

Brauner Hirsch und Dorfstraße in Ahrensburg

Überprüfung von Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs und Verkehrsberuhigung

Im Auftrag

Stadt Ahrensburg
– Der Bürgermeister
Fachbereich IV Stadtplanung /
Bauen / Umwelt
Fachdienst IV.3 Straßenwesen

Oktober 2019

Brauner Hirsch und Dorfstraße in Ahrensburg:

Überprüfung von Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs und Verkehrsberuhigung

Auftraggeber: Stadt Ahrensburg – Der Bürgermeister
Fachbereich IV Stadtplanung / Bauen / Umwelt
Fachdienst IV.3 Straßenwesen
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg

Auftragnehmer: SBI Beratende Ingenieure für
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
040/25 19 57-0
office@sbi.de
www.sbi.de

Bearbeiter: Dr. Michael Großmann
Dipl.-Ing. Olaf Drangusch
unterstützt durch Holger Heitmann (externer Berater für Verkehrsrecht)

Stand: Oktober 2019

Projekt: 7737K02
G:\PRJ\7700-7799\7737-Ahrensburg_Suedtangentente\10-
VU\Bericht\7737K02_Verkehrsberuhigungsmaßnahmen_191014.docx

Inhalt

1	Vorbemerkungen	3
1.1	Aufgabenstellung	3
1.2	Geschichtliche Entwicklung der Straßenachse Brauner Hirsch/Dorfstraße	4
2	Bestandsanalyse.....	8
2.1	Zustand der Verkehrsinfrastruktur	8
2.2	Verkehrsanalyse, Verkehrsentwicklung und Verlagerungspotential.....	9
3	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.....	14
3.1	Erhalt des plangleichen BÜ Brauner Hirsch.....	14
3.2	Ersatzlose Schließung des BÜ Brauner Hirsch.....	14
3.3	Einführung Tempolimit 30 km/h.....	15
3.4	Bauliche Elemente zur Verkehrsberuhigung.....	17
3.5	Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht.....	19
3.6	Einbahnstraßenregelung	20
3.7	Durch- oder Nachtfahrverbot für Lkw	21
3.8	Nutzungsbeschränkung auf den öffentlichen Verkehr und Anliegerverkehr.....	22
3.9	Eingriff an der LSA Hamburger Straße/Brauner Hirsch	22
3.10	Änderung des Vorbehaltsnetzes	23
4	Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen.....	25

1 Vorbemerkungen

1.1 Aufgabenstellung

Im südlichen Bereich der Stadt Ahrensburg stellt der Straßenzug Brauer Hirsch/Dorfstraße eine zumindest in den Hauptverkehrszeiten stark frequentierte West-Ost-Quer Verbindung zwischen der Hamburger Straße (L82) und dem Verlängerten Ostring (L224) dar.

Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung „Südtangente Ahrensburg – Realisierungsabschätzung“ (SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH, Hamburg, 01/2019) kann dem Bau einer neuen Südumfahrung nur sehr geringe Chancen eingeräumt werden. Vor dem Hintergrund einer zu erwartenden weiteren Verkehrszunahme werden deshalb in den politischen Gremien andere geeignete, möglichst kurzfristig realisierbare Maßnahmen diskutiert, um die Ortsdurchfahrten Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde nachhaltig insbesondere vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Diesbezüglich sind in der vorliegenden Untersuchung die Möglichkeiten zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf den Straßen Brauner Hirsch und Dorfstraße

- aus verkehrsrechtlicher Sicht zu prüfen,
- die verkehrlichen Auswirkungen hinsichtlich möglicher Verkehrsverlagerungen abzuschätzen und
- bezüglich der Aspekte Verkehrsberuhigung bzw. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der allgemeinen Verkehrssicherheit zu bewerten.

Für die einzelnen umsetzbaren Maßnahmen sind sehr grobe Kostenrichtwerte anzugeben.

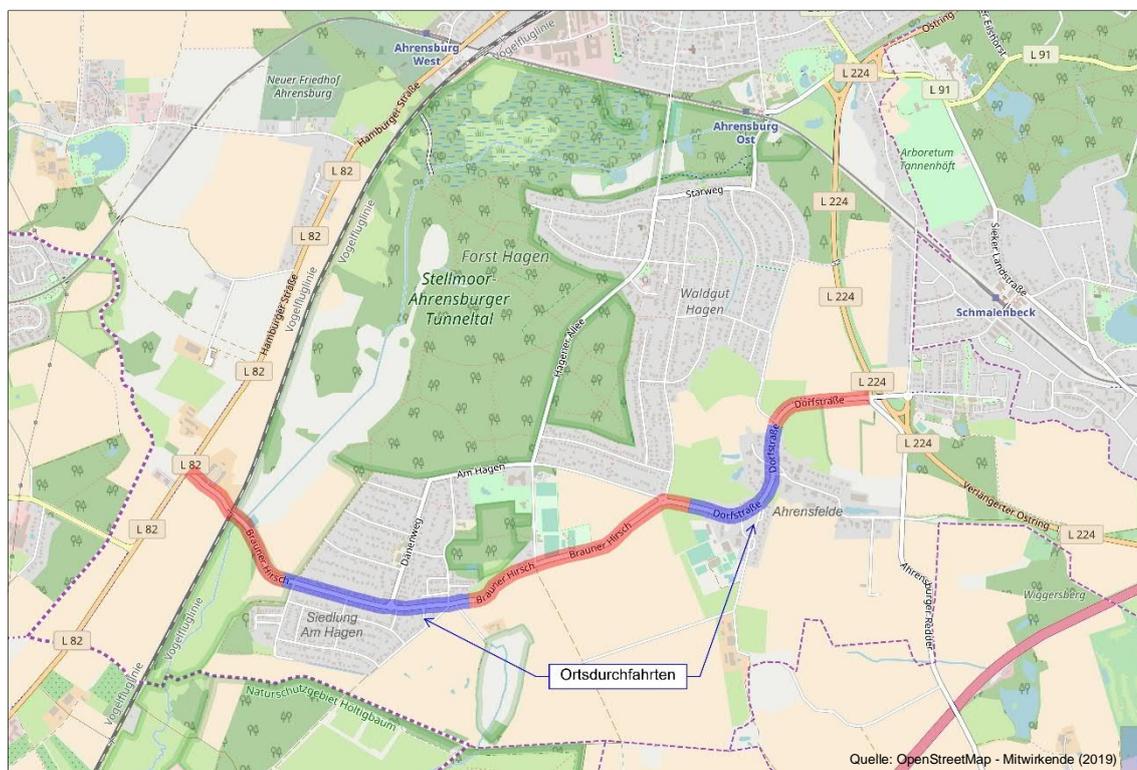


Abbildung 1: Straßenverlauf Brauner Hirsch und Dorfstraße

1.2 Geschichtliche Entwicklung der Straßenachse Brauner Hirsch/Dorfstraße

Die nachfolgenden Abbildungen der Stadtkarten von 1880 und 1936 dokumentieren, dass die Wegeverbindung über den Straßenzug Brauner Hirsch/Dorfstraße schon immer Teil des Ahrensburger Straßennetzes war. Des Weiteren zeigt sich, dass die Straße Brauner Hirsch deutlich vor der Besiedelung des Hagens in den 1930er Jahren angelegt worden ist.

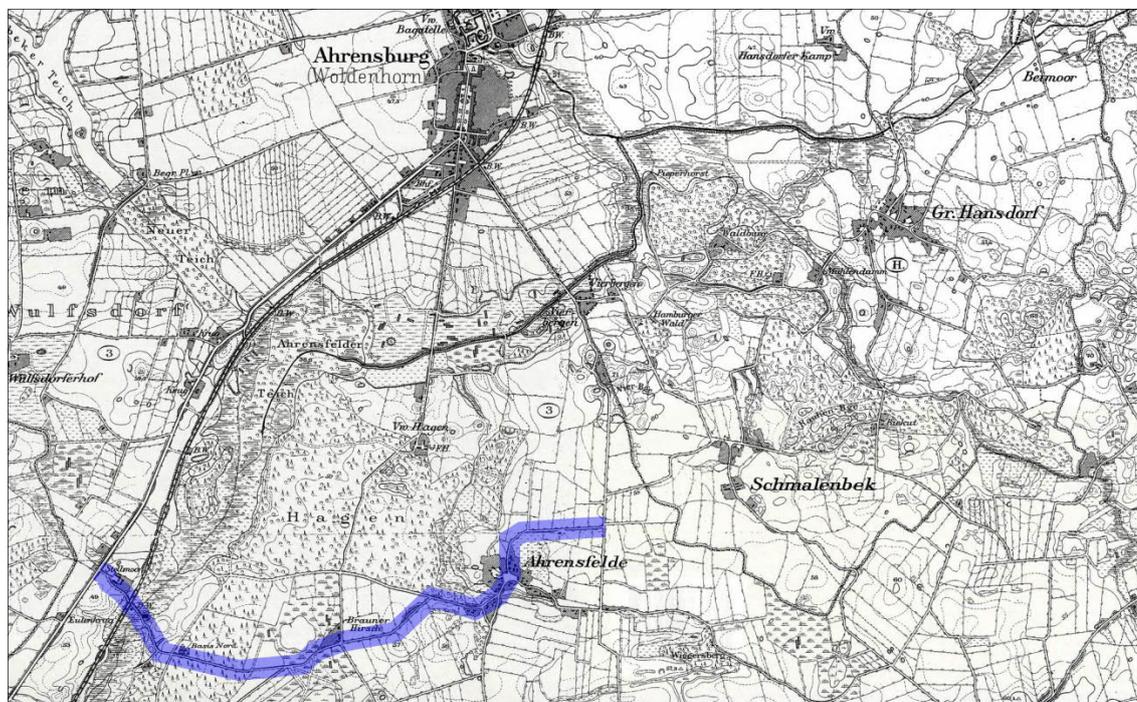


Abbildung 2: Stadtkarte Ahrensburg von 1880

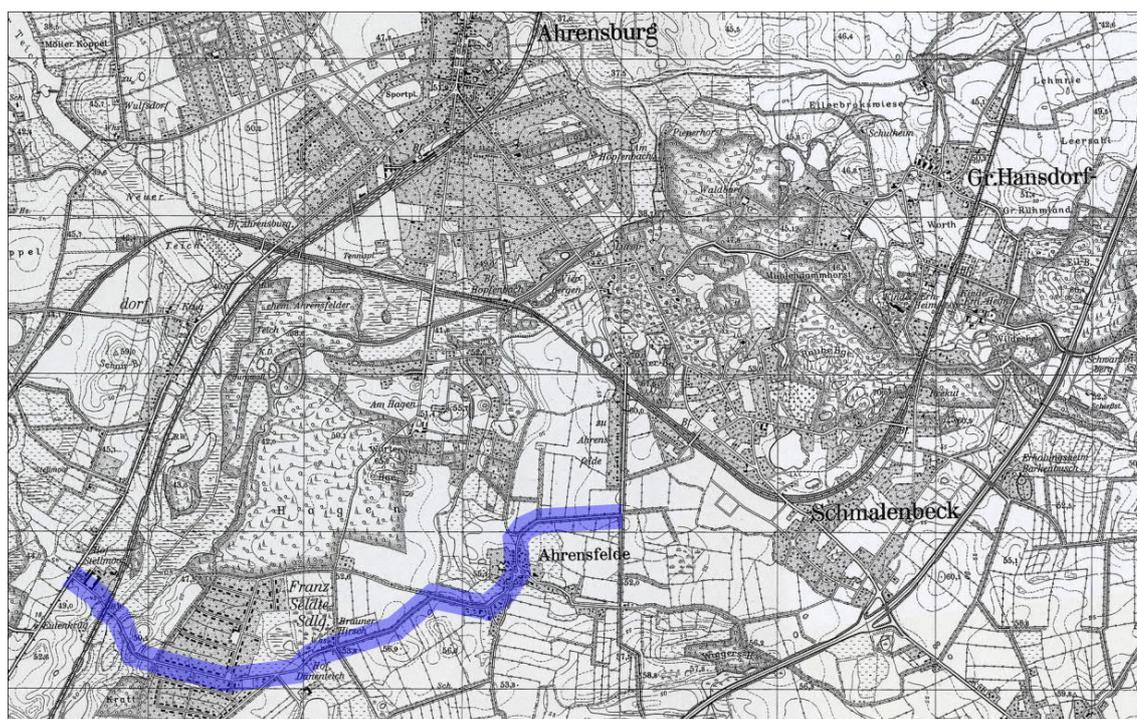


Abbildung 3: Stadtkarte Ahrensburg von 1936

Die Bedeutung der Straßen Brauner Hirsch und Dorfstraße für das Ahrensburger Straßennetz in ihrer Zuordnung als Vorbehaltsnetzstraßen hat sich im Laufe der Jahrzehnte nicht geändert.

Das Vorbehaltsnetz der übergeordneten Vorfahrtsstraßen ist das Rückgrat des Straßennetzes einer jeden Stadt und wird gebildet aus klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und den städtischen Hauptverkehrs- bzw. Haupterschließungsstraßen.

Auf den Vorbehaltsnetzstraßen werden der hinein- und herausfließende Verkehr der Stadt, der Durchgangsverkehr und der Verkehr zwischen den Stadtteilen abgewickelt; auf ihnen sollen Rettungskräfte schnell in die einzelnen Stadtteile und Einwohner zu ihren Anliegerstraßen gelangen sowie der Busverkehr reibungslos geführt werden können (u.a. Voraussetzung für eine Fahrplantaktung). Daher sind diese Straßen zum Teil hoch und in der Regel wesentlich stärker belastet als Straßen, deren Hauptnutzung nur dem Anliegerverkehr gewidmet ist. Auf dem Vorbehaltsnetz gilt in der Regel Tempo 50 und dafür sind die Straßen auch entsprechend trassiert und ausgebaut.

Der straßenverkehrliche Nutzen der Vorbehaltsnetzstraßen ist für die Allgemeinheit größer als bei Anliegerstraßen. In der Stadt Ahrensburg wird diesem Aspekt durch die Festsetzung eines niedrigeren Satzes der Anliegerbeiträge Rechnung getragen.

Zur Einordnung der Verkehrsbedeutung des Straßenzuges Brauner Hirsch/Dorfstraße ist im Weiteren die städtebauliche und straßenbaulichen Entwicklung im südlichen Bereich von Ahrensburg über die letzten Jahrzehnte näher zu betrachten:

Die Eingemeindung von Ahrensfelde fand am 01.02.1974 statt.

Im Bebauungsplan (B-Plan) Nr. 5 aus dem Jahr 1976 wurde von Seiten der zuständigen Landesplanungsbehörde auf eine mögliche Trassierung der Südtangente im Verlauf des Braunen Hirsch hingewiesen. Dieser Hinweis wurde zur Kenntnis genommen, es wurde aber entgegnet, dass eine Trassierung der Südtangente nicht mehr im Verlauf des Braunen Hirsch geplant ist. Im B-Plan wurde folgendes angeordnet: „Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass bei geplanten Gebäuden im Südosten des Planbereiches die Wohn- und Schlafräume mit Isolierverglasung zu versehen sind. Damit ist ein ausreichender Lärmschutz gegenüber der Südtangente in verschiedenen geplanten Linienführungen gewährleistet.“ Dieser Hinweis wurde in der Planausfertigung mit Rot gestrichen. Es wurden keine Zufahrten an den Braunen Hirsch zugelassen. Der geplante Fahrbahnquerschnitt von 6,50 m und durch Grünstreifen abgesetzte Fußwege lassen auf eine geplante hohe Verkehrsbedeutung der Straße Brauner Hirsch in diesem Abschnitt (Irisweg bis Pionierweg) schließen. Entsprechend der seinerzeit gültigen „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen – RAST, Teil Querschnittsgestaltung“ aus dem Jahr 1968 hätte dieser Querschnitt eine Funktion als Sammelstraße oder als Verkehrsstraße zugelassen.

Im Generalverkehrsplan aus dem Jahr 1978 wurde das Hauptstraßennetz bzw. Vorbehaltsnetz in diesem Bereich aus den Straßen Brauner Hirsch (von der B 75 bis Dänenweg), Dänenweg, Am Hagen, Hagener Allee, Ahrensburger Redder Kreisstraße (K 20) gebildet. Die Dorfstraße wurde damals nicht in das Netz einbezogen.

Im B-Plan Nr. 42 aus dem Jahr 1984 wurde der Braune Hirsch mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m festgesetzt und als Hauptstraße eingeordnet. U.a. wurden Zufahrten zum Braunen Hirsch für die hintere Bebauung der Grundstücke am Erikaweg nicht zugelassen.

Im B Plan Nr. 57 aus dem Jahr 1987 für das Dorf Ahrensfelde ist die bereits ausgebaute Dorfstraße (K 20) als alleinige Durchfahrtsstraße vorgesehen.

In der nachfolgenden Fortschreibung des Generalverkehrsplanes aus dem Jahr 1990 (mit Bearbeitungsbeginn im September 1986) wurde das Hauptstraßennetz in diesem Bereich neu gebildet aus den Straßen Brauner Hirsch (B 75 bis Dänenweg), Dänenweg, Am Hagen, Hagener Allee, Spechtweg, Vogelsang, Dorfstraße (K 20) und Ahrensburger Redder (K 20). Der Ostring wurde erst im September 1987 eröffnet (Abschnitt zwischen Manhagener Allee und Bundesautobahn A 1). In Rahmen der Generalverkehrsplanung wurde für die Entlastung der Wohngebiete an den Straßen Dänenweg, Am Hagen und Spechtweg ein Ausbau des bisher unbefestigten Braunen Hirsch im Abschnitt zwischen Dänenweg und Vogelsang/Spechtweg vorgeschlagen.

Im Jahr 1986 wurde die Straße Brauner Hirsch auf dem Abschnitt zwischen Dänenweg und Pionierweg erneuert. Ein weiterer Ausbau wurde damals zurückgestellt. Über das „Für und Wider“ einer Erneuerung des kompletten Straßenzuges Brauner Hirsch bis zur Dorfstraße und der damit verbundenen Entlastung der Straßen Dänenweg, Am Hagen und Spechtweg wurde sehr ausführlich in der Stadt (Bau- und Planungsausschuss, Stadtverordnetenversammlung, Anlieger, Verwaltung) diskutiert. Es fehlten letztlich aber die finanziellen Mittel, die politischen Beschlüsse und die Personalressourcen, um dies offensiv weiter zu verfolgen.

Im Jahr 1994 wurde das Planfeststellungsverfahren für die damalige Kreisstraße K 20 von Ahrensfelde bis zum Ahrensburger Redder (heutige Dorfstraße) durchgeführt. Im Jahr 1996 wurden die Ergebnisse vorgestellt, wobei die Fahrbahnbreite unter Berücksichtigung des Begegnungsfalls von landwirtschaftlichen Fahrzeugen angelegt worden ist. In dem Erläuterungsbericht wurde auf die Zubringerfunktion der Dorfstraße hingewiesen.

Im Jahr 1997 wurde die Verwaltung im Hinblick auf eine mögliche Förderung durch den Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit den Planungen zum Ausbau der Straße Brauner Hirsch wiederbeauftragt. Dazu fanden zwei Arbeitstreffen der Zukunftswerkstatt Ende 1998 und Anfang 1999 statt. Danach sollten die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt in eine Planung integriert werden, die nach GVFG förderfähig wäre. Schon damals wurden nur verkehrswichtige Gemeindestraßen als förderfähig anerkannt, Anlieger- oder Erschließungsstraßen hingegen nicht.

Im Jahr 2002 wurde auf Grundlage der Ausbauplanungen ein Förderantrag zum Ausbau der Straße Brauner Hirsch beim zuständigen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein eingereicht, in dem u.a. ausdrücklich die Verbindungsfunktion und die Einteilung als Gemeindestraße erwähnt wird. In den Prüfbemerkungen zum abgegebenen Antrag wurden einige in der Zukunftswerkstatt erarbeiteten Elemente als nicht förderfähig bzw. gesamtfördergefährdend eingestuft, so dass die Planung daraufhin angepasst werden musste. Diese Anpassung wurde seinerzeit allerdings nicht mehr im Bau- und Planungsausschuss der Stadt erläutert.

Im Generalverkehrsplan aus dem Jahr 2002 wurde das Vorbehaltsnetz der Stadt für diesen Bereich nicht verändert, nur die Straßen Vierbergen und Ahrensburger Redder wurden durch

die umgesetzte Sperrung Vierbergen nicht mehr als Bestandteil des Vorbehaltsnetzes geführt.

Die beschlossene Erneuerung des Braunen Hirsch von der Einmündung Hamburger Straße (damals als Bundesstraße B 75 klassifiziert) bis zum Ortseingang Ahrensfelde wurde in drei Bauabschnitten von 2003 bis 2004 durchgeführt. Zum 01.01.2005 wurde die Kreisstraße K 20 zur Gemeindestraße abgestuft.

Im Masterplan Verkehr aus dem Jahr 2012 wurden als Bestandteil des Vorbehaltsnetzes für den südlichen Bereich von Ahrensburg die Straßen Brauner Hirsch, Dorfstraße, Dänenweg, Am Hagen und Hagener Allee definiert.

Nach der Fertigstellung des Straßenbaus Brauner Hirsch wurden im Laufe der Jahre immer wieder die hohe Verkehrsbelastung, der „nicht bremsende“ Kreisverkehr am Dänenweg und die hohe Lärmbelästigung von den Anliegern bemängelt. Nicht mehr angesprochen wurde dagegen die erreichte Verkehrsverlagerung und die damit verbundene deutliche Verkehrsreduzierung in den von Wohnbebauung gesäumten Dänenweg und Spechtweg im Allgemeinen sowie die erhöhte Verkehrssicherheit speziell vor der Schule im Dänenweg sowie dem Kindergarten und der Seniorenanlage in der Straße Am Hagen.

2 Bestandsanalyse

2.1 Zustand der Verkehrsinfrastruktur

Zur straßenverkehrlichen Entlastung und gleichermaßen Lärmreduzierung im angebauten Straßenzug Dänenweg – Am Hagen – Spechtweg wurde die Straße Brauner Hirsch zwischen Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde im Jahr 2003 grundhaft saniert und ausgebaut. Die beiden Knotenpunkte am Spechtweg/Vogelsang und am Dänenweg sind als kleine Kreisverkehre ausgebildet. Hier und an innerorts eingebauten Fahrbahnteilern (Sprunginseln jeweils am westlichen Ortseingang) sind Querungshilfen für Fußgänger vorhanden.

Die Straße Brauner Hirsch verfügt überwiegend über eine Fahrbahnbreite von 5,50 m. Die Fahrbahnbreite in der Dorfstraße beträgt ca. 6,50 m. Fahrbahneinengungen auf etwa 5,00 bzw. 4,00 m sind jeweils am östlichen Beginn der Ortsbebauung vorhanden. Im Wesentlichen ist dem gesamten Straßenzug aktuell ein ausreichend guter Fahrbahnzustand zu bescheinigen.

Innerhalb der geschlossenen Ortschaften Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde sind an beiden Straßen in der Regel Gehwege mit einer maximalen Breite von 1,90 m vorhanden.

In Teilabschnitten, vor allem außerorts, ist einseitig ein straßenbegleitender, gemeinsamer Zweirichtungs-Geh- und Radweg angelegt. In den innerörtlichen Bereichen bestehen teilweise (nicht durchgehend) durch Verkehrszeichen (VZ) 240 „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ gemäß Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) angeordnete Radwegebenutzungspflichten. Radfahrer müssen hier den gemeinsamen Geh- und Radweg nutzen und dürfen nicht auf der Fahrbahn fahren.

Allerdings erfüllen die straßenbegleitenden Gehwege mit einer ungefähren Breite bis zu 1,90 m nicht die quantitativen Anforderungen der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, Ausgabe 2010), die gemäß StVO und VwV-StVO als Richtlinie für den Radverkehr anzuwenden ist. Für eine Radverkehrsfreigabe wird hier eine Mindestbreite von 2,50 m gefordert. Gleiches gilt für die Gehwege mit einer nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsfreigabe in Form einer so genannten „Servicelösung“. Auch hierfür ist die Gehwegbreite unzureichend.

In beiden Ortsdurchfahrten gibt es sehr viele Grundstückszufahrten, die im Verhältnis zum Gehweg über keine oder nur eingeschränkte Sichtfelder – meist durch private Hecken verursacht – verfügen.

Im Bereich Brauner Hirsch sind die Gehwege zudem durch Grünstreifen (teilweise mit Parkständen) von der Fahrbahn abgesetzt. Damit entspricht die Radverkehrsführung insgesamt nicht den aktuellen Anforderungen und birgt im Bereich der meisten Ein- und Ausfahrten sowie der Einmündung Irisweg wegen fehlender oder unzureichender Sichtbeziehungen Gefahren für die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer.

Außerhalb der Ortsdurchfahrten sind trotz überwiegend abgesetzter Geh- und Radwege die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf 50 bzw. 60 km/h begrenzt. Dies begründet sich in der allgemeinen Trassierung, die zwar für Haupterschließungsstraßen mit Außerortscharakter nicht regelkonform ist, ausnahmsweise aber unter Berücksichtigung der gewachsenen Knickstruktur im Rahmen des Ausbaus Brauner Hirsch genehmigt wurde.

In der Dorfstraße innerhalb der Siedlung Ahrensfelde gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ist teilweise mit dem Verkehrszeichen 101 „Gefahrenstelle“ und dem Zusatzzeichen 1010-54 „Reiter“ begründet.

2.2 Verkehrsanalyse, Verkehrsentwicklung und Verlagerungspotential

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung „Südtangente Ahrensburg – Realisierungsabschätzung“ wurden u.a. auch umfangreiche Verkehrszählungen im Jahr 2018 durchgeführt und eine Verkehrsprognose bezogen auf den Zeithorizont 2030 erstellt. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist hier das Szenario mit Beseitigung des heutigen Bahnübergangs Brauner Hirsch und Neubau einer planfreien Überführung im Zuge des S-Bahnausbaus S4 maßgebend.

Anmerkung: Die Verkehrsprognose 2030 aus der Verkehrsuntersuchung „Südtangente Ahrensburg – Realisierungsabschätzung“ beinhaltet u.a. auch eine Siedlungsentwicklung im Raum Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde. Diese seinerzeit in Aussicht genommenen Flächenerweiterungen werden nach neuesten Aussagen der zuständigen Fachdienststelle der Stadt Ahrensburg (zumindest vorerst) nicht weiter verfolgt, so dass die durchgeführte Verkehrsprognose – Stand heute – die mögliche Verkehrsentwicklung auf der sogenannten „sicheren Seite“ abbildet.

Das Ergebnis der Verkehrsprognose und eine Differenzierung nach Quell-/Zielverkehr (= Verkehr der Ortsteile Ahrensfelde, Siedlung Am Hagen, Waldgut Hagen) sowie Durchgangsverkehr bezogen auf den Straßenzug Brauner Hirsch – Dorfstraße (= weit- und nähräumiger Verkehr z.B. auch aus anderen Ahrensburger Stadtteilen) ist in Abbildung 4 dargestellt [Quelle: o.a. Verkehrsuntersuchung, S. 48].

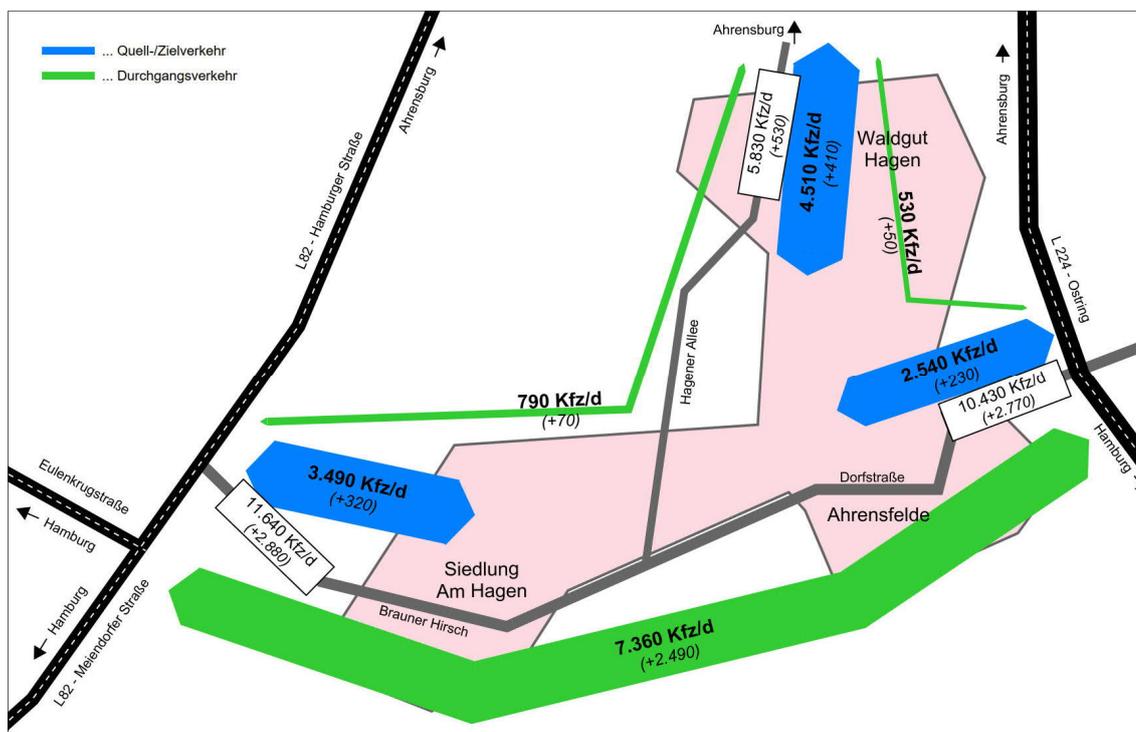


Abbildung 4: Verkehrsstärken Prognose 2030 (im Planfall mit neuer Straßenbrücke Brauner Hirsch) (in Klammern: Entwicklung im Vergleich zur Analysesituation)

Zusammenfassend kann – wie in der nachfolgenden Tabelle 1 ausgewiesen – in den Ortsdurchfahrten Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde mit einer Verkehrszunahme um bis zu 30 % gerechnet werden. Die Verkehrsbelastungen würden dann im Abschnitt Brauner Hirsch etwa 11.700 Kfz/d und auf der Dorfstraße rund 10.500 Kfz/d betragen. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 2 %.

Der Durchgangsverkehr zwischen Hamburger Straße und Ostring beträgt aktuell rund 4.900 Kfz/d und wird sich in den nächsten Jahren wahrscheinlich bis auf ca. 7.400 Kfz/d erhöhen. Dies entspricht einem Anteil am Gesamtaufkommen im Braunen Hirsch von etwa 63 % (heute 55 %) bzw. in der Dorfstraße von ca. 70 % (heute 64 %).

Außerdem wird über die Hagener Allee weiterer, eher nähräumiger Durchgangsverkehr zwischen Ahrensburg (Mitte) und Hamburger Straße in Höhe von knapp 800 Kfz/d bzw. zwischen Ahrensburg (Mitte) und Ostring von rund 500 Kfz/d prognostiziert.

Verkehrsbelastungen (Verkehrsentwicklung 2018-2030)	OD Siedlung Am Hagen (Brauner Hirsch)	OD Ahrensfelde (Dorfstraße)	Durchgangsverkehr
2018	8.800 Kfz/d	7.700 Kfz/d	4.900 Kfz/d
2030* mit Straßenbrücke Brauner Hirsch	max. 11.700 Kfz/d (+2.900 Kfz/d)	max. 10.500 Kfz/d (+2.800 Kfz/d)	7.400 Kfz/d (+2.500 Kfz/d)

*...siehe Anmerkungen zur Verkehrsprognose auf Seite 9

Tabelle 1: Verkehrsentwicklung in den Ortsdurchfahrten Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde

Bei einer differenzierten Auswertung der vorliegenden Verkehrszählung 2018 ist das aktuelle Potenzial bzw. der Anteil des nah- und weiträumigen Durchgangsverkehrs z.B.

- zwischen den Bereichen Ahrensburg-Nord/Ost, Gewerbegebiet Beimoorweg, Großhansdorf, u.U. auch Bargteheide und dem Stadtgebiet Hamburg auf insgesamt etwa 200 Kfz-Fahrten/d (Summe beider Fahrtrichtungen),
- zwischen dem Bereich Schmalenbeck/Ahrensburger Redder und dem Stadtgebiet Hamburg auf insgesamt rund 1.000 Kfz-Fahrten/d (Summe beider Fahrtrichtungen) und
- zwischen der Autobahn A 1 (vor allem in/aus Richtung Lübeck), den Bereichen östlich der A 1, teilweise Großhansdorf und dem Stadtgebiet Hamburg auf insgesamt knapp 3.300 Kfz-Fahrten/d (Summe beider Fahrtrichtungen)

abzuschätzen (siehe Abbildung 5).

Zum Prognosezeitraum 2030 kann mit einer weiteren Zunahme des Durchgangsverkehrs um pauschal ca. +10 % und mit einem zusätzlichen Neuverkehr von rund +1.000 Kfz-Fahrten/d infolge einer möglichen Gewerbeentwicklung an der Autobahnanschlussstelle Ahrensburg gerechnet werden. Aus diesen Abschätzungen wäre zu schließen, dass zukünftig das Verlagerungspotenzial nördlich des Untersuchungsbereiches bei knapp über 200 Kfz-Fahrten/d und südlich bei bis zu 4.600 Kfz-Fahrten/d liegt.

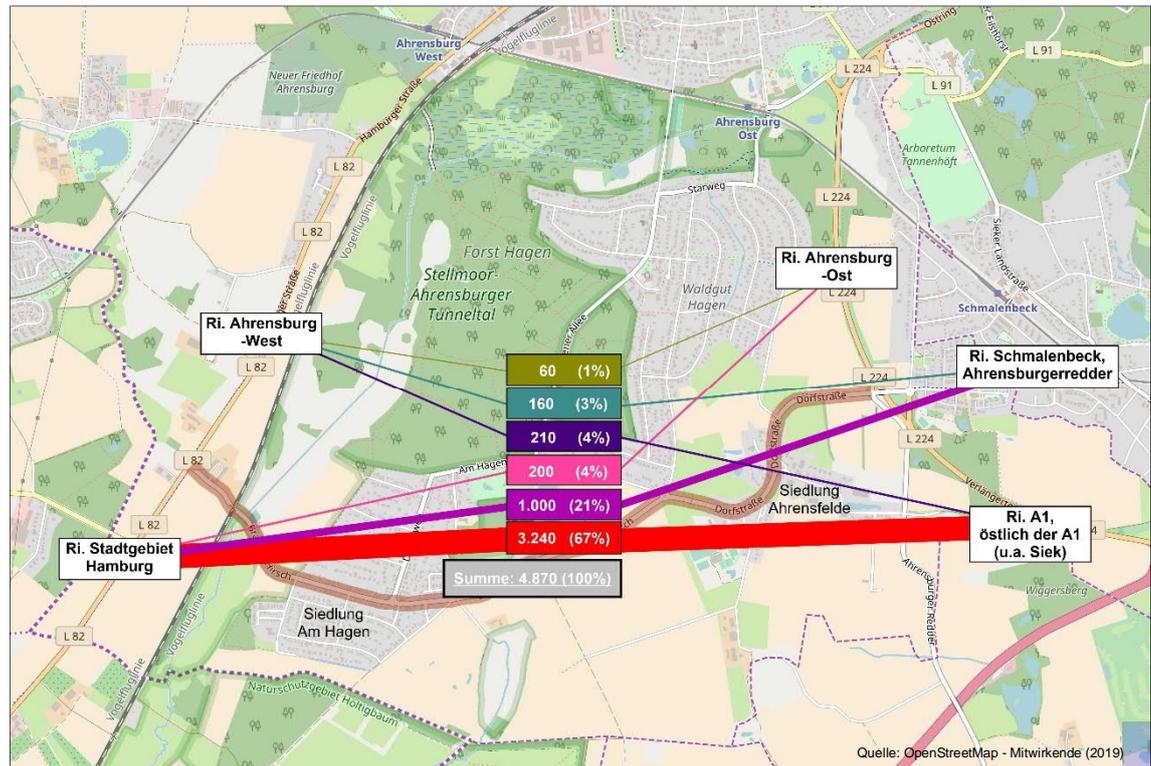


Abbildung 5: Verkehrsanalyse 2018 – Durchgangsverkehrsbeziehungen über Brauner Hirsch und Dorfstraße (in Kfz/d und Anteil)

Sofern eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs der Relation Autobahn A1 <> Stadtgebiet Hamburg durch geeignete Maßnahmen gelingen würde, wäre dementsprechend im Idealfall bei Nutzung der Ausweichroute über die A 1 und den Ring 3 eine Entlastung des Ahrensburger Straßennetzes aktuell um bis zu 3.300 Kfz-Fahrten/Werntag möglich. Zum Prognosehorizont würde sich die Entlastung auf ca. 4.600 Kfz/d beziehen (siehe Abbildung 6, unten).

Andererseits wäre aber auch nicht auszuschließen, dass eine Vielzahl der Betroffenen direkt über Ahrensburg ausweichen und somit für eine zusätzliche Verkehrsbelastung in erster Linie in der Manhagener Allee und Hamburger Straße sorgen (siehe Abbildung 6, Mitte).

Eine weitere Verkehrszunahme in der mit Wohnbebauung gesäumten Manhagener Allee und Hamburger Straße sowie in der Innenstadt am bereits heute hoch ausgelasteten AOK-Knoten würde je nach Verlagerungsmenge zunehmend zu Behinderungen und einer Verschlechterung der allgemeinen Verkehrsqualität führen. U.U. könnten sogar Überlastungen in den Straßenzügen und an den (meist signalisierten) Knotenpunkten auftreten.

In Bezug auf das Verdrängungspotenzial des Durchgangsverkehrs der Relation Ahrensburg-Nord/Ost <> Stadtgebiet Hamburg ist mit einer Zunahme des Verkehrs aktuell bis zu ca. 200 Kfz-Fahrten/d vor allem im Straßenzug Bahntrasse-Woldenhorn und in der Hamburger Straße sowie im Innenstadtbereich am AOK-Knoten zu rechnen. Bis 2030 könnte der zusätzliche Verkehr noch geringfügig ansteigen (siehe Abbildung 7). Diese Verkehrsmengen wären noch ohne maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsqualität abwickelbar.

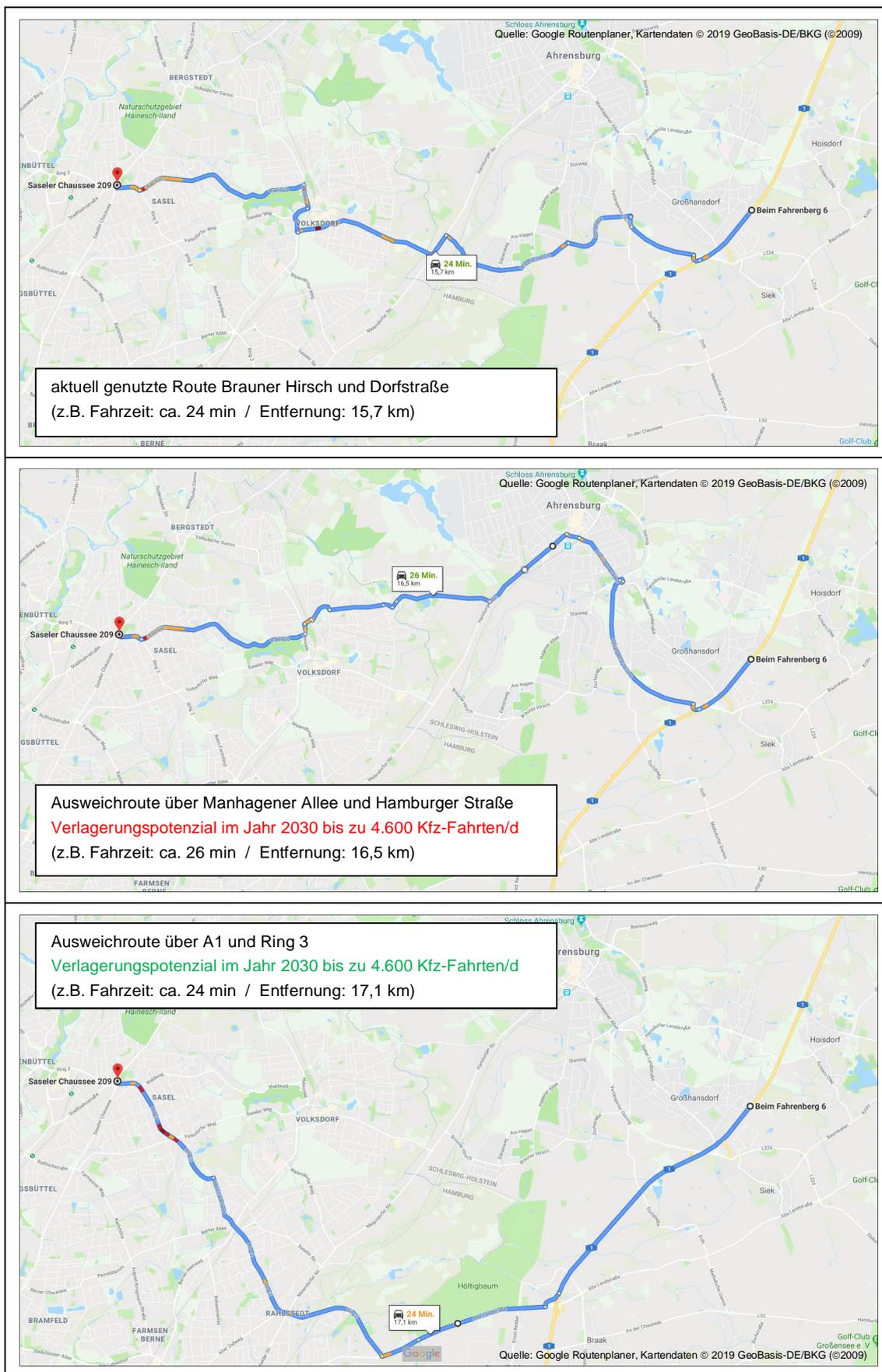


Abbildung 6: Routenmöglichkeiten für die straßenverkehrliche Verbindung A1 <-> Stadtgebiet Hamburg

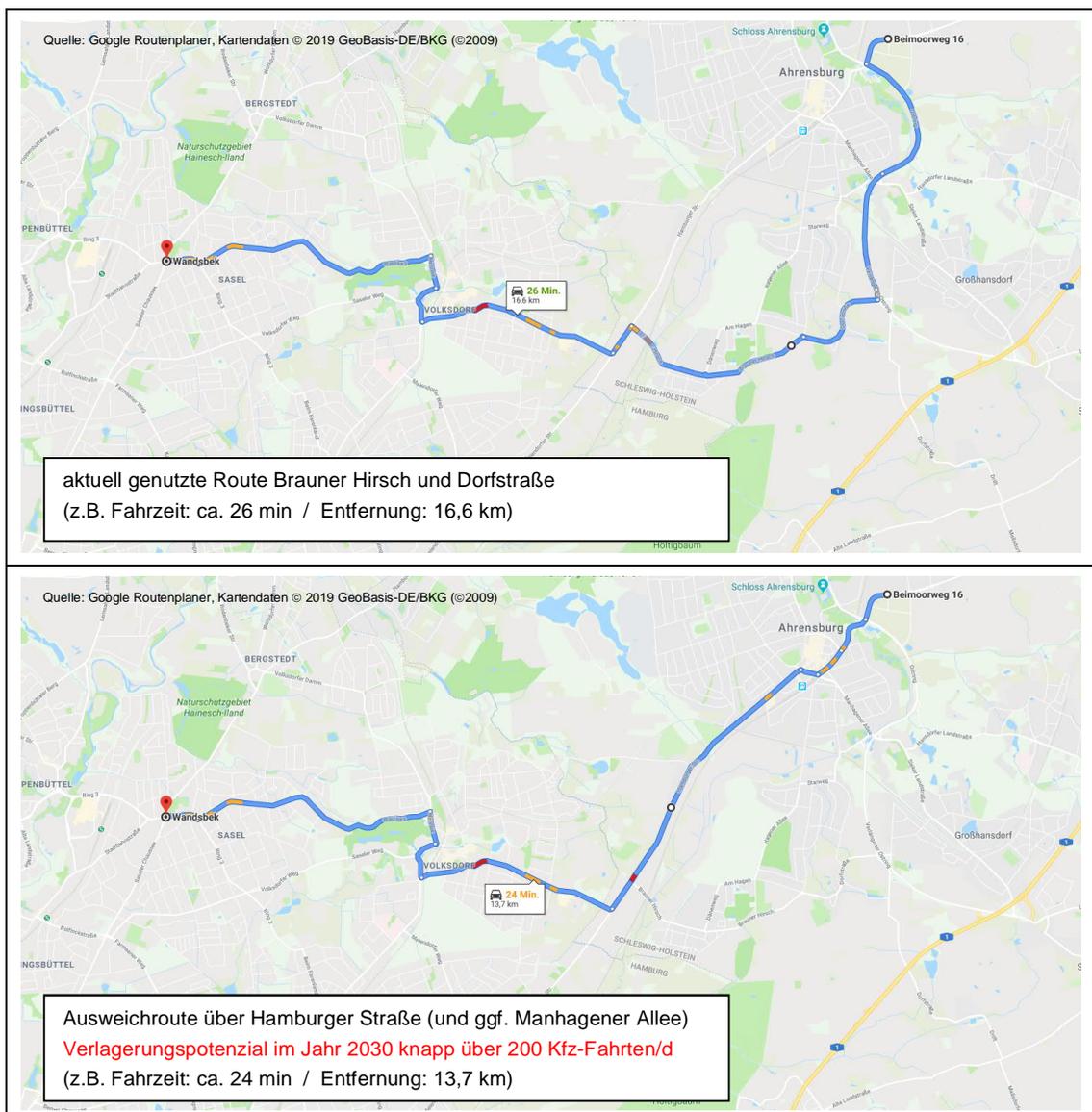


Abbildung 7: Routenmöglichkeiten für die straßenverkehrliche Verbindung Ahrensburg-Nord/Ost <-> Stadtgebiet Hamburg

3 Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Im Folgenden werden verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Sinne sowohl einer Geschwindigkeitsreduzierung als auch einer Verkehrsentlastung beschrieben, die Vor- und Nachteile sowie die zu erwartende Wirksamkeit hinsichtlich der Verlagerung des Durchgangsverkehrs bewertet und z.T. die verkehrsrechtlichen Aspekte beurteilt.

3.1 Erhalt des plangleichen BÜ Brauner Hirsch

Bei einem Erhalt des vorhandenen Bahnübergangs Brauner Hirsch und den entsprechenden Behinderungen bei geschlossenem Schranken würde sich der Durchgangsverkehr aller Voraussicht nach reduzieren. Wie viele Betroffene im Durchgangsverkehr sich für eine Ausweichroute entscheiden hängt im Wesentlichen von der zukünftigen Anzahl und Dauer der Schrankenschließungen und der Attraktivität der Ausweichroute (Fahrzeit, Weglänge) ab.

Nach derzeitigen Kenntnissen ist nach dem S4-Ausbau eine deutliche Erhöhung der Zugzahlen (von etwa 180 auf über 300 Züge pro Werktag) vorgesehen, so dass die straßenverkehrlichen Behinderungen auch spürbar zunehmen werden. Daraus ist pauschal ein erhebliches Verlagerungspotenzial abzuleiten. Die tatsächliche Entlastung für die Ortsdurchfahrten Brauner Hirsch und Dorfstraße wird bei den aktuellen Belastungen voraussichtlich in einer Spannweite zwischen etwa 1.000 und 4.000 Kfz-Fahrten/d (= 25 bis 75 % des gesamten Durchgangsverkehrs) liegen. Bezogen auf das Prognosejahr 2030 könnten Entlastungen zwischen rund 1.000 und 5.000 Kfz-Fahrten/d entstehen.

Sollte der Ausweichverkehr überwiegend durch die Stadt Ahrensburg abgewickelt werden, sind hier stellenweise erhebliche straßenverkehrliche Behinderungen zu erwarten (vgl. Anmerkungen auf Seite 11).

Rechtlich und verfahrenstechnisch wäre zu klären, inwiefern die Stadt auf die aktuell laufenden Ausbauplanungen der DB zur S4 (noch) Einfluss nehmen bzw. auf den Verzicht eines Brückenbauwerkes am Bahnübergang Brauner Hirsch hinwirken kann. U.a. sind hier auch die Auswirkungen auf die Rückstauhäufigkeit und -länge für den Kfz-Verkehr und die daraus folgende Wahrscheinlichkeit von Rückstaus bis zur Hamburger Straße zu berücksichtigen. Des Weiteren ist anzumerken, dass ein plangleicher Bahnübergang eine vergleichsweise geringere Verkehrssicherheit gegenüber dem geplanten Brückenbauwerk aufweist.

3.2 Ersatzlose Schließung des BÜ Brauner Hirsch

Eine ersatzlose Schließung des Bahnüberganges Brauner Hirsch würde zu einer straßenverkehrlichen Unterbrechung der Querverbindung zwischen Hamburger Straße und Ostring führen.

Somit wären die Ortsdurchfahrten Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde wirkungsvoll vom gesamten Durchgangsverkehr aktuell in Höhe von etwa 4.900 Kfz-Fahrten/d und im Jahr 2030 von etwa 7.400 Kfz-Fahrten/d entlastet.

Sofern der Ausweichverkehr überwiegend die Alternativroute durch die Stadt Ahrensburg wählt, würden andererseits aber hier erhöhte und zunehmende Behinderungen die allgemeine Verkehrsqualität deutlich senken (vergleiche Abbildung 6). Konkrete, belastbare Aussagen zu den zu erwartenden Verkehrsverlagerungen sind nur mit Hilfe eines aufwändigen Verkehrsmodells für den Bereich Ahrensburg und dem erweiterten Umland (u.a. auch zumindest des östlichen und zentralen Stadtgebietes von Hamburg) möglich.

Des Weiteren hätte die Schließung des Bahnüberganges auch erhebliche Auswirkungen auf den Quell-/Zielverkehr der Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde. Die Verbindung von/nach Hamburg wäre gekappt, so dass längere Umwegfahrten bspw. über die Hagener Allee erforderlich sind. Dies wiederum hätte erhöhte Beeinträchtigungen vor allem für die Anwohner an der Hagener Allee und für die Verkehrsabwicklung im Straßenzug Bargenkoppelredder – Bogenstraße – Brückenstraße zur Folge. Die Erschließungsfunktion der Straße Brauner Hirsch wäre nicht mehr (vollständig) gegeben.

Des Weiteren wäre darauf hinzuweisen, dass voraussichtlich auch ein gewisser Anteil des Quell-/Zielverkehrs der Siedlung Am Hagen – der heute über die Hamburger Straße fließt – bei einer ersatzlosen Schließung des BÜ Brauner Hirsch auch über die Dorfstraße durch Ahrensfelde fahren wird. Somit entstehen hier neben der Entlastung vom nah- und weiträumigen Durchgangsverkehr wiederum zusätzliche Verkehrsbelastungen.

Die Umsetzbarkeit einer solchen Maßnahme wäre rechtlich insbesondere dahingehend zu prüfen, ob die nah- und weiträumige straßenverkehrliche Verbindungsfunktion der Querachse Brauner Hirsch – Dorfstraße überhaupt eine Unterbrechung zulässt.

3.3 Einführung Tempolimit 30 km/h

Für die Einführung einer Tempo-30-Zone mit Verkehrszeichen (VZ) 274.1 in den Ortsdurchfahrten Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde liegen die Voraussetzungen des § 45 Abs.1c StVO nicht vor. Demnach darf sich eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung u.a. nicht auf eine mit dem VZ 306 beschilderte Vorfahrtstraße und auf Straßen mit Fahrstreifenbegrenzungen (VZ 295), Leitlinien (VZ 340) und benutzungspflichtigen Radwegen (VZ 237, 240 oder 241) erstrecken.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit VZ 274-30 kann gemäß StVO generell nur innerorts und nur unter bestimmten Voraussetzungen angeordnet werden. Grundsätzlich sind die Maßstäbe des § 45 Abs. 9 StVO anzulegen:

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Abs. 9 StVO

*Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. **Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.** Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von*

1. *Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340),*
2. *Fahrradstraßen (Zeichen 244.1),*
3. *Sonderwegen außerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237, Zeichen 240, Zeichen 241) oder Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295),*
4. *Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c,*
5. *verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen nach Absatz 1d,*
6. *innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.*

Satz 3 gilt ferner nicht für Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs nach Absatz 1 Satz 1 oder 2 Nummer 3 zur Beseitigung oder Abmilderung von erheblichen Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hervorgerufen worden sind. Satz 3 gilt zudem nicht zur Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen nach Absatz 1f.

Dementsprechend ist eine durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt Siedlung Am Hagen nicht umsetzbar.

Ebenso ist eine abschnittsweise Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nach § 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO nicht möglich, weil zwingend das Vorhandensein von Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern erforderlich wäre, deren Ein- und Ausgänge zur „Hauptstraße“ lägen. Dann dürfte die Länge der Geschwindigkeitsreduzierung 300 m nicht überschreiten.

Somit würde maximal die aktuell vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Dorfstraße in der Siedlung Ahrensfelde zum Tragen kommen. Das zusätzliche Auftragen von Piktogrammen auf der Fahrbahn sollte restriktiv und nach Prüfung im Einzelfall erfolgen. Allerdings könnte diese Geschwindigkeitsbeschränkung u.U. demnächst wieder aufgehoben werden, da aus Sicht des zuständigen Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr (LBV) die Voraussetzungen gemäß § 45 Abs. 9 StVO nicht gegeben sind.

Da insgesamt zu den heute vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Straßen Brauner Hirsch und Dorfstraße offensichtlich keine weiteren Geschwindigkeitsreduzierungen zwischen Hamburger Straße und Ostring angeordnet werden können, sind auch keine Veränderungen des Durchgangsverkehrs zu erwarten.

In Betracht käme höchstens eine Überprüfung von Ausweichverkehren mautpflichtiger Strecken gem. Satz 3, so dass ggf. eine auf Lkw beschränkte Geschwindigkeitsreduzierung eingerichtet werden kann. Allerdings sind die möglichen Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr als äußerst gering einzuschätzen, da der SV-Anteil insgesamt nur bei etwa 2 % liegt (siehe auch Kapitel 3.7).

Die Auswirkungen von temporären und stationären Geschwindigkeitsanzeigegeräten haben erfahrungsgemäß auch keinen spürbaren Einfluss auf die Routenwahl und somit auf eine Entlastung vom Durchgangsverkehr. Zumal im konkreten Fall jeweils nach dem Ortseingang Siedlung Am Hagen bereits zwei feste Geschwindigkeitsanzeigedisplays in der Straße Brauner Hirsch installiert sind. Solche Geräte unterliegen grundsätzlich nicht dem Verkehrsrecht.

Mobile oder stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen – bspw. auch stadt eigene Blitzer – werden grundsätzlich nach einer Gefahrenanalyse und im Rahmen personeller und finanzieller Ressourcen eingesetzt. Im Normalfall reagieren Polizei und Gemeinde im vorgeannten Rahmen aufgrund aktueller Verkehrsverhältnisse.

3.4 Bauliche Elemente zur Verkehrsberuhigung

Bauliche Maßnahmen zur innerörtlichen Verkehrsberuhigung können durch ihre positiven Wirkungen auf das Geschwindigkeitsniveau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, aber auch zu einer Verringerung des Durchgangsverkehrs führen bzw. beitragen.

Als geeignete Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung bzw. -einhaltung kommen im vorliegenden Fall

- der Umbau weiterer Einmündungen zu kleinen Kreisverkehren (bspw. Dorfstraße/Teichstraße in Ahrensfelde, Brauner Hirsch/Am Kratt und Brauner Hirsch/Pionierweg in Siedlung Am Hagen und Brauner Hirsch/Hagener Allee; die Umsetzbarkeit ist im Rahmen eines Prüfauftrages u.a. hinsichtlich der Verkehrsverteilung, örtlicher Gegebenheiten, Platzbedarf und Naturschutz zu verifizieren),
- ein- oder beidseitige Querschnittseinengungen (Engstellen) im Zuge der beiden Ortsdurchfahrten,
- Geschwindigkeitsanzeigen (wie derzeit in Siedlung Am Hagen auch an den Ortseingängen oder mittig von Ahrensfelde) und
- der Einbau von Mittelinseln mit entsprechenden Verschwenkungen (u.a. im zentralen Bereich von Ahrensfelde)

in Frage. Bei der Umsetzung sind die Vorgaben der RASt (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, Ausgabe 2006) zu berücksichtigen.

Andere bauliche Maßnahmen wie Teil-/Plateaupflasterungen und der Einbau von Schwellen sind an Haupterschließungsstraßen bzw. auf Vorbehaltsnetzstraßen nach § 45 Abs. 9 StVO nicht umsetzbar.

Derzeit sind an beiden Ortseingängen Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde geschwindigkeitsdämpfende Einbauten in Form einer Mittelinsel bzw. Sprunginsel (jeweils westlich) und einer einseitigen Einengung (jeweils östlich) vorhanden. Die tatsächliche Wirkungstiefe hinsichtlich einer möglichen Verkehrsverlagerung vor allem des Durchgangsverkehr ist allerdings eher gering bzw. nicht vorhanden, so dass weitere Maßnahmen offensichtlich auch keinen Einfluss auf die Routenwahl der Kfz haben werden. In Bezug auf eine Geschwindigkeitsreduzierung haben diese Einbauten allerdings schon eine gewisse unterstützende Wirkung. Gegebenenfalls könnte an den Engstellen eine weitere Reduzierung der verfügbaren

Fahrbahnbreite zumindest zu einer noch deutlicheren Geschwindigkeitsreduzierung führen. Hierbei sind allerdings auch die Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs zu beachten. Die Auswirkungen könnten durch eine temporäre Einengung überprüft werden.

Weitere Maßnahmen (siehe oben) können zwar eine zunehmende Verkehrsberuhigung im Sinne einer Geschwindigkeitsreduzierung unterstützen – mögliche Lärm- und Abgasbelastungen beim Bremsen und Anfahren sind bei der Auswahl der Örtlichkeit in jedem Fall zu berücksichtigen –, andererseits ist eine nachhaltige Reduzierung insbesondere des Durchgangsverkehrs nicht zu erwarten.

Dazu gehört auch eine bauliche Korrektur der Kreisverkehrs Brauner Hirsch/Dänenweg in der Ortslage Siedlung Am Hagen. Hier ist derzeit für die Verkehrsbeziehung West > Ost kaum eine Ablenkung geradeausfahrender Kfz durch die Kreisinsel gegeben, so dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit theoretisch nicht erforderlich ist und tatsächlich auch nicht praktiziert wird. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre im Weiteren im Dialog mit der Verwaltung und Polizei ggf. ein Umbau in Erwägung zu ziehen.

Mit dem Ziel einer erhöhten Verkehrssicherheit ist ebenfalls die Einrichtung einer gesicherten Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer im Zuge der Ortsdurchfahrten in Betracht zu ziehen. In der Siedlung Am Hagen wird bereits eine Fußgänger-Lichtsignalanlage betrieben. Hier wie auch in Ahrensfelde könnte ggf. eine weitere Lichtsignalanlage an geeigneter Stelle (z.B. in Ahrensfelde im Bereich des Bushaltestelle) angeordnet werden. Allerdings benötigen derartige Querungsangebote entsprechende Nutzungen, um beachtet zu werden und wirken zu können.

Hierfür wurden in Ahrensfelde nördlich der Einmündung Dorfstraße/Teichstraße bereits stichprobenhaft die Verkehrsdaten am 19.09.2019 (Donnerstag) in der Hauptverkehrszeit zwischen 07:00 und 09:00 Uhr erhoben. Das Ergebnis in Abbildung 8 verdeutlicht, dass in Anlehnung an die EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, Ausgabe 2002) unmittelbar aus dem Kfz-Verkehr und dem Querungspotenzial bei einer zulässigen Kfz-Geschwindigkeit von 30 km/h keine Notwendigkeit einer Querungsanlage begründet werden kann. Allerdings wäre bei einer zulässigen Kfz-Geschwindigkeit von 50 km/h – sofern diese durch den LBV angeordnet wird – zumindest der Einbau einer Mittelinsel oder ein Fußgängerüberweg in Erwägung zu ziehen.

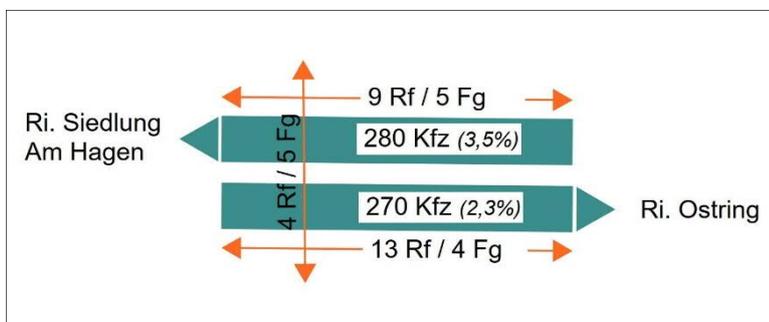


Abbildung 8: Dorfstraße, Höhe Teichstraße – Verkehr in der Spitzengruppe früh in Kfz (Anteil Schwerverkehr), Radfahrer (Rf) und Fußgänger (Fg)

3.5 Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Durch die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr oder ggf. auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen sollen die Behinderungen für den Kfz-(Durchgangs)Verkehr erhöht und gleichermaßen die Geschwindigkeiten reduziert werden, um somit indirekt eine Verkehrsverlagerung auf schnellere, hinderungsfreiere Ausweichrouten zu generieren.

Wie bereits in Kapitel 2.1 dargelegt entspricht die aktuelle Radverkehrsführung in der Straße Brauner Hirsch und in der Dorfstraße – sowohl innerorts als auch außerorts – nicht (mehr) durchgängig den rechtlichen Vorgaben. Hierfür müssten die Nebenflächen z.T. deutlich auf eine Mindestbreite von 2,50 m verbreitert werden. Aufgrund der nicht durchgängig vorhandenen Flächenverfügbarkeit wäre daher der Radverkehr gemäß ERA ohnehin auf der Fahrbahn, ggf. in der Kombination Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn und auf dem Gehweg mit dem Zusatz "Radfahrer frei" abzuwickeln. Auch die vorhandenen bzw. prognostizierten Verkehrsbelastungen würden dem nicht grundsätzlich widersprechen.

Zwar hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) zur Radwegebenutzungspflicht entschieden, dass sie nur nach den Maßstäben des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO angeordnet werden darf. Andererseits gilt der Leitsatz des BVerwG, Beschluss vom 16.04.2012 – 3 B 62.11: „Die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht kann auch dann rechtmäßig sein, wenn die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vorgesehene Mindestbreite des von den Radfahrern zu benutzenden Radweges nicht erreicht wird. Entscheidend ist, ob die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer zu einer Gefährdungssituation im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO führen würde, die auch mit Blick auf den Ausbauzustand des Radwegs nicht hinnehmbar ist.“

Demzufolge wäre aus Gründen der Verkehrssicherheit für die Radfahrer eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht innerorts nur möglich, wenn die entsprechenden Randbedingungen (Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs) und die dazu korrespondierenden, aktuell gültigen Mindestausbaustandards für die Einrichtung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen gemäß ERA eingehalten werden:

Schutzstreifen müssen regelhaft 1,50 m, aber mindestens 1,25 m breit sein. Gleichzeitig ist eine Kernfahrbahnbreite von mindestens 4,50 m sicherzustellen, denn Kraftfahrzeuge dürfen Schutzstreifen nur ausnahmsweise und auf einer kurzen Strecke zum Ausweichen des Begegnungsverkehrs befahren. Bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung von etwas mehr als 10.000 Kfz/d ist allerdings eher eine dauerhafte Mitbenutzung eines Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr zu erwarten. Schon deswegen sollte die Kernfahrbahnbreite $\geq 5,50$ m betragen. Dementsprechend wäre bei einer erforderlichen Gesamtfahrbahnbreite von mindestens 8,00 m ein aufwändiger Ausbau notwendig.

Radfahrstreifen erfordern eine Mindestbreite von 1,85 m. Da Radfahrstreifen von Kraftfahrzeugen nicht befahren werden dürfen, wäre hier zwischen den Radfahrstreifen eine Kernfahrbahnbreite von mindestens 6,00 m erforderlich, damit der Begegnungsverkehr von Bussen und Lastkraftwagen ohne Mitbenutzung der Radfahrstreifen gefahrlos möglich ist. Insgesamt wäre diesbezüglich ein aufwändiger Fahrbahnausbau auf 9,70 m zu realisieren.

Das zusätzliche Einfärben der Straße im Bereich der Fahrradstreifen ist in der ERA, Abschnitt 11.1.4 beschrieben:

„Einfärbungen zwischen den Markierungen von Radverkehrsanlagen erfolgen aus Sicherheitsgründen nur in besonderen Konfliktbereichen, z.B. gekennzeichnete Vorfahrtstraßen und an Knotenpunkten. Als Markierungsfarbe sollte rot verwendet werden.“

Konfliktbereiche, die aus Sicherheitsgründen rot eingefärbt werden sollen, sind hier nicht bekannt. Diesbezüglich wäre eine Verkehrsunfallanalyse angebracht. Aber selbst bei einer Unfallhäufung könnte eine linienhafte Roteinfärbung nicht sinnvoll und zulässig sein.

Außerorts – vor allem zwischen Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde – wäre eine Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn durchaus denkbar, wenn der entsprechende Regelquerschnitt RQ9 (Fahrbahnbreite = 9,00 m) für die Fahrbahn eingehalten wird. Allerdings ist bei der derzeitigen Fahrbahnbreite und den relativ hohen Belastungen eine derartige Verkehrsführung nicht umsetzbar, so dass der aktuell vorhandene fahrbahnbegleitende Radweg beizubehalten ist.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Markierung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen nur zur optischen Einengung der Fahrbahn ohne Ausbau bzw. Vorhandensein der Mindestfahrbahnbreiten keine Option zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs sind, da es schlichtweg an einer Rechtsgrundlage mangelt und vor allem Verkehrssicherheitsaspekte dagegen sprechen.

3.6 Einbahnstraßenregelung

Einbahnstraßenregelungen mit dem VZ 220 sind Beschränkungen mindestens für die unzulässige Fahrtrichtung und unterliegen grundsätzlich den Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO. Erstellt die Stadt Ahrensburg allerdings ein Konzept zur Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, in dem die Nachteile von Einbahnstraßen und vor allem deren Umfahrungen ausgeglichen würden, kämen solche Maßnahmen durchaus in Betracht (§ 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO).

Der Ausweichverkehr wäre konzeptionell zu leiten. Derartige Maßnahmen sollten daher nur nach intensiver Zusammenarbeit aller Beteiligten erwogen werden.

Des Weiteren wird eindringlich darauf hingewiesen, dass erfahrungsgemäß Einbahnstraßen

- das Geschwindigkeitsniveau erhöhen und
- speziell für Bewohner Umwegfahrten in erheblichem Umfang generieren.

Deshalb ist zu bedenken, dass auf den Ausweichstrecken regelhaft Folgeprobleme entstehen, die den ursächlichen Problemen ähneln. Das bedeutet neben möglichen Kapazitätsengpässen z.B. auch erhöhte Lärm- und Abgasbelastungen auf anderen Straßenabschnitten (Ausweichrouten). Diesbezüglich würde sich vor allem ein Ausweichverkehr durch die Innenstadt aufgrund der hohen Betroffenheit besonders negativ auswirken.

Bei Realisierung einer echten (d.h. starren bzw. dauerhaft festen) Einbahnstraßenregelung könnten die Ortsdurchfahrten Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde um ca. die Hälfte des Gesamtverkehrs entlastet werden:

Brauner Hirsch: aktuell etwa 4.400 Kfz-Fahrten/d bzw. in 2030 ca. 5.800 Kfz-Fahrten/d,
Dorfstraße: aktuell etwa 3.800 Kfz-Fahrten/d bzw. in 2030 ca. 5.200 Kfz-Fahrten/d.

Alternativ könnte auch eine zeitlich unterschiedliche Einbahnstraßenregelung eingerichtet werden. Vergleichbar mit der Sierichstraße in der Stadt Hamburg würde es sich hierbei konkret um eine Aneinanderreihung unechter Einbahnstraßen handeln, deren Einfahrtverbote auf einer Seite tageszeitabhängig „umgedreht“ werden. Innerhalb der einzelnen Straßenabschnitte dürften Fahrzeuge in beiden Richtungen fahren; es können also jederzeit auch Begegnungsverkehre stattfinden.

Hierfür wäre eine Ausnahmeregelung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde erforderlich. Inwiefern diese erteilt werden könnte, wäre im Weiteren im Detail zu klären. Zu beachten ist in jedem Fall, dass eine solche (ungewöhnliche) Sonderregelung ein erhöhtes Unfallrisiko birgt aufgrund von Missachtung und ggf. auch Unkenntnis der Verkehrsregeln.

Die Wirksamkeit einer unechten Einbahnstraße würde voraussichtlich in der Größenordnung einer echten Einbahnstraße liegen. Allerdings wäre hier vermutlich der Anteil des Durchgangsverkehrs am Entlastungspotenzial höher.

3.7 Durch- oder Nachtfahrverbot für Lkw

Ein Durch- oder Nachtfahrverbot für Lkw unterliegt den Maßstäben des § 45 Abs. 9 der StVO (vgl. Seite 15).

Ferner dürfen einschränkende Maßnahmen, die zum Vorteil eines Gebietes denkbar wären, nicht zu unverhältnismäßigen Nachteilen der Verkehrsteilnehmer und damit der Gefährdung der Rechtsgüter der Anlieger anderer Gebiete führen.

Für die Straße Brauner Hirsch gibt es im jetzigen Straßennetz keine adäquate und in zumutbarer Entfernung befindliche Ausweichstrecke. Von dem (Nacht)Fahrverbot betroffene Lkw müssten einen mehrere Kilometer langen Umweg über die Hamburger Straße und Manhagener Allee durch das Innenstadtgebiet von Ahrensburg fahren. Dies hätte eine unzumutbare erhebliche Mehrbelastung und Gefährdung der Rechtsgüter der dortigen Anlieger durch Lärm und Abgase zur Folge.

Besondere Umstände, insbesondere Gefährdungen für Leib und Leben der Anlieger Brauner Hirsch, die eine verkehrsrechtliche Anordnung zwingend erfordern würden, sind derzeit nicht erkennbar, so dass die Anordnung eines Lkw-(Nacht)Fahrverbotes sowohl diesbezüglich als auch in Ermangelung einer den gesetzlichen Vorgaben entsprechenden Ausweichstrecke rechtlich unzulässig wäre.

Wenn eine Schwerlastverkehrserhebung allerdings ergäbe, dass veränderte Verkehrsverhältnisse durch Maut-Ausweichverkehre den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beeinträchtigen würden, kämen durchaus Beschränkungen des Schwerlastverkehrs in Betracht. In der Begründung der StVO wird dazu klargestellt, dass im Sinne einer einheitlichen und allgemein bestimmten Regelung als Maßnahme zur Vermeidung des

Mautausweichverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen von mehr als 12 t zulässiger Gesamtmasse (zGM) nur ein Verkehrsverbot mit VZ 253 (gem. Anlage 2 zur StVO) mit den Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“ und „12 t“ (gem. Verkehrszeichenkatalog) angezeigt werden darf.

Bei dem geringen SV-Anteil von rund 2 % wären die Auswirkungen eines Durch- oder Nachtfahrverbotes für Lkw nur marginal. Insgesamt könnten bei dem aktuellen Aufkommen Entlastungen bis zu 100 Lkw/d und im Prognosejahr 2030 bis rd. 150 Lkw/d erreicht werden.

3.8 Nutzungsbeschränkung auf den öffentlichen Verkehr und Anliegerverkehr

Die StVO ist ausgesprochen privilegienfeindlich. Vor diesem Hintergrund und einer bundesweit gleichen Auslegung der Verkehrsvorschriften wurde der § 45 Abs. 9 StVO mit seinen restriktiven Voraussetzungen eingeführt.

Insofern dürfen öffentliche Straßen nicht auf bestimmten Nutzung wie bspw. für den Linienbusverkehr, Taxen, Rettungsdienste und/oder Anlieger beschränkt werden. Grundsätzlich stehen alle öffentlichen Straßen allen Verkehrsteilnehmern im Rahmen der gesetzlichen Regelungen sowie ihrer Widmung zur Verfügung. Werden dementsprechend Verfügbarkeiten in den Straßen Brauner Hirsch und Dorfstraße eingeschränkt, sind diese Straßenabschnitte ggf. zu entwidmen oder auch umzuwidmen.

Die Realisierungschancen der vorgeschlagenen Nutzungsbeschränkungen werden im vorliegenden Fall als äußerst gering bis nicht vorhanden eingeschätzt.

3.9 Eingriff an der LSA Hamburger Straße/Brauner Hirsch

Der signalisierte und verkehrsabhängig gesteuerte Knotenpunkt Hamburger Straße/Brauner Hirsch ist bei den heutigen Verkehrsbelastungen ausreichend leistungsfähig. Nach den üblichen Bewertungsmaßstäben kann in der Regel eine gute Verkehrsqualität gewährleistet werden. Die Kapazitätsreserven reichen aus, um auch normale Belastungsschwankungen qualitätsgerecht aufzufangen. Nur kurzzeitig nach Schrankenöffnungen am BÜ Brauner Hirsch sind etwas längere Wartezeiten für Kfz in der Zufahrt Brauner Hirsch zu verzeichnen.

Bei der prognostizierten Verkehrsentwicklung bis 2030 im Rahmen der Verkehrsuntersuchung „Südtangente Ahrensburg – Realisierungsabschätzung“ ist von einer Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens am Knotenpunkt um bis zu +25 % in den maßgebenden Spitzenstunden auszugehen. Auch diese Verkehrsbelastungen können voraussichtlich noch mit einer ausreichenden Verkehrsqualität abgewickelt werden. Gegebenenfalls sind Anpassungen der verkehrsabhängigen Steuerung an die tatsächliche Verkehrsentwicklung erforderlich und der Rechtsabbiegestreifen in der Hamburger Straße – südliche Zufahrt zu verlängern.

Will man unter der Prämisse einer Verkehrsentlastung für den Braunen Hirsch (und für die Dorfstraße) eine „künstliche“ Reduzierung der Leistungsfähigkeit bzw. eine so genannte „Zuflussdosierung“ in erster Linie für Rechtsabbieger und für den Verkehr in der Zufahrt Brauner Hirsch erreichen, wären theoretisch vor allem signaltechnische Maßnahmen – wie bspw. Kürzung der entsprechenden Grünzeiten – umzusetzen. Inwieweit durch die daraus

resultierenden erhöhten Behinderungen ein gewisser Anteil an Durchgangsverkehr animiert wird, sich eine schnellere bzw. hinderungsfreiere Ausweichroute möglichst dauerhaft zu suchen, ist nur schwer abschätzbar. Vermutlich wird nach einer Eingewöhnungsphase aber nur eine eher geringe Verkehrsentslastung eintreten.

Außerdem ist anzumerken, dass diese Maßnahmen u.a. auch zu einer erheblichen Verschlechterung der Verkehrsabwicklung sowohl des Quell- und Zielverkehrs von Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde als auch des übrigen Verkehrs auf der Hamburger Straße (in Fahrtrichtung Ahrensburg) führen werden. Nicht nur aus verkehrlicher Sicht, sondern auch aus Verkehrssicherheitsaspekten und umwelterheblichen Gesichtspunkten (Lärm- und Abgasimmissionen) dürften dabei vor allem die Rückstaulängen problematisch eingeschätzt werden. Diesbezüglich ist auch ein Rückbau des Rechtsabbiegestreifens in der Hamburger Straße äußerst kritisch zu bewerten.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass weder signaltechnische noch bauliche Maßnahmen geeignet sind, zu einer spürbaren Verkehrsberuhigung bzw. Verkehrsentslastung in den Ortsdurchfahrten Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde beizutragen.

3.10 Änderung des Vorbehaltsnetzes

Das heutige Vorbehaltsnetz im südlichen Bereich Ahrensburgs könnte nur verändert werden, wenn eine Alternative zur zu ändernden Straße besteht. Unabdingbar ist aber die Aufrechterhaltung der Versorgungs- und Verbindungsfunktion für das betreffende Gemeindegebiet.

Dies ist in Ahrensfelde im Bereich der Dorfstraße nicht möglich, da hier keine alternative Straße existiert.

In der Siedlung Am Hagen könnte die Funktion der Straße Brauner Hirsch zwischen den Kreisverkehren am Dänenweg und Spechtweg geändert werden. Alternativ wäre der Straßenzug Dänenweg – Am Hagen – Spechtweg als Vorbehaltsstraße zu definieren (siehe Abbildung 9). Hierfür müssten bauliche Maßnahmen den Abschnitt Brauner Hirsch für den Durchgangsverkehr als verkehrlich unattraktiv ausweisen, da sonst eine Verkehrsverlagerung nicht eintreten würde. Der Nachteil wäre aber, dass die Alternativstrecke wieder wesentlich stärker belastet werden würde (schätzungsweise +7.400 Kfz/d). Zumal hier auch sensible Bereiche wie bspw. die Grundschule Am Hagen, eine Kindertagesstätte und das Alten- und Pflegeheim Tobias-Haus liegen und betroffen wären.

Unter Berücksichtigung der o.a. Auswirkungen ist eine Änderung des Vorbehaltsnetzes als nicht zielführend zu bewerten.

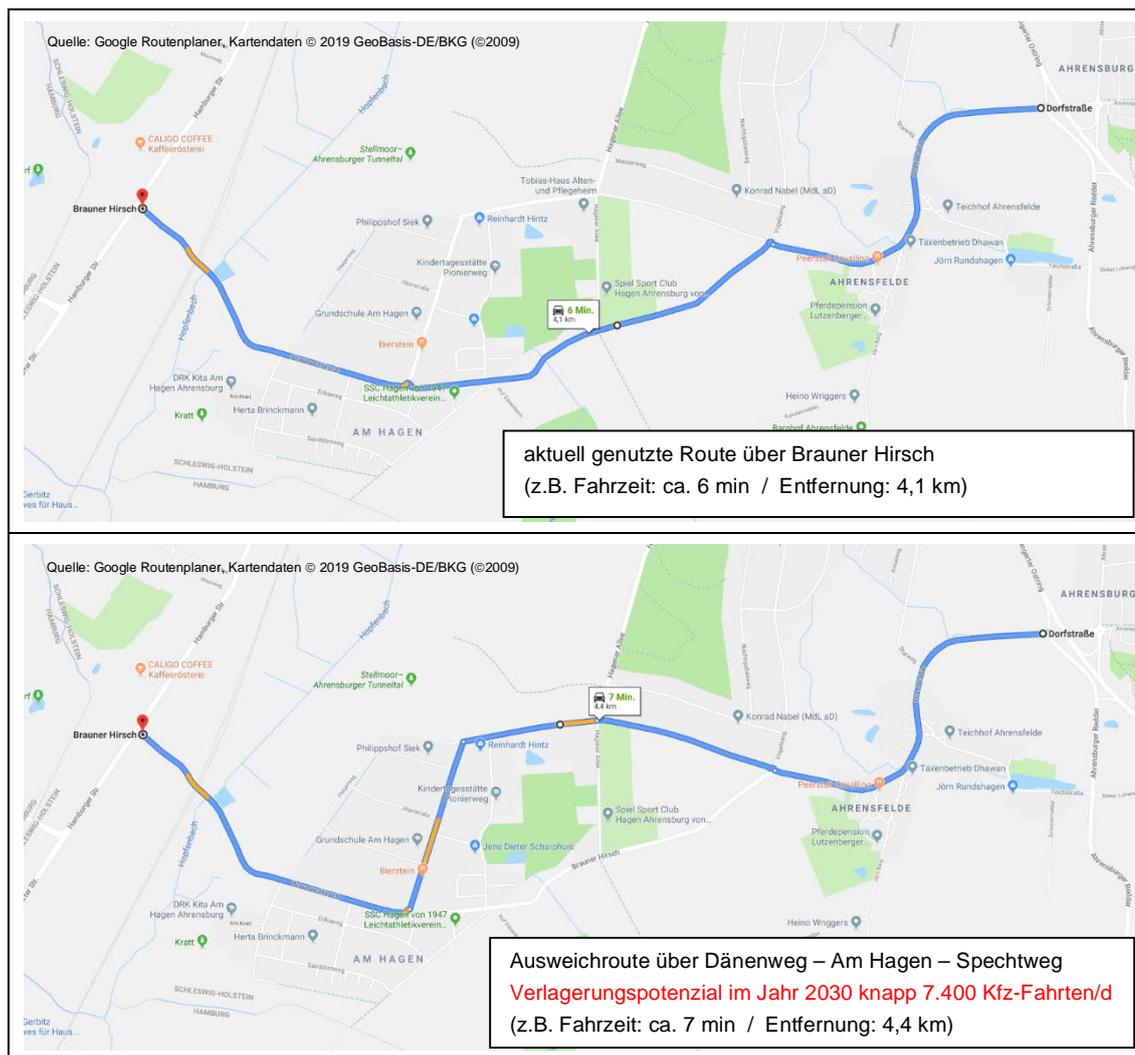


Abbildung 9: Routenmöglichkeiten für die straßenverkehrliche Verbindung Hamburger Straße <-> Ostring

4 Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen

Die durchgeführten Betrachtungen zu möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der West-Ost-Querverbindung Brauner Hirsch/Dorfstraße zwischen Hamburger Straße und Ostring sowie zur Geschwindigkeitsreduzierung in den Ortsdurchfahrten Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde zeigen zusammenfassend folgende Ergebnisse:

- Ein nachhaltiger Einfluss auf die Höhe des Durchgangsverkehrs könnte nur erwirkt werden durch eine ersatzlose Schließung des BÜ Brauner Hirsch.

Verkehrsrechtlich wird diese Maßnahme allerdings als voraussichtlich nicht realisierbar eingeschätzt. Zudem wären deutliche verkehrliche und umwelterhebliche Mehrbelastungen in der Innenstadt von Ahrensburg (u.a. Hamburger Straße, Manhagener Allee, Bargenkoppelredder, Bogenstraße) und auch in der Hagener Allee zu erwarten. Des Weiteren würden dadurch erhebliche verkehrliche Einschränkungen insbesondere für den Quell- und Zielverkehr der Siedlung Am Hagen, aber auch für die Siedlungen Ahrensfelde und Waldgut Hagen (sowohl für den Kfz- als auch für den Fuß- und Radfahrerverkehr) erzeugt. Bspw. würde dann eine Radverbindung zwischen dem Stadtgebiet Ahrensburg-Süd und Hamburg-Volksdorf nur über die Bogenstraße oder den Höltigbaum möglich sein.

Eine ersatzlose Schließung des BÜ Brauner Hirsch ist insgesamt betrachtet nicht zu empfehlen.

Alle anderen untersuchten Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs sind entweder nicht zielführend oder/und aus rechtlichen Gesichtspunkten nicht realisierbar.

- Zur Verkehrsberuhigung im Sinne einer Geschwindigkeitsreduzierung sind
 - a) die Knotenpunktform Kreisverkehr (kleiner Kreisverkehr oder Minikreisel),
 - b) der Einbau von Mittelinseln,
 - c) der Einbau von Engstellen sowie
 - d) Geschwindigkeitsanzeigesysteme in den Ortsdurchfahrten geeignet und rechtlich auch umsetzbar.

Relativ unkompliziert und kurzfristig könnte das Aufstellen von Geschwindigkeitsanzeigen bspw. an den Ortseingängen von Ahrensfelde – wie bereits in Siedlung Am Hagen vorhanden – realisiert werden. Nach derzeitigen Erkenntnissen sind hierfür je Anlage etwa 6.000,- € (brutto, einschließlich Einbau) zu veranschlagen.

Außerdem wäre kurzfristig auch ein Einbau einer Mittelinsel in der Dorfstraße, Höhe Bushaltestelle Teichstraße in Ahrensfelde möglich. Diesbezüglich sind je nach Ausbaufwand (Festeinbau oder mit Klebeborden, mit/ohne Beleuchtung, Markierung, ...) mit Investitionskosten zwischen 20.000 und 50.000,- € (brutto) zu rechnen.

Im Weiteren wird empfohlen, die Möglichkeiten des Einbaus von zusätzlichen Engstellen im Zuge der Ortsdurchfahrten und eines Umbaus der vorfahrtgeregelten Einmündungen Dorfstraße/Teichstraße in Ahrensfelde, Brauner Hirsch/Am Kratt und Brauner Hirsch/Pionierweg in Siedlung Am Hagen eingehend zu prüfen.

Hinsichtlich der Wirkungstiefe und Nachhaltigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen sind regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen zu empfehlen.

Eine Zusammenstellung der untersuchten Maßnahmen mit der Beurteilung der Wirkungstiefe auf eine Verkehrsbelastung und auf eine Geschwindigkeitsreduzierung, eine Abschätzung der Realisierbarkeit sowie eine (verkehrs)rechtliche Beurteilung ist der nachfolgenden Übersicht in Tabelle 2 zu entnehmen.

Maßnahme	Wirkung auf		Realisierbarkeit	(Verkehrs) Rechtliche Beurteilung
	Verkehrsentlastung	Geschwindigkeitsreduzierung		
Erhalt des BÜ Brauner Hirsch	gering	keine	eher sehr gering	vsl. nicht möglich
Ersatzlose Schließung des BÜ Brauner Hirsch	sehr hoch	keine	eher sehr gering	vsl. nicht möglich
Einführung Tempolimit 30 km/h	hoch	hoch	gering	vsl. nicht möglich
Bauliche Elemente zur Verkehrsberuhigung				
- neue Kreisverkehre	keine	hoch	hoch	möglich
- Engstellen	keine	eher gering	hoch	möglich
- Geschwindigkeitsanzeigen	keine	mittel	hoch	möglich
- Aufpflasterungen	sehr gering	sehr hoch	nicht möglich	nicht möglich
- Mittelinseln	keine	eher gering	hoch	möglich
- Schwellen	sehr gering	sehr hoch	nicht möglich	nicht möglich
Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht	gering	gering <i>(Bei Führung im Mischverkehr ist die Verkehrssicherheit für Radfahrer sehr problematisch einzuschätzen!)</i>	möglich mit „Radfahrer frei“ auf Gehweg eher sehr gering in Verbindung mit aufwändigem Straßenausbau	möglich
Durch- oder Nachtfahrverbot für Lkw	sehr gering	keine	sehr gering	nicht möglich
Einbahnstraßenregelung	hoch	keine <i>(eher negativ)</i>	gering	vsl. nicht möglich
Nutzungsbeschränkung auf den öffentlichen und Anliegerverkehr	sehr hoch	gering	nicht möglich	nicht möglich
Eingriff an der LSA Hamburger Straße/ Brauner Hirsch	gering	keine <i>(eher negativ)</i>	sehr gering	eingeschränkt möglich
Änderung des Vorbehaltsnetzes	hoch, aber Zunahme im Spechtweg und Dänenweg	keine	eher sehr gering	eher nicht möglich

Tabelle 2: Übersicht der geprüften Maßnahmen