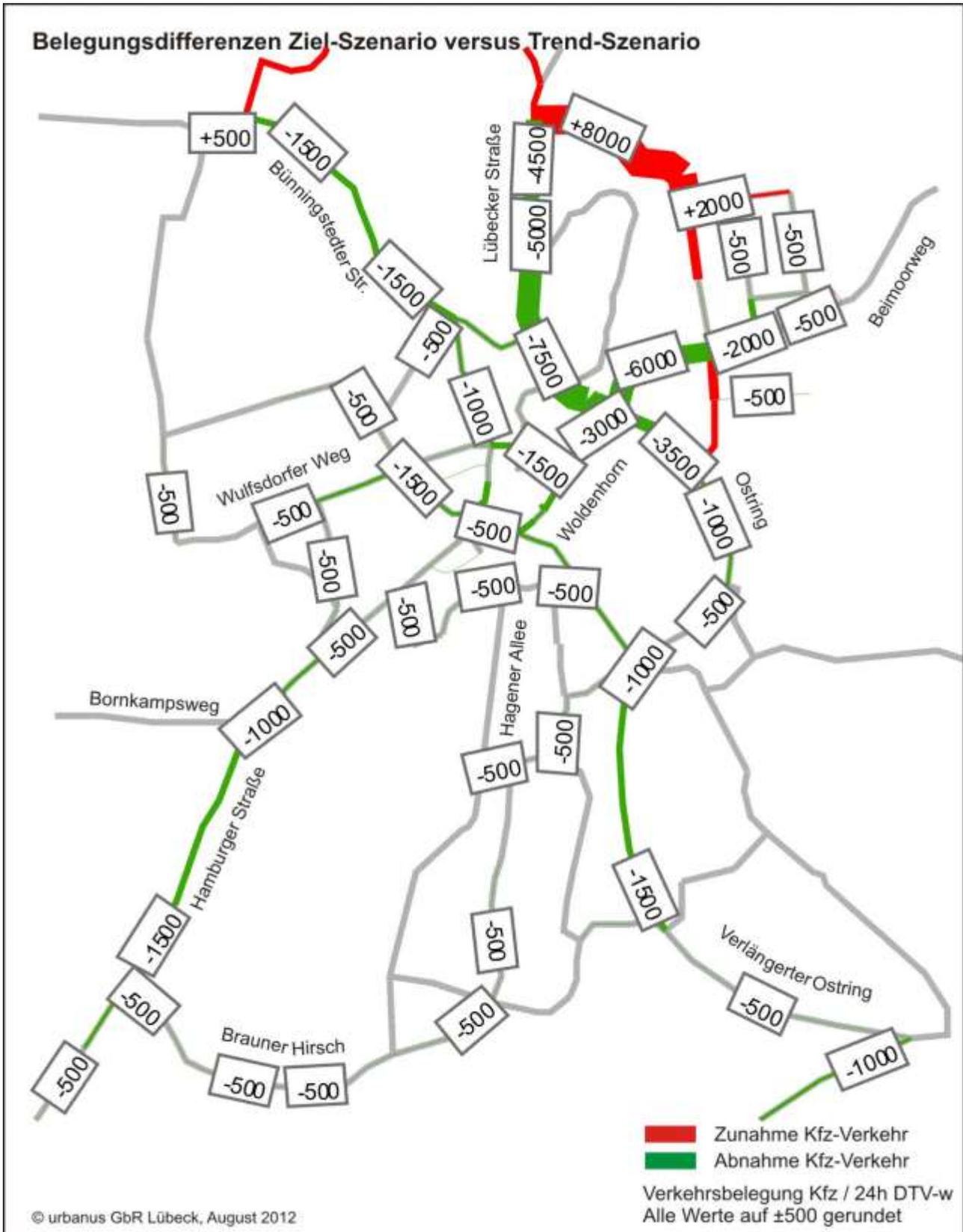


Bild 3-20: Differenzenplan Ziel-Szenario versus Trend-Szenario

## 4. Monitoring

Im Hinblick auf eine kontinuierliche Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans sowie die in der Zukunft sich ggf. ergebende Notwendigkeit einer Nachjustierung der Konzepte und Maßnahmen wird für die Verkehrsentwicklungsplanung empfohlen – ähnlich wie schon im ISEK für die Stadtentwicklungsplanung vorgeschlagen – ein Monitoring im Sinne einer Erfolgskontrolle und Marktbeobachtung zu implementieren. Dazu sind auch entsprechende Ressourcen bereitzustellen. Mit dem Monitoring soll ein Beitrag zur Operationalisierung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung geleistet werden.

Das Monitoring lässt sich in die zwei **Teilbereiche** gliedern:

1. Monitoring des Umsetzungsstandes der verschiedenen Konzepte, Projekte und Einzelmaßnahmen in Bezug auf die vorab festgelegte bzw. sinnvolle räumliche Einheit (Gesamtstadt, Quartier, Straße),
2. Monitoring der Verkehrsentwicklung, der zugehörigen Rahmenbedingungen und der wesentlichen Folgewirkungen des Verkehrs.

Das Monitoring hat grundsätzlich kontinuierlich zu erfolgen und sollte auch einen Teil Öffentlichkeitsarbeit umfassen. Über die Ergebnisse ist in regelmäßigen Abständen im Rahmen einer „**Umsetzungsbilanz**“ zu berichten (mindestens alle 5 Jahre). Im Vorwege ist nach Beschlussfassung des Masterplans Verkehr der Istzustand als Bewertungsbasis zu erfassen. Die durchgeführten Verkehrserhebungen können hierzu als Grundlage dienen.

Neben der Erhebung und dem Vergleich von quantitativen Aussagen sind in das Monitoring auch Planer / Experten und Einschätzungen / Bewertungen der Ahrensburger Bevölkerung einzubinden, da subjektive Faktoren den Erfolg verkehrlicher Maßnahmen mitbestimmen. Dazu bietet es sich an, unter Einbeziehung bestehender Gremien wie der AG Verkehr und dem Fahrradbeirat eine **integrierte Arbeitsgruppe Verkehr** zu bilden, die die weitere Verkehrsentwicklungsplanung und angegliederte Aktivitäten wie den Lärmaktionsplan systematisch begleitet und auch die **Kommunikation der Fachdienste der Stadtverwaltung** untereinander verbessert.

Das Monitoring des Umsetzungsstandes des Masterplans Verkehr umfasst eine **Bereitstellung folgender Angaben**:

- Bezeichnung der Maßnahme,
- geplanter Realisierungszeitraum,
- Stand der Umsetzung zum Berichtszeitpunkt,
- unternommene Anstrengungen zur Umsetzung der Maßnahme,
- evtl. Probleme und Hemmnisse bei der Umsetzung,

- bis zur nächsten Bilanz geplante Verfahrensweise.

Das Monitoring der weiteren Verkehrsentwicklung, der relevanten Rahmenbedingungen und der verkehrlichen Folgewirkungen umfasst im Einzelnen:

#### **Zu den Rahmenbedingungen:**

- Entwicklung der Einwohnerzahlen differenziert nach Teilräumen (z.B. Stadtbezirke) und soziodemographischen Gruppen,
- Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen,
- Entwicklung der Ein- und Auspendlerzahlen,
- Entwicklung der Einzelhandelsflächen differenziert nach Warengruppen sowie Standorten,
- Entwicklung der Gemeinbedarfseinrichtungen differenziert nach Art der Einrichtung, Standort und Kapazität (z.B. Kita-Plätze),
- Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes differenziert nach Fahrzeugtypen sowie privater oder gewerblicher Zulassung.

#### **Zur Verkehrsentwicklung:**

- Entwicklung der Querschnittsbelastungen im Hauptstraßennetz, differenziert nach Kfz und Schwerverkehr, ggf. auch Radverkehr,
- Entwicklung der Parkraumnachfrage, differenziert nach den großen Parkieranlagen und dem öffentlichen Straßenraum,
- Gesamtentwicklung der ÖPNV-Fahrgastzahlen und der Kundenprofile (Datentransfer mit HVV),
- Entwicklung der Ein- und Aussteigerzahlen auf den Buslinien sowie Streckenbelastungen im Stadtverkehr ggf. ergänzt um Marktforschungen zum Kundenverhalten,
- Entwicklung der Ein- und Aussteiger an den Bahnstationen.

#### **Zu den Folgewirkungen:**

- Entwicklung der Unfallzahlen differenziert u.a. nach Ursachen und Verursachern inklusive Auswertung von Unfallberichten,
- Entwicklung der Lärmbelastungen anhand der im 5-Jahres-Turnus durchzuführenden Lärmkartierung,
- Entwicklung der Schadstoffbelastung an Messstationen.

Für einen effizienten Ressourceneinsatz wird empfohlen, ein integriertes Monitoring für die Rahmenpläne ISEK, Masterplan Verkehr und Lärmaktionsplan zu installieren.

## Literaturauswahl

Brilon, Bondzio, Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH:  
Verkehrstechnische Untersuchung Hamburger Straße / Woldenhorn  
Bochum, 2009

Dorsch Consult Ingenieuresellschaft mbH:  
Generalverkehrsplan Stadt Ahrensburg  
Hamburg, September 2002

Dorsch Consult Ingenieuresellschaft mbH:  
Verkehrsuntersuchung Stadt Ahrensburg – Ausbau Brauner Hirsch  
Hamburg, Juni 1999

Institut, Raum & Energie:  
Dokumentation Zukunftswerkstatt Ahrensburg  
Wedel, Januar 2009

ITP / BVU:  
Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025,  
München / Freiburg 2007

pbh Planungsbüro Hahm GmbH:  
Hamburger Str. / Woldenhorn Umbau zum Kreisverkehr  
- Verkehrstechnische Machbarkeitsstudie  
Osnabrück, 2006

Schnüll, Haller und Partner Ingenieuresellschaft mbH:  
Fahrradfreundliches Stormarn - Radverkehrskonzept für den Kreis Stormarn,  
Hannover 2002

Stadt Ahrensburg:  
ISEK Ahrensburg – Integriertes Stadtentwicklungskonzept“  
Ahrensburg, Oktober 2009

Stadt Ahrensburg, Masuch+Olbrisch Ingenieuresellschaft mbH:  
Vorplanung Entlastungsstraße Nordost in Ahrensburg „Neuer Postweg“  
Ahrensburg / Oststeinbek, 2007

PGV Planungsgemeinschaft Verkehr, u.a.  
Förderung des Fahrradverkehrs – Stadtbericht Ahrensburg,  
Hannover, März 2009

urbanus GbR:  
Verkehrsgutachten zum städtebaulichen Entwicklungskonzept „Gut Wulfsdorf“,  
Lübeck, Mai 2008

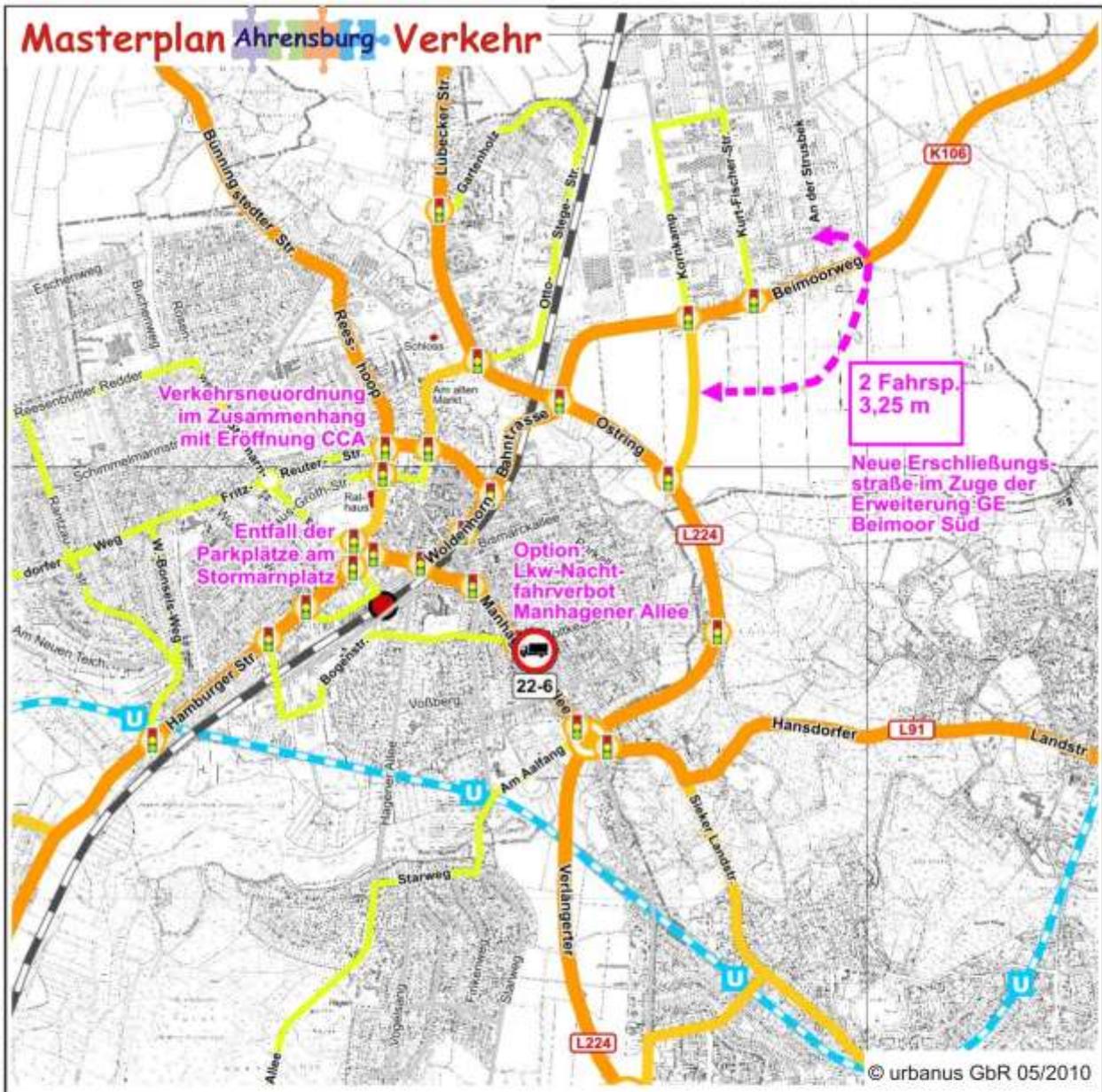
urbanus GbR:  
Verkehrliche Bewertung zum Bebauungsplan Nr. 92 der Stadt Ahrensburg,  
Lübeck, 2012

## Bildverzeichnis

Bild 1-1: Übersicht der Leitbild-Bausteine .....	5
Bild 1-2: Städtebauliches Strukturkonzept aus dem ISEK.....	8
Bild 2-1: Verfahrensübersicht.....	15
Bild 2-2: Städtebauliche Rahmenbedingungen für das Trend-Szenario .....	19
Bild 2-3: Verkehrsbild zum Trend-Szenario.....	21
Bild 2-4: Differenzenplan Trend-Szenario versus Status quo .....	22
Bild 2-5: Übersicht der betrachteten Entwicklungsoptionen .....	24
Bild 2-6: Verkehrsbild Planfall 2 .....	28
Bild 2-7: Differenzenplan Planfall 2 versus Trend-Szenario .....	29
Bild 2-8: Verschiedene Belegungszustände einer Südumfahrung.....	30
Bild 2-9: Verkehrsbild Planfall 3 .....	32
Bild 2-10: Differenzenplan Planfall 3 versus Trend-Szenario .....	33
Bild 2-11: Differenzenplan Planfall 3A versus Trend-Szenario .....	34
Bild 2-12: Verkehrsbild Planfall 4 .....	37
Bild 2-13: Differenzenplan Planfall 4 versus Trend-Szenario .....	38
Bild 2-14: Differenzenplan Planfall 4A versus Trend-Szenario .....	39
Bild 2-15: Verkehrsbild Planfall 5 .....	40
Bild 2-16: Differenzenplan Planfall 5 versus Trend-Szenario .....	41
Bild 2-17: Verkehrsbild Planfall 6 .....	44
Bild 2-18: Verkehrsbild Planfall 7 .....	45
Bild 2-19: Differenzenplan Planfall 7 versus Trend-Szenario .....	46
Bild 2-20: Differenzenplan Planfall 8 versus Trend-Szenario .....	47
Bild 2-21: Differenzenplan Planfall 9 versus Trend-Szenario .....	49
Bild 2-22: Übersicht der Grundbausteine des Bewertungssystems .....	51
Bild 2-23: Übersicht der einzelnen Bewertungskriterien .....	52
Bild 2-24: Flächenverbrauch und Baukostenschätzung der Planfälle .....	53
Bild 2-25: Vergleichende Bewertung der untersuchten Planfälle .....	56

Bild 3-1: Ausbau des regionalen Radverkehrs- und ÖPNV-Systems .....	60
Bild 3-2: Strategische Ausrichtung des übergeordneten Radverkehrsnetzes .....	62
Bild 3-3 Übersicht des Veloroutennetzes mit regionaler Vernetzung.....	64
Bild 3-4: Konzept für das übergeordnete Radverkehrsnetz.....	66
Bild 3-5: Anforderungen an das Fahrradparken .....	67
Bild 3-6: Beispiele für Vorderradbügel in Ergänzung zum Standardbügel .....	68
Bild 3-7: Layoutvorschlag für eine Ahrensburger Radwegweisung.....	69
Bild 3-8: Beispiel für die moderne Gestaltung eines Radverkehrs-Marketing .....	71
Bild 3-9: Geplante Streckenführung der S4.....	73
Bild 3-10: Anschlusssituation für den Fahrplanentwurf 2013.....	75
Bild 3-11: Entwurf für ein optimiertes Liniennetz im Stadtverkehr /Teil 1.....	80
Bild 3-12: Entwurf für ein optimiertes Liniennetz im Stadtverkehr /Teil 2.....	81
Bild 3-13: Zielkonzept gesamtstädtische Straßenverkehrssystem 2025.....	87
Bild 3-14: Beispiel eines Shared Space in der Stadt Bohmte .....	89
Bild 3-15: In Kfz-Parkieranlagen integriertes Fahrradparken .....	93
Bild 3-16: Teilräumliches Konzept für das Stadtzentrum.....	94
Bild 3-17: Beispiele für eine moderne ÖPNV-Information .....	97
Bild 3-18: Prognose für die Verkehrsmittelaufteilung im Anwohnerverkehr .....	102
Bild 3-19: Verkehrsbild zum Ziel-Szenario 2025.....	103
Bild 3-20: Differenzenplan Ziel-Szenario versus Trend-Szenario .....	104

## Anhang: Planfall-Steckbriefe



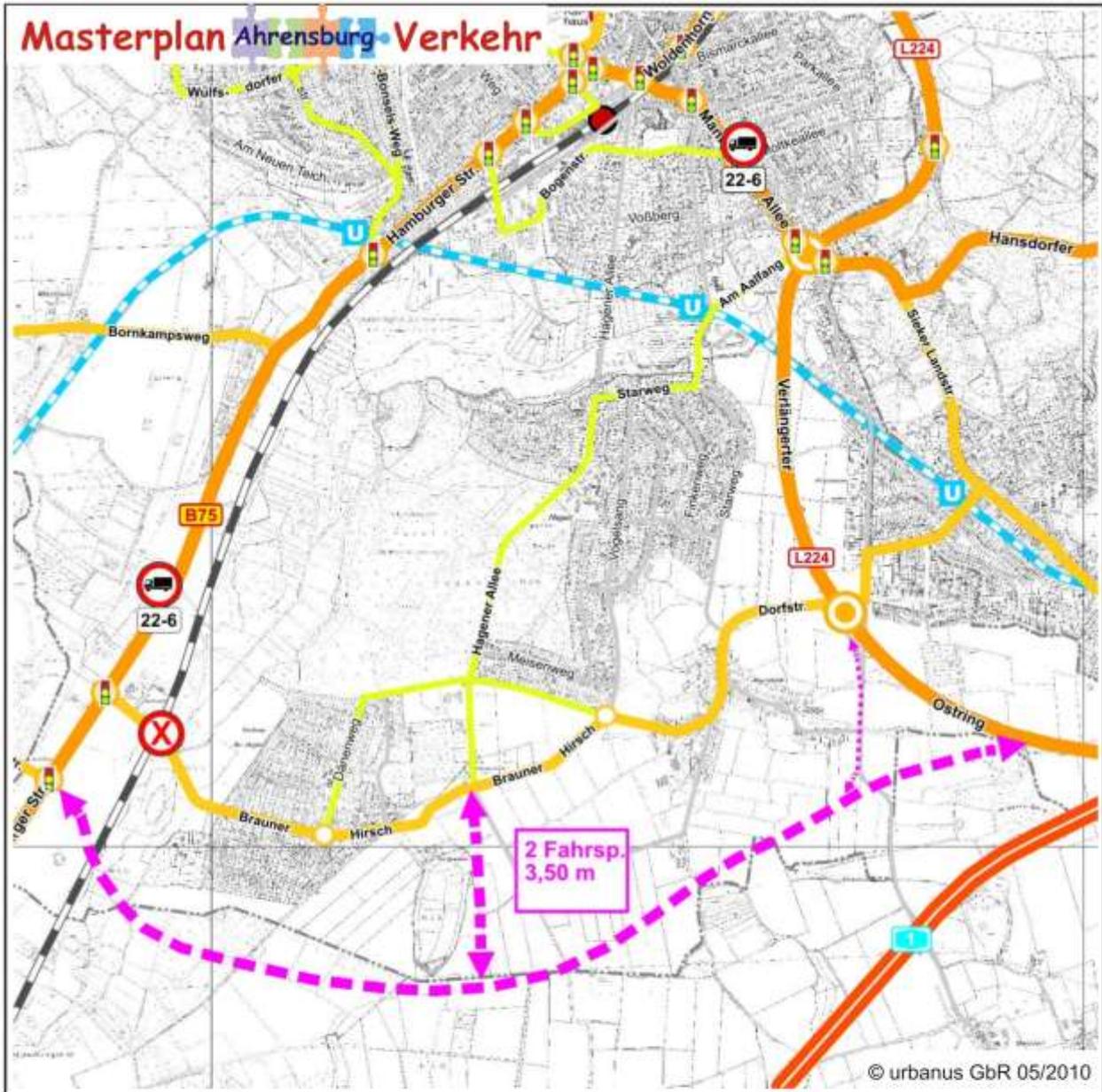
**Hauptbestandteil des Planfalls:**

- Netzschluss / Netzergänzungen im Ahrensburger Straßennetz
- Verworfenne / nicht weiterverfolgte Trassen-Variante
- Kenngrößen der Netzergänzungen: Anzahl Fahrspuren, Fahrspurbreite (vorläufiger Planungsstand 13.05.2010 !)

**Komplementärmaßnahmen:**

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorhandener Straßen (z.B. Ausbau)
- Lkw-Fahrverbot evtl. mit Zeitfenster (z.B. Nachtfahrverbot) 22-6
- Sperrung für den Kfz-Verkehr (evtl. Durchlass für Fuß+Rad)

**Planfall 0: "Trendszenario" (Prognose-Nullfall)**



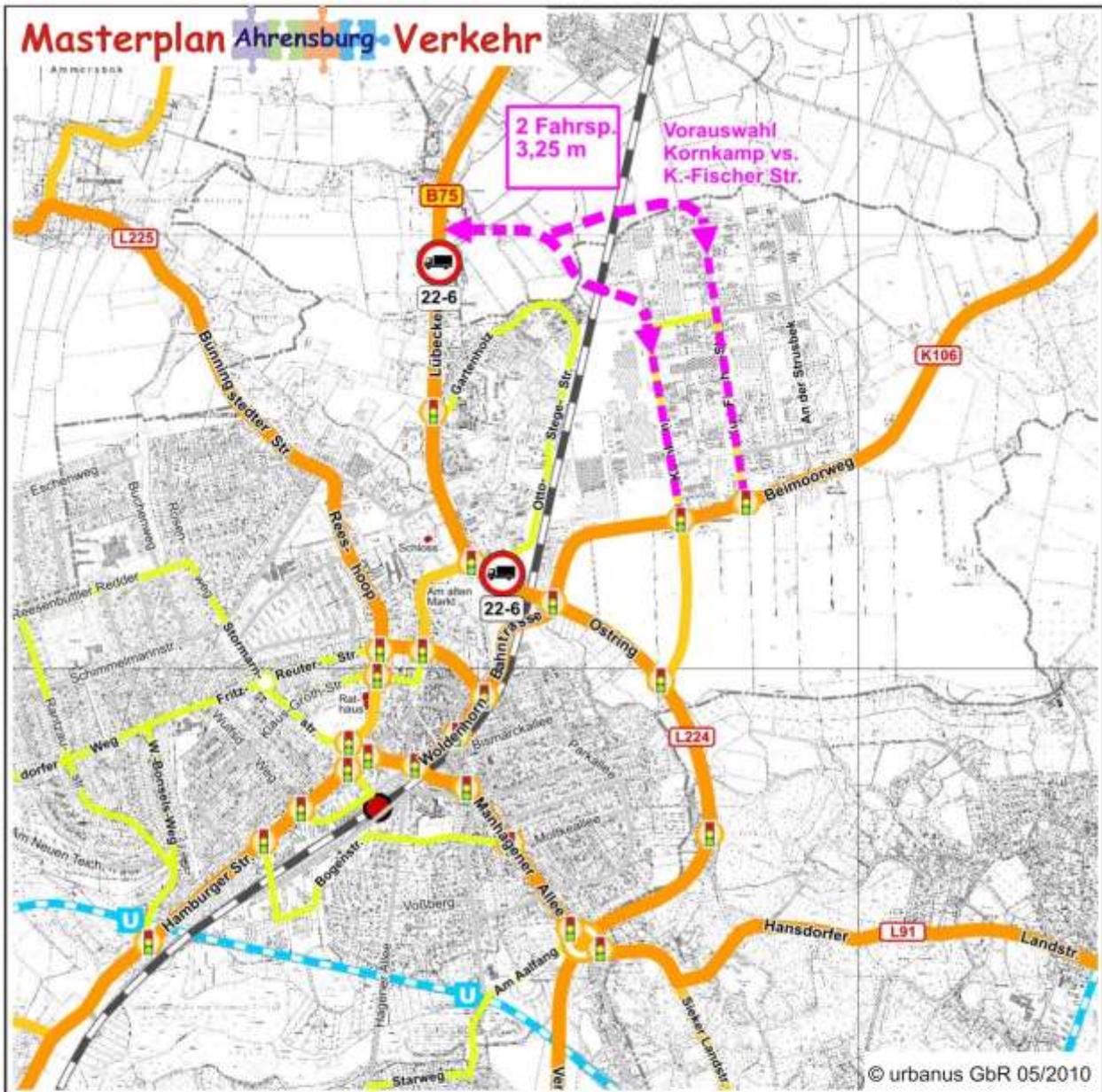
**Hauptbestandteil des Planfalls:**

-  Netzschluss / Netzergänzungen im Ahrensburger Straßennetz
-  Verworfenne / nicht weiterverfolgte Trassen-Variante
-  **2 Fahrsp. 3,25 m** Kenngrößen der Netzergänzungen: Anzahl Fahrspuren, Fahrspurweite (vorläufiger Planungsstand 13.05.2010 !)

**Komplementärmaßnahmen:**

-  Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorhandener Straßen (z.B. Ausbau)
-  Lkw-Fahrverbot evtl. mit Zeitfenster (z.B. Nachtfahrverbot)
-  Sperrung für den Kfz-Verkehr (evtl. Durchlass für Fuß+Rad)

**Planfall 2: Südumfahrung**



**Hauptbestandteil des Planfalls:**



Netzschluss / Netzergänzungen im Ahrensburger Straßennetz



Verworfen / nicht weiterverfolgte Trassen-Variante

**2 Fahrsp.  
3,25 m**

Kenngrößen der Netzergänzungen:  
Anzahl Fahrspuren, Fahrspurbreite  
(vorläufiger Planungsstand 13.05.2010 !)

**Komplementärmaßnahmen:**



Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorhandener Straßen (z.B. Ausbau)

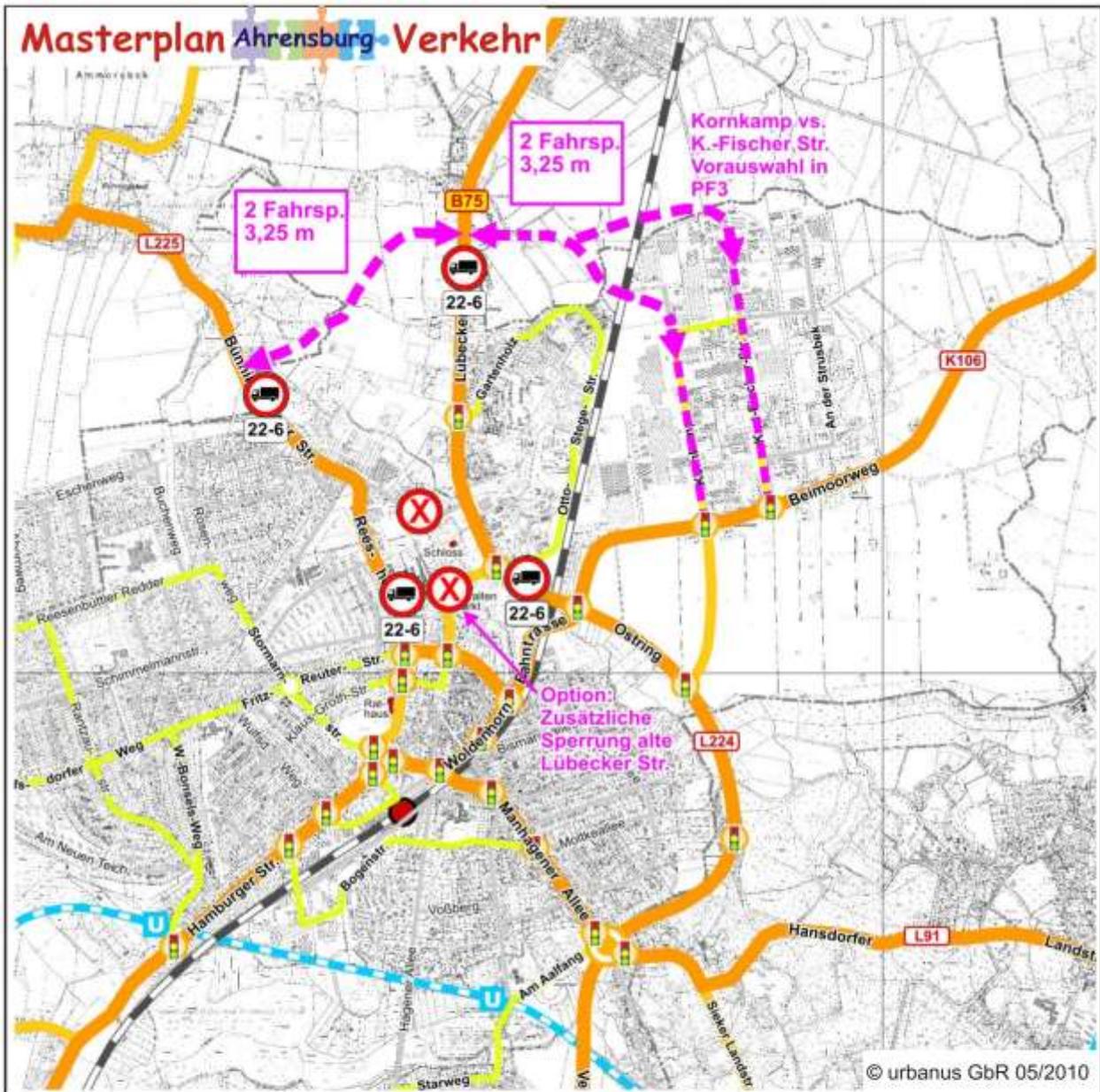


Lkw-Fahrverbot evtl. mit Zeitfenster (z.B. Nachtfahrverbot)



Sperrung für den Kfz-Verkehr (evtl. Durchlass für Fuß+Rad)

**Planfall 3: Nordtangente "Neuer Postweg" (mit Variante "Anbindung K.-Fischer-Str.")**



**Hauptbestandteil des Planfalls:**

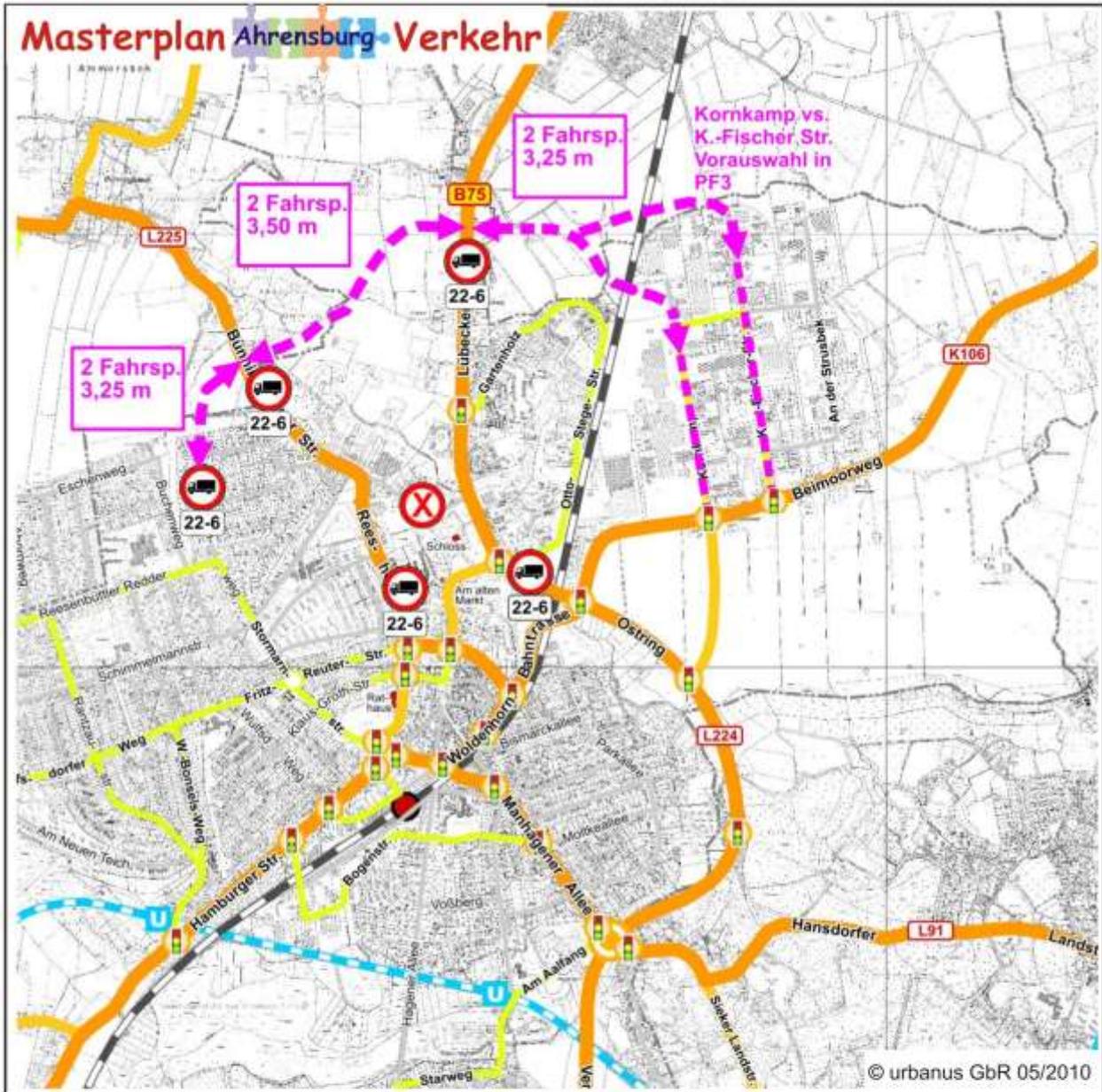
-  Netzschluss / Netzergänzungen im Ahrensburger Straßennetz
-  Verworfenne / nicht weiterverfolgte Trassen-Variante
- 2 Fahrsp.  
3,25 m

 Kenngrößen der Netzergänzungen: Anzahl Fahrspuren, Fahrspurbreite (vorläufiger Planungsstand 13.05.2010 !)

**Komplementärmaßnahmen:**

-  Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorhandener Straßen (z.B. Ausbau)
-  Lkw-Fahrverbot evtl. mit Zeitfenster (z.B. Nachtfahrverbot)
-  Sperrung für den Kfz-Verkehr (evtl. Durchlass für Fuß+Rad)

**Planfall 4: Nordtangente mit Netzschluss zur L225 (mit Variante Sperrung Lübecker Str.)**



**Hauptbestandteil des Planfalls:**

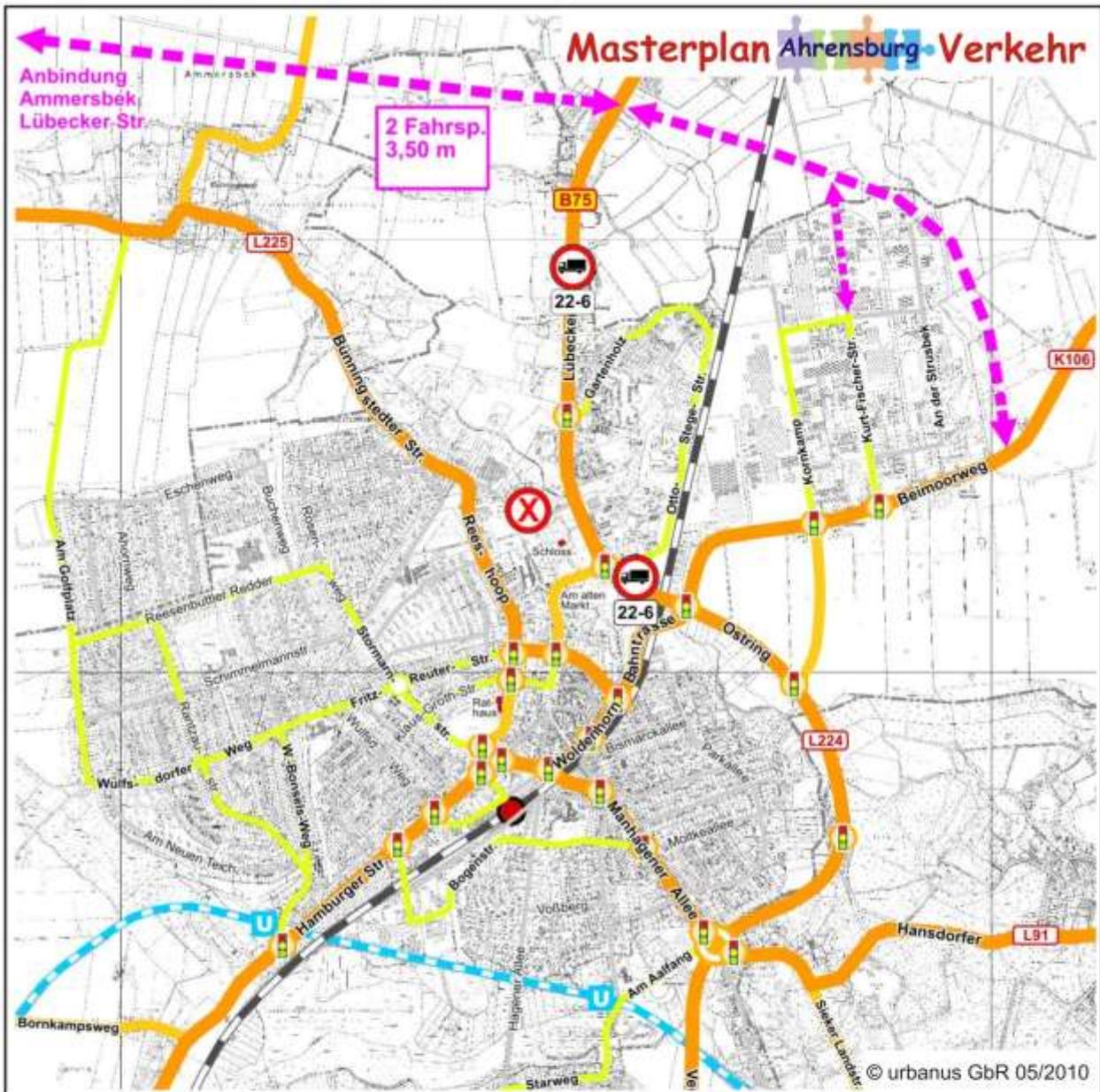
- Netzschluss / Netzergänzungen im Ahrensburger Straßennetz
- Verworfenne / nicht weiterverfolgte Trassen-Variante
- 2 Fahrsp.  
3,25 m

 Kenngrößen der Netzergänzungen: Anzahl Fahrspuren, Fahrspurbreite (vorläufiger Planungsstand 13.05.2010 !)

**Komplementärmaßnahmen:**

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorhandener Straßen (z.B. Ausbau)
- Lkw-Fahrverbot evtl. mit Zeitfenster (z.B. Nachtfahrverbot)
- Sperrung für den Kfz-Verkehr (evtl. Durchlass für Fuß+Rad)

**Planfall 5: Nordtangente mit westlicher Verlängerung bis Rosenweg**



**Hauptbestandteil des Planfalls:**

-  Netzschluss / Netzergänzungen im Ahrensburger Straßennetz
-  Verworfenne / nicht weiterverfolgte Trassen-Variante
- 2 Fahrsp.  
3,25 m**

 Kenngrößen der Netzergänzungen:  
Anzahl Fahrspuren, Fahrspurbreite  
(vorläufiger Planungsstand 13.05.2010 !)

**Komplementärmaßnahmen:**

-  Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorhandener Straßen (z.B. Ausbau)
-  Lkw-Fahrverbot evtl. mit Zeitfenster (z.B. Nachtfahrverbot)
-  Sperrung für den Kfz-Verkehr (evtl. Durchlass für Fuß+Rad)

**Planfall 6: Nordumfahrung über Kremerbergweg**



**Hauptbestandteil des Planfalls:**

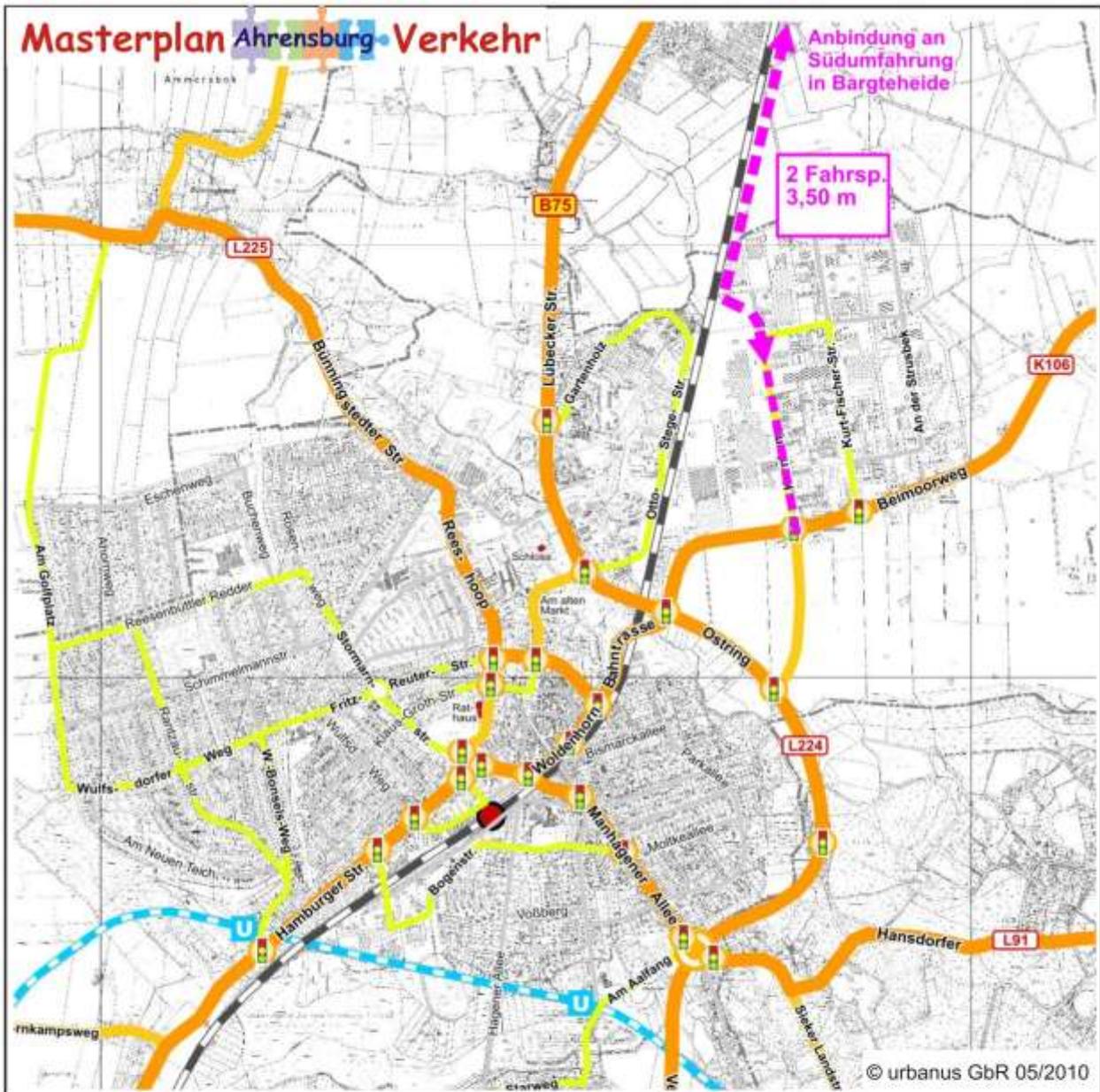
- Netzschluss / Netzergänzungen im Ahrensburger Straßennetz
- Verworfenne / nicht weiterverfolgte Trassen-Variante
- 2 Fahrsp.  
3,25 m

 Kenngrößen der Netzergänzungen:  
Anzahl Fahrspuren, Fahrspurbreite  
(vorläufiger Planungsstand 13.05.2010 !)

**Komplementärmaßnahmen:**

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorhandener Straßen (z.B. Ausbau)
- Lkw-Fahrverbot evtl. mit Zeitfenster (z.B. Nachtfahrverbot)
- Sperrung für den Kfz-Verkehr (evtl. Durchlass für Fuß+Rad)

**Planfall 7: Große Nordtangente mit Umfahrungen Bünningstedt und Dehlingsdorf**



**Hauptbestandteil des Planfalls:**

-  Netzschluss / Netzergänzungen im Ahrensburger Straßennetz
-  Verworfenne / nicht weiterverfolgte Trassen-Variante
- 2 Fahrsp.  
3,25 m**

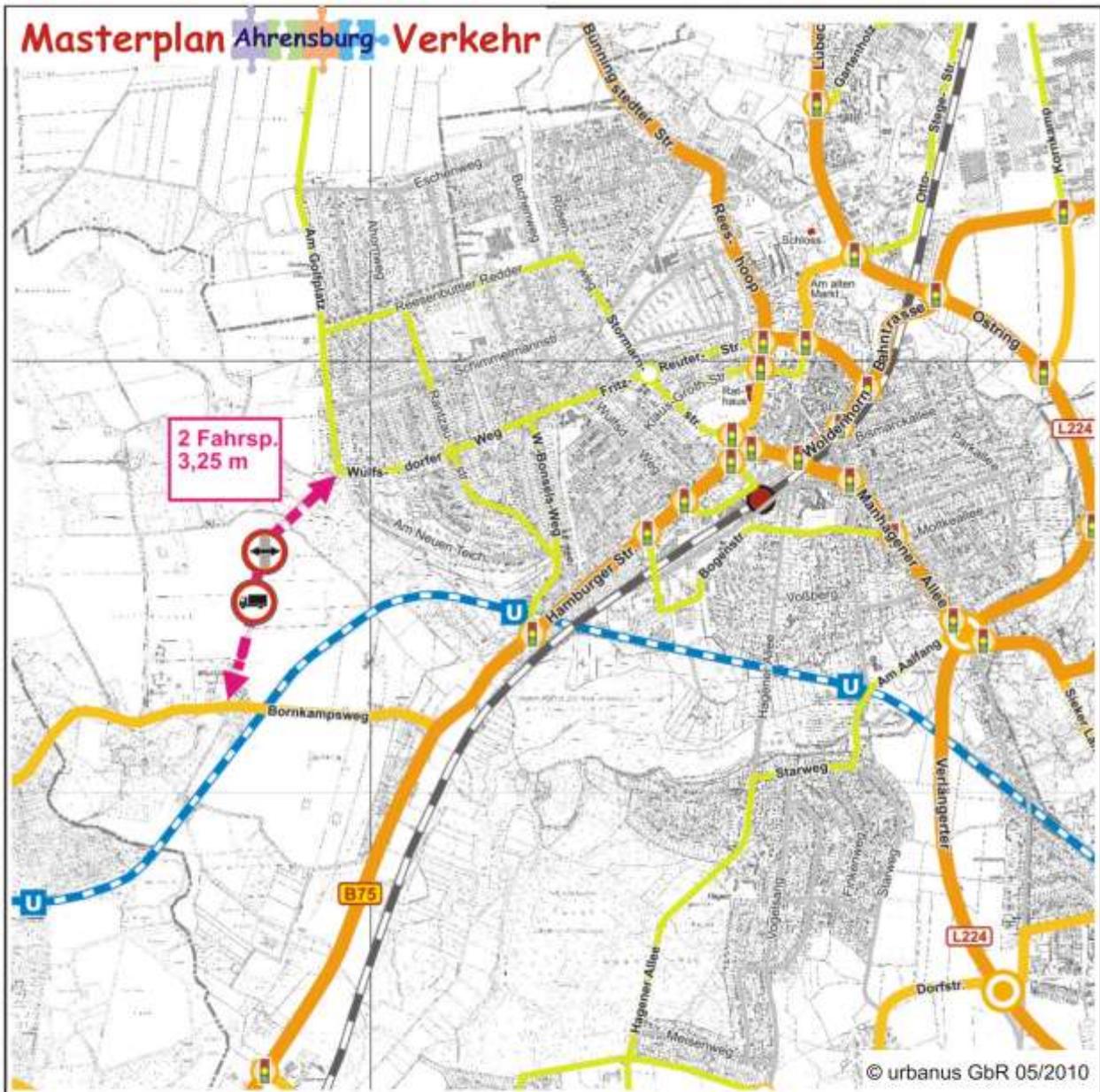
 Kenngrößen der Netzergänzungen:  
Anzahl Fahrspuren, Fahrspurbreite  
(vorläufiger Planungsstand 13.05.2010 !)

**Komplementärmaßnahmen:**

-  Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorhandener Straßen (z.B. Ausbau)
-  Lkw-Fahrverbot evtl. mit Zeitfenster (z.B. Nachtfahrverbot)
-  Sperrung für den Kfz-Verkehr (evtl. Durchlass für Fuß+Rad)

**Planfall 8: Entlastungstrasse B75 Bargteheide - GE Nord**





**Hauptbestandteil des Planfalls:**

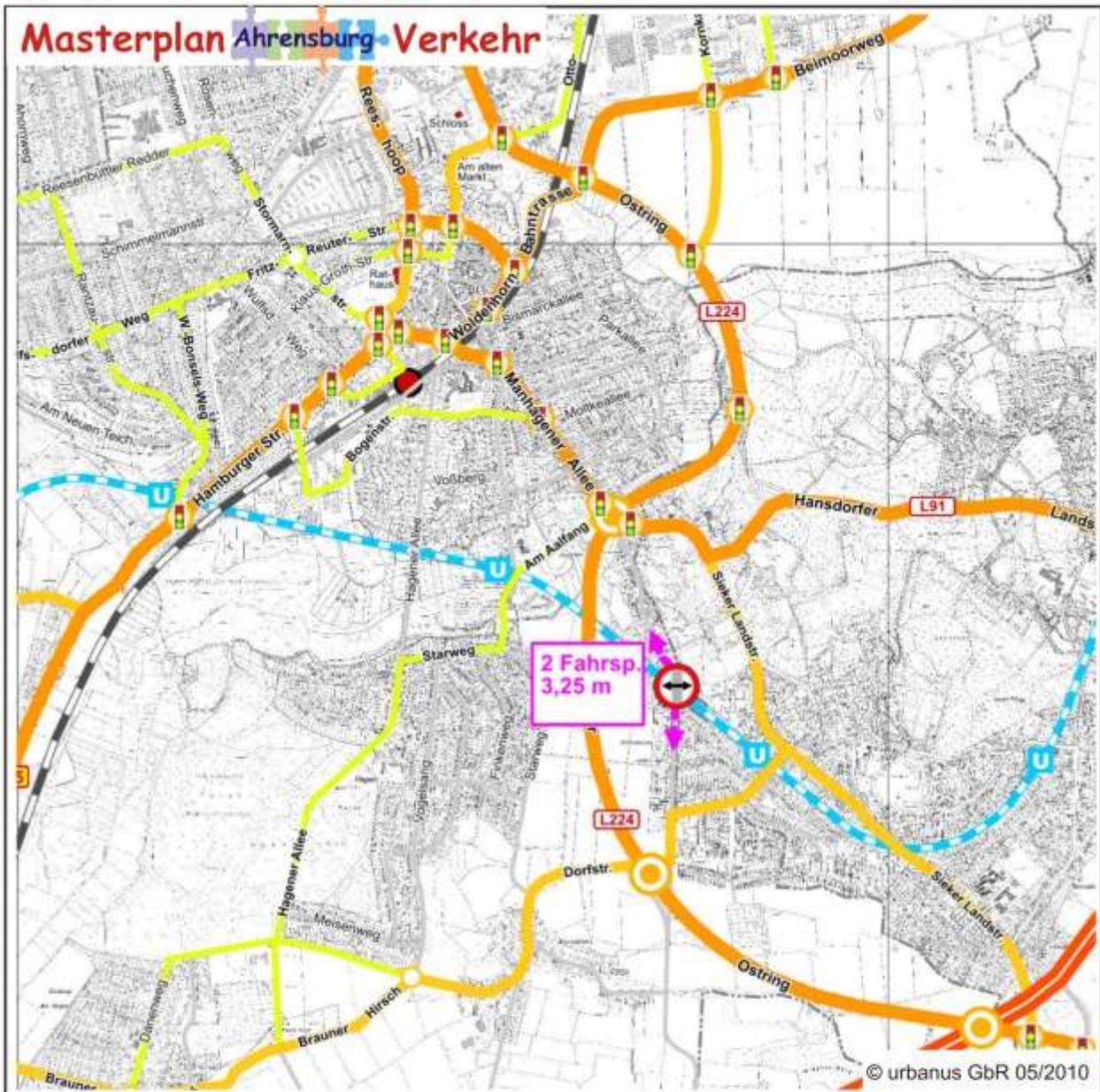
- Netzschluss / Netzergänzungen im Ahrensburger Straßennetz
- Verworfenne / nicht weiterverfolgte Trassen-Variante
- 2 Fahrsp.  
3,25 m

 Kenngrößen der Netzergänzungen:  
Anzahl Fahrspuren, Fahrspurbreite  
(vorläufiger Planungsstand 13.05.2010 !)

**Komplementärmaßnahmen:**

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorhandener Straßen (z.B. Ausbau)
- Lkw-Fahrverbot evtl. mit Zeitfenster (z.B. Nachtfahrverbot)
- Sperrung für den Kfz-Verkehr (evtl. Durchlass für Fuß+Rad)

**Planfall 10: Öffnung Wulfsdorfer Weg (West) für Pkw**



**Hauptbestandteil des Planfalls:**

- Netzschluss / Netzergänzungen im Ahrensburger Straßennetz
- Verworfenne / nicht weiterverfolgte Trassen-Variante
- 2 Fahrsp.  
3,25 m

 Kenngrößen der Netzergänzungen:  
Anzahl Fahrspuren, Fahrspurbreite  
(vorläufiger Planungsstand 13.05.2010 !)

**Komplementärmaßnahmen:**

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorhandener Straßen (z.B. Ausbau)
- Lkw-Fahrverbot evtl. mit Zeitfenster (z.B. Nachtfahrverbot)
- Sperrung für den Kfz-Verkehr (evtl. Durchlass für Fuß+Rad)

**Planfall 11: Öffnung Netzschluss über Brücke Vierbergen**