

Bau- und Planungsausschuss

Protokoll Nr. BPA/03/2021

**über die öffentliche Sitzung des
Bau- und Planungsausschusses am 17.03.2021,
Ahrensburg, Sporthalle des Schulzentrums Am Heimgarten,
Reesenbüttler Redder 4 - 10, 22926 Ahrensburg**

Beginn der Sitzung : 19:00 Uhr
Ende der Sitzung : 22:05 Uhr

Anwesend

Vorsitz

Herr Markus Kubczigk

Stadtverordnete

Herr Gerhard Bartel
Frau Carola Behr
Herr Uwe Gaumann
Herr Rolf Griesenberg
Frau Susanna Hansen
Frau Nadine Levenhagen
Herr Wolfgang Schäfer
Herr Erik Schrader
Herr Dr. Detlef Steuer

i. V. f. Herrn Falke
ab 19:28 Uhr/TOP 6

Bürgerliche Mitglieder

Herr Burkhard Bertram
Herr Stefan Gertz
Herr Klaus Goldbeck

Weitere Stadtverordnete, Beiratsmitglieder

Frau Celine Nowotka

Kinder- und Jugendbeirat

Verwaltung

Herr Peter Kania
Frau Stefanie Soltek
Frau Katja Hadler
Herr Stephan Schott
Frau Angela Haase

bis incl. TOP 7/20:30 Uhr

Protokollführerin

Gäste

Herr Bernd Schürmann

Planungsbüro Stadt Raum Plan,
zu TOP 7, bis 20:30 Uhr

Entschuldigt fehlt/fehlen

Bürgerliche Mitglieder

Herr Olaf Falke

Behandelte Punkte der Tagesordnung:

1. Begrüßung und Eröffnung der Sitzung
2. Feststellung der Beschlussfähigkeit
3. Einwohnerfragestunde
4. Festsetzung der Tagesordnung
5. Einwände gegen die Niederschrift Nr. 02/2021 vom 03.03.2021
6. Berichte/Mitteilungen der Verwaltung
 - 6.1. Berichte gem. § 45 c GO
- k e i n e -
 - 6.2. Sonstige Berichte/Mitteilungen
 - 6.2.1. Umbau des Knotenpunktes Teichstraße/Dorfstraße
 - 6.2.2. Ergebnisse des Gender-Projekts in der ÖPNV-Planung
 - 6.2.3. Verbessertes Radverkehr in Ahrensburg
7. Bebauungsplan Nr. 107 – Wohngebiet auf dem Gelände nördlich und nordöstlich der Straße Fannyhöh sowie südlich und südöstlich der verbleibenden Tennisplätze
- Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB **2021/006**
8. Erneuerung des Waldemar-Bonsels-Weges **2021/023**
9. Sanierung Trogbauwerk zwischen AOK-Knoten, Bahntrasse und Manhagener Allee **2021/022**
10. Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 99 "Alte Reitbahn"
- Gestaltung des geförderten Wohnraums **2021/013**
- 10.1. Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 99 "Alte Reitbahn" - öffentlich geförderter Wohnungsbau - Anzahl und Größe der Wohnungen **AN/024/2021**

11. Anfragen, Anregungen, Hinweise
- 11.1. Zustand des Wulfsdorfer Weges nahe des geplanten Kreisverkehrs bis ca. zur Kreuzung Waldemar-Bonsels-Weg/Apotheke
- 11.2. Anfrage nach technischen Lösungen, um das Befahren des Rondeels zu unterbinden
- 11.3. Nachfrage zur Dauer der Bauarbeiten durch SH-Netz in der Hagener Allee

1. Begrüßung und Eröffnung der Sitzung

Herr Kubczig begrüßt alle Anwesenden und eröffnet die Sitzung.

2. Feststellung der Beschlussfähigkeit

Die Beschlussfähigkeit des Bau- und Planungsausschusses ist mit zwölf von 13 Ausschussmitgliedern gegeben. Die Einladung zur Sitzung erfolgte form- und fristgerecht.

3. Einwohnerfragestunde

Ein Anwohner des Waldemar-Bonsels-Weges bittet im Rahmen der Erneuerung zu überlegen, die Geschwindigkeit im Waldemar-Bonsels-Weg auf 30 km/h abzusenken. Er habe bereits bei der Verwaltung nachgefragt und die Auskunft erhalten, dass der Waldemar-Bonsels-Weg zum Vorbehaltsnetz in der Stadt Ahrensburg zähle mit in der Folge, dass die Geschwindigkeit von zulässigen 50 km/h nicht abgesenkt werden kann. Dies könne er nicht nachvollziehen und habe z. B. „gegoogelt“, wie man vom U-Bahnhof Ahrensburg-West nach Ammersbek geleitet werde. Hierbei werde nicht der Waldemar-Bonsels-Weg vorgeschlagen, sondern die Rantzaustraße und im weiteren Verlauf die Straßen Am Golfplatz und Am Haidschlag. Der Waldemar-Bonsels-Weg sei bei keiner Routennachfrage vorgeschlagen worden. Auch eine Studie des Umweltbundesamtes habe die Wirkung von Tempo 30 in Wohnstraßen untersucht und empfohlen. Es sei ohnehin festzustellen, dass der motorisierte Verkehr im Regelfall nicht schneller als 30 km/h fahren könne. Auch dass der Busverkehr durch den Waldemar-Bonsels-Weg gelenkt werde, könne kein Argument sein.

Ferner hinterfragt er die Umgestaltung der Straße Am Neuen Teich im Abschnitt Rantzaustraße und Waldemar-Bonsels-Weg. Dies sei ein riskanter unübersichtlicher Verkehrsbereich. Es sollte der derzeit vorhandene Gehweg nicht zugunsten einer erhöhten Anzahl von Parkplätzen entfallen.

Die Verwaltung führt aus, dass die Straßenverkehrsordnung (StVO) innerhalb geschlossener Ortschaften generell Tempo 50 vorschreibe. Dabei handelt es sich bei 50 km/h um die zulässige Höchstgeschwindigkeit, diese dürfe auch unterschritten werden. Die Studie des Umweltbundesamtes sei bekannt; ebenso bekannt sei die Tatsache, dass die Verkehrssicherheit bei Tempo 30 höher sei. Das Vorbehaltsnetz werde derzeit auf vielen Ebenen kritisch diskutiert, die Vorgaben dazu stammen aus dem Straßenverkehrsgesetz in Zusammenhang mit der Straßenverkehrsordnung. Die Gemeinde müsse ein entsprechendes Verkehrsnetz vorhalten, damit z. B. Fahrzeuge der Rettungskräfte diese Straßen schneller durchfahren können, und auch die Fahrplanktung der Busse verlange diesen entsprechenden Ausbau. Wenn der Waldemar-Bonsels-Weg aus dem Vorbehaltsnetz herausgenommen werde, müsse zwangsläufig die Rantzaustraße hineingenommen werden, um zügig von der Hamburger Straße in den Westen der Stadt Ahrensburg gelangen zu können. Hierzu erklärt der Anwohner, dass er ausdrücklich nicht wünsche, dass eine andere Straße wie z. B. die Rantzaustraße stärker belastet werde. In Wohnstraßen sei 30 km/h generell sinnvoll.

Herr **Mangels**, ebenfalls ein Anwohner des Waldemar-Bonsels-Weges, kritisiert dessen geplanten Ausbau, dies auf dem Hintergrund künftig wegfallender Parkplätze. In der Gegend bestehe eine angespannte Parksituation, die Parkplätze in der Stichstraße Waldemar-Bonsels-Weg (sog. Arm) werden benötigt. Um eine Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge zu schaffen, sollen neun Parkplätze in der Wendeanlage entfallen. Ein Durchfahren zur Theodor-Storm-Straße soll aus Gründen der Verkehrssicherheit - insbesondere wegen der die Velorouten nutzenden Radfahrer - weiterhin nicht möglich sein. Um den Entfall der Parkplätze tlw. zu kompensieren, sollen in der Straße Am Neuen Teich (zwischen Rantzaustraße und Waldemar-Bonsels-Weg) die Autos künftig in Schrägaufstellung parken. Nach seiner Zählung entfallen durch den Umbau 18 Parkplätze. Der Parkdruck verschärfe sich auch besonders durch die Nähe des U-Bahnhofs West und die Gäste des italienischen Restaurants.

Herr Mangels regt an zu prüfen, ob die Anlieger des Wendehammers nicht künftig wie bei den benachbarten Reihenhauserzeilen ihre Mülltonnen am Entleerungstag an die Straße stellen können. Dann könnten die Parkplätze bestehen bleiben. Ferner wird angeregt, Am Neuen Teich eine Ladestation für Elektroautos zu errichten.

Weitere Einwohnerfragen werden nicht gestellt.

4. Festsetzung der Tagesordnung

Der Vorsitzende teilt mit, dass heute keine Einzelbauvorhaben vorzustellen sind, der nicht öffentliche Teil könne daher entfallen.

Der Vorsitzende bezieht sich sodann auf die in der Einladung vom 01.03.2021 vorgeschlagene Tagesordnung. Als TOP 10.1 sollte der Antrag der Fraktion DIE LINKE. **AN 024/2021** vom 14.03.2021 beraten werden. Hierbei handelt es sich um einen Änderungsantrag zu Vorlage Nr. 2021/013 mit dem Ziel, die Anzahl der Wohnungen im öffentlich geförderten Wohnungsbau bei 15 zu belassen, dies unter Berücksichtigung auch größerer Wohnungen, wie von der Verwaltung begründet.

Der Vorsitzende lässt über die Tagesordnung abstimmen.

Abstimmungsergebnis: Alle dafür

Der Bau- und Planungsausschuss hat insofern mit der gemäß § 46 Abs. 8 der Gemeindeordnung Schleswig-Holstein erforderlichen Mehrheit von 2/3 der anwesenden Ausschussmitglieder zugestimmt.

5. Einwände gegen die Niederschrift Nr. 02/2021 vom 03.03.2021

Keine Einwendungen, das Protokoll gilt damit als genehmigt.

6. Berichte/Mitteilungen der Verwaltung

6.1. Berichte gem. § 45 c GO

— *k e i n e* —

6.2. Sonstige Berichte/Mitteilungen

6.2.1. Umbau des Knotenpunktes Teichstraße/Dorfstraße

Unter Bezug auf die Diskussion im Jahr 2020 für Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs Brauner Hirsch/Dorfstraße, insbesondere in der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses vom 16.09.2020, TOP 3 und TOP 7 - Vorlage Nr. 2019/133.1, erklärte die Verwaltung verschiedene Varianten für Minikreisverkehre betrachtet zu haben. Auf die **Anlage** (Präsentation) wird verwiesen. Grob untersucht wurden Minikreisverkehre mit einem Durchmesser von 13 m, 18 m und 22 m. Im Ergebnis ist ein Minikreisverkehr mit einem Durchmesser von 13 m für den Lkw-Verkehr ungeeignet, ein Minikreisverkehr mit einem Durchmesser von 22 m aufgrund des vorhandenen Baumbestandes - der erhalten werden soll - nicht zu empfehlen.

Erbeten wird die Zustimmung zu weiteren Vorplanungen der Variante eines Minikreisverkehrs mit einem Durchmesser von 18 m. Hierbei würde der Lkw-Verkehr zwar ebenfalls tlw. den Innenbereich des Kreisels befahren müssen - Herr Körner von der Dorfgemeinschaft Ahrensfelde habe aber bereits am 16.09.2020 erklärt, dass dies nicht weiter störend sei. Die erforderlichen Haushaltsmittel wurden bei PSK 54100.0900001 - Projekt-Nr. 268 in den III. Nachtragshaushalt 2020/2021 eingestellt, Mitte 2022 könnte die Vorplanung dem Bau- und Planungsausschuss vorgestellt werden. Vorstellbar sei eine Umsetzung der Baumaßnahme in den Jahren 2023/2024.

6.2.2. Ergebnisse des Gender-Projekts in der ÖPNV-Planung

Obwohl sich auch die Stadt Ahrensburg mit dem Beschluss zu Vorlage Nr. 2018/008 angeboten hatte,

- als Pilotregion zu fungieren und
- dabei das Gutachten des Kreises Stormarn über die „Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten“ aktiv zu unterstützen,

wählten die Beteiligten die Stadt Bargteheide mit dem Amt Bargteheide-Land aus, um insbesondere die Situation in den kleinen Gemeinden besser darstellen zu können. Das Gutachten wurde inzwischen fertig gestellt, wird demnächst in einer Sitzung des Kreisverkehrsausschusses vorgestellt und wurde bereits über die Homepage des Kreises Stormarn veröffentlicht.

Einige Aspekte des Gutachtens seien nachstehend erwähnt; sie dürften größtenteils auch relevant sein für das Ahrensburger Stadtgebiet:

1. Im Rahmen des Gender-Mainstreamings geht es um die Teilhabemöglichkeiten für bislang in der Verkehrsplanung weniger berücksichtigte Zielgruppen wie z. B. Menschen mit Betreuungsaufgaben, Jüngere und Ältere, mobilitätseingeschränkte Personen und Personen mit Migrationshintergrund. Oftmals sind in diesen Gruppen Frauen besonders betroffen.

Unter der Definition der mobilitätseingeschränkten Menschen können sogar rund 30 % der Bevölkerung verstanden werden.

2. Besonderes Augenmerk soll auf die Wegeketten gelegt werden. Grund für diese Wegeketten ist, dass Frauen bzw. Menschen, die Familien- und Hausarbeit übernehmen, im Alltag oft Wege zur eigenen Erwerbsarbeit, zum Zweck von Care Work und die Zeitsysteme/Abhängigkeiten von zu betreuenden Menschen miteinander verknüpfen bzw. koordinieren müssen. Die weiblichen Befragten haben insgesamt mit 4,2 Wegen etwas mehr Wege am Referenztag durchgeführt als die männlichen Befragten mit 3,7 Wegen.

Die höchste Anzahl an Wegen an einem Tag ergab sich am Stichtag bei alleinerziehenden Frauen (5,4 Wege) und Frauen mit Betreuungsaufgaben (4,9 Wege). Die geringste Anzahl von Wegen wurde benannt von den älteren Befragten (3,3 Wege bei den weiblichen Befragten, 3,2 Wege bei den männlichen Befragten). Bei Menschen mit Betreuungsaufgaben bestätigte sich, dass diese etwas seltener als Menschen ohne Betreuungsaufgaben den ÖPNV nutzen.

3. Neben dem Sicherheitsempfinden sollte insbesondere die Begleitmobilität als Element der Familien (Kinder und Ältere sowie Mobilitätseingeschränkte) beachtet werden. Besonders viele Bring- und Holwege legen Frauen im ländlichen Raum zurück.
4. Anhand des ausgewählten Pilotgebietes wurde festgestellt, dass im Amt Bargteheide-Land die Zahl der Paare mit Kindern erhöht ist, in der Stadt Bargteheide dagegen der Anteil der Singlehaushalte (Haushaltsstruktur). Dagegen lebt ein höherer Anteil an Menschen mit Behinderungen in der Stadt, während deren Anteil in kleineren Gemeinden etwas geringer ist. In der Befragung zeigte sich, dass 34 % der Befragten im Amt Bargteheide und 6 % der Befragten der Stadt Bargteheide niemals den ÖPNV nutzen.

5. Zur Wahl der Verkehrsmittel:

Im Amtsgebiet Bargteheide-Land überwog die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (Pkw und Krafträder im Personenverkehr) und lag damit deutlich über dem Modal Split in den bundesweiten Werten („Modal Split“ wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel genannt). Während in Bargteheide 64 % der Wege nicht mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt wurden, waren es im Amt Bargteheide-Land 26 % der Wege.

Vergleicht man Geschlecht und Raumtyp, so zeigt sich, dass die männlichen Befragten in der Stadt Bargteheide für 32 % der Wege den ÖPNV nutzen. Bei den weiblichen Befragten in der Stadt waren es 21 %.

6. Bei einer Auswertung nach dem ökonomischen Status zeigte sich, dass im Gegensatz zur bundesweiten Auswertung der Mobilität in Deutschland (MiD) in der Pilotregion die Personen in Haushalten mit hohem ökonomischen Status deutlich weniger Wege am Erhebungstag mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt haben als Personen in Haushalten mit geringerem ökonomischen Status. Eine Erklärung könnte in dem Anteil erwerbstätiger Menschen liegen, die nach Hamburg pendeln.
7. Angeregt wurde vielfach der Ausbau der Fahrradinfrastruktur, worunter insbesondere eine Verbesserung der Abstellmöglichkeiten an Haltestellen zu verstehen ist, aber darüber hinaus auch die Fahrradmitnahme.
8. Als wichtig wurde herausgestellt die Öffentlichkeitsarbeit mit speziellen Versuchen und einem Heranführen an das ÖPNV-Angebot: Einführung eines Sozialtickets, von Schülerfahrkarten und kostenfreien Tagen am Wochenende, Aktionen „Fahren Sie Probe“, allgemeine und zielgruppenspezifische Werbung sowie Schulungen.
9. Empfohlen wird eine kontinuierliche Fahrgästabeteiligung, wobei hier eine Verknüpfung von ÖPNV und Rad Vorteile und Synergieeffekte verspricht.

Daneben sollte aber auch die Beteiligung speziell von Frauen in den ländlich geprägten Räumen und von Personen mit Betreuungsaufgaben vorgesehen werden, um Kenntnisse über wichtige anzusteuernde Orte (Einkauf, Dienstleistung, Betreuung, Versorgung, Freizeit) zu erhalten und hierauf die Planung der Buslinien abstellen zu können.

6.2.3. Verbesserter Radverkehr in Ahrensburg

Ein Ausschussmitglied bedankt sich bei der Verwaltung dafür, dass sich die Situation für Radfahrer*innen in Ahrensburg sehr verbessert habe. Während sich die Stadt Ahrensburg sonst auf einem der letzten Plätze befunden habe, sei sie aktuell in Rang 4 mit einer Note von 3,9. Dies sei darauf zurückzuführen, dass z. B. die Veloroute „Katzenbuckel“ beendet wurde. Er beobachte ein hohes Engagement bei der Durchführung von Radverkehrsprojekten.

**7. Bebauungsplan Nr. 107 – Wohngebiet auf dem Gelände nördlich und nordöstlich der Straße Fannyhöh sowie südlich und südöstlich der verbleibenden Tennisplätze
- Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB**

Der Stadtverordnete Herr Rolf Griesenberg teilt mit, dass er aufgrund des § 22 der Gemeindeordnung Schleswig- Holstein befangen und damit von der Beratung und Abstimmung dieses Tagesordnungspunktes ausgeschlossen ist. Er verlässt während der Beratung den Sitzungsraum.

Die Verwaltung führt in die Vorlage ein, die Ergebnisse werden näher durch Herrn Bernd Schürmann vom Büro Stadt Raum Plan erläutert.

Ausgeführt wird insbesondere, dass der THC Ahrensburg in einem ersten Bauabschnitt nur die beiden östlichen tiefer liegenden Tennisplätze 11 + 12 zur Bebauung veräußern möchte. Zur Verdeutlichung wird auf die sowohl der Vorlage wie auch als **Anlage** beigefügte Präsentation verwiesen. Sowohl die östlichen wie auch die westlich gelegenen Tennisplätze sind seit vielen Jahren im bestehenden Flächennutzungsplan als potenzielle Wohnbaufläche enthalten.

Im Vordergrund der Prüfung standen zunächst die Fragen, ob ein geschützter Knick oder Waldbestand einer Bebauung entgegenstehen. Dies ist nicht der Fall. Zum einen handelt es sich um keinen historischen Knick, sondern um eine anlässlich des Baus der Tennisplätze angelegte Windschutzpflanzung; zum anderen hält die geplante Bebauung die Waldabstandsflächen von der bestehenden Waldfläche ein.

Herr Schürmann erläutert ferner die geplante Bebauung in verdichteter Bauweise. Diese sei derzeit nur ein Grobkonzept und sollte weiterentwickelt werden. Auf kritische Nachfragen, dass - wie auch in der Vorlage ausgeführt - es sinnvoller sei, als ersten Bauabschnitt die westlichen Tennisplätze einer Bebauung zuzuführen wird mitgeteilt, dass diese das „Rückgrat“ des THCA sind. Sie werden besonders häufig bespielt und der THCA wolle sie daher derzeit noch nicht aufgeben. Planerisch werden jedoch sowohl die östlichen wie auch die westlichen drei Tennisplätze in das B-Plangebiet einbezogen. Zu untersuchen sind insbesondere die Gesamtlärsituation und die Bodenverhältnisse (inkl. der Problematik Methangas). Die geringe Grundflächenzahl (GRZ nur 0,4) sei auch deshalb positiv zu bewerten, da 60 % der Fläche entsiegelt werden.

Ein Ausschussmitglied fragt bezogen auf die Beratung im Umweltausschuss am 10.03.2021 nach, ob es bereits Antworten darauf gebe, warum das beschleunigte Verfahren nach § 13 a BauGB gewählt werden soll. Hierzu wird ausgeführt, dass das Verfahren nach § 13 a BauGB zwar keinen Umweltbericht benötigt, Belange der Natur und Umwelt sind jedoch immer zu prüfen. Dies sei vielleicht im Umweltausschuss missverständlich gewesen. Eventuell erfolge ein Verzicht auf die frühzeitige Behördenbeteiligung, die betroffene Öffentlichkeit werde jedoch frühzeitig eingebunden.

Die Verwaltung empfiehlt entsprechend des Beschlussvorschlages, von dem beschleunigten Verfahren auch hinsichtlich der Beteiligung Gebrauch zu machen und von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange abzusehen. Der betroffene Öffentlichkeit und den berührten Behörden und Trägern öffentlicher Belange wird dennoch Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb angemessener Frist gegeben. Eine vollständige Beteiligung aller Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie der gesamten Öffentlichkeit wird dann erst mit Offenlage des Entwurfs durchgeführt.

Nachgefragt wird von mehreren Seiten auch zur Haftung der Stadt bei nachzuweisenden Bodenverunreinigungen. Man befürchte hohe Sanierungskosten, welche die Grundstückserlöse erheblich mindern könnten. Hierzu erklärt Herr Schürmann, dass es zu den Bodenbelastungen noch keine Antwort gebe, dies müsse untersucht werden und dafür werde der Aufstellungsbeschluss benötigt. Es soll eine schrittweise Planung erfolgen. Zunächst sind fachtechnische Einschätzungen zu Umweltbelangen und Lärm einzuholen, dann soll die weitere Entwicklung des B-Plans gemeinsam mit der Politik weiter betrachtet werden.

Auf Nachfrage wird ausgeführt, dass der THCA die Kosten für die Fachplanungen selbst tragen solle, dies sei in einem Planungskostenvertrag zu regeln. Dies wird begrüßt. Die Verwaltung führt ferner aus, dass Sanierungskosten zunächst vom THCA als Grundstückseigentümer zu tragen sind, danach sollen die Erlöse hälftig zwischen Stadt und THCA geteilt werden. Hierzu könnte eine vertragliche Konkretisierung zum 2013 abgeschlossenen Grundstückskaufvertrag zwischen Stadt und THCA sinnvoll sein. Angeregt wird durch die Verwaltung eine gemeinsame Sitzung zwischen Finanzausschuss und BPA. Ein Ausschussmitglied erklärt, dass aus seiner Sicht die Stadt Sanierungskosten für den Boden zu tragen habe, sofern diese durch die frühere Nutzung der Flächen als Hausmülldeponie begründet sind.

Kritisiert wird die zunächst vorgesehene nur östliche Bebauung (1. BA.), da dies später einen Rückbau dieser Zufahrt beinhalte. Der THCA sollte seine Begründung dem Ausschuss selbst vortragen.

Ein anderes Ausschussmitglied hinterfragt, ob auf den bestehenden weiteren Tennisplätzen ebenfalls Bodenkontaminationen zu befürchten sind. Die vorgestellte Planung des B-Plans Nr. 107 beziehe diese Flächen nicht ein. Die Verwaltung sieht diesen Einwand als berechtigt an und regt an, alle Flächen des THCA in das Geltungsgebiet des B-Plans Nr. 107 aufzunehmen. Die weiteren Plätze des THCA wären als Sportflächen festzusetzen. Der B-Plan werde dadurch etwas aufwendiger, aber nicht schwieriger.

Die Verwaltung zieht daher die Vorlage zurück. Es wird aber um ein grundsätzliches Meinungsbild dafür gebeten, die Flächen als Wohnbauflächen zu entwickeln. Der Vorsitzende bittet daher um eine Probeabstimmung.

Ergebnis der Probeabstimmung: 10 dafür
3 dagegen (Bündnis 90/Die Grünen)

Ferner wird schon darum gebeten, den Kaufvertrag 2013 dem Bau- und Planungsausschuss zur Kenntnis zu geben.

8. Erneuerung des Waldemar-Bonsels-Weges

Die Verwaltung erläutert den vorgesehenen Ausbau des Waldemar-Bonsels-Weges anhand einer Präsentation; diese liegt dem Protokoll als **Anlage** bei. Versehentlich liegt das Bauprogramm der Vorlage nicht bei, daher muss der Beschlussvorschlag geändert und das Wort Bauprogramm durch Planung ersetzt werden.

Beim Ausbau handelt es sich um den Umbau einer Verkehrsanlage im Bestand. Eine durchgehende Befestigung des Gehweges ist aufgrund der hohen Anzahl der Bäume - die eng beieinanderstehen - nicht möglich; zwei Bäume müssen entnommen werden. Weitere Zwangspunkte sind bestehende Zuwegungen/Zufahrten. Die Gehwegbreite soll überwiegend 2,00 m betragen, tlw. sind wegen des Baumbestandes nur 1,30 m möglich. Ein Ausschussmitglied bedauert die nicht durchgehend mögliche ebene Befestigung des Gehweges. Die Verwaltung erklärt, auch den Einsatz von Wurzelbrücken geprüft zu haben; dies sei jedoch hier nicht praktikabel.

Die Kehre im Waldemar-Bonsels-Weg – Arm - wird für das Wenden größerer Fahrzeuge benötigt. Dort parken derzeit Autos. Der Wendehammer ist bei einem Ausbau umzubauen, er entspricht nicht dem Regelwerk der AWSH. Hingewiesen wird auch auf den in dem Gebiet bestehenden großen Parkdruck, dieser steige mit der Nähe zum U-Bahnhof Ahrensburg-West.

Auf Nachfrage wird mitgeteilt, dass die Müllfahrzeuge derzeit den Wendehammer rückwärts befahren und somit vorwärtsfahrend wieder verlassen. Geprüft worden sei, ob ein Durchstich vom Wendehammer zur Richard-Dehmel-Straße möglich sei, die dazwischen liegende Fläche sei jedoch keine Fahrbahnfläche. In diesem Zusammenhang teilt ein Ausschussmitglied mit, dass dort im Hinblick auf die Veloroute „Katzenbuckel“ die Beleuchtung zu verbessern sei. Die Verwaltung erklärt, dies sei beabsichtigt. Allerdings ist es nicht zu vermeiden, dass durch die Bäume tlw. Halbschatten entsteht und die Beleuchtung nicht immer die erwünschte Wirkung entfalten kann.

Der Schwerpunkt der folgenden Beratung liegt auf der Parkproblematik.

Unter Bezug auf die Anregung in der Einwohnerfragestunde - siehe TOP 3 - wird nachgefragt, ob ein vollständiger Erhalt der Parkplätze im Wendehammer des Waldemar-Bonsels-Weges – Arm - dadurch möglich sei, dass die Mülltonnen zur Leerung an den Waldemar-Bonsels-Weg gestellt werden. Die Verwaltung beurteilt dies kritisch, insbesondere da aus Gründen der Verkehrssicherheit die Mülltonnen nicht zu lange am Straßenrand stehen sollten. Für am Wendehammer wohnende Senioren sei dies darüber hinaus evtl. auch zu beschwerlich. Es wird darum gebeten, die Problematik mit der AWSH zu erörtern.

Angeregt wird, die Parkplätze im Waldemar-Bonsels-Weg - Arm - zu Anwohnerparkplätzen zu erklären. Dies wäre wünschenswert. Gleiches wäre zu prüfen für den Bereich Am Neuen Teich. Pendler sollten hier nicht parken.

Ein Ausschussmitglied weist - bezogen auf die Überlegung, die Parkplätze Am Neuen Teich zukünftig als Schrägparkplätze umzubauen – darauf hin, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer in diesem kritischen Bereich Vorrang habe. Außerdem sollte der Aufbau von E-Ladesäulen hier mitgedacht werden. Die Verwaltung erklärt, dass im Rahmen des Ausbaus entsprechende Leerrohre verlegt werden könnten.

Angedacht wird von diesem Ausschussmitglied auch zu prüfen, ob im Bereich des Durchgangs zur Hamburger Straße bei der ehemaligen Sparkasse zusätzliche Parkplätze in Schrägaufstellung angelegt werden könnten. Die Verwaltung sagt eine entsprechende Prüfung zu.

Ein Ausschussmitglied weist darauf hin, dass auch im Bereich des italienischen Restaurants in der Rantzaustraße vier Parkplätze vorhanden sind, deren Belegung führt häufig zu Staus. Gefragt wird, ob hier ein Parkverbot angeordnet werden könne. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu. Andererseits wird angemerkt, dass Gästen des Restaurants Parkplätze in dessen Nähe geboten werden müssten; hier wäre dann Ersatz zu schaffen.

Nachgefragt wird, ob der Eindruck richtig sei, dass sich durch den Ausbau nichts an der Verkehrssituation im Waldemar-Bonsels-Weg ändere. Dies wird bestätigt. Allerdings werden der Fahrbahnzustand und die Beleuchtung sowie tlw. auch die Gehwegsituation verbessert.

Ferner wird angefragt, ob der Waldemar-Bonsels-Weg im auszubauenden Bereich auch eine Einbahnstraße werden könnte und ob Radfahrer die Fahrbahn dann ggf. in beide Richtungen befahren dürften. Die Verwaltung erklärt, dies noch nicht geprüft zu haben. Darüber hinaus wird aber auch erwartet, dass die jüngst fertig gestellte und parallel bis zum Wulfsdorfer Weg verlaufende Veloroute „Katzenbuckel“ von den Radfahrern stark angenommen wird.

Aufgrund der vielfältigen Anregungen und Prüfaufträge wird gebeten, die Beschlussfassung zu vertagen. Die Verwaltung erklärt ihr Einverständnis, weist aber darauf hin, dass bis spätestens Mai 2021 ein Beschluss benötigt wird.

Der Ausschussvorsitzende lässt darüber abstimmen, die Beschlussfassung zu vertagen.

Abstimmungsergebnis: Alle dafür

9. Sanierung Trogbauwerk zwischen AOK-Knoten, Bahntrasse und Manhagener Allee

Die Verwaltung erläutert die beabsichtigte Sanierung anhand einer Präsentation, diese liegt dem Protokoll als **Anlage** bei.

Erste Untersuchungen seien bereits 2008 erfolgt. Die jetzige Zustandsnote des Trogbauwerks mit seiner zentralen Bedeutung für das Verkehrsgeschehen der Stadt betrage derzeit 2,9, dieses sei bei „Zeugnisnoten“ vergleichbar mit etwa einer 4 - und zeige den Sanierungsbedarf. Zu betrachten sind die Bereiche Dauerhaftigkeit, Standsicherheit und Verkehrssicherheit des Bauwerks. Unter anderem sind der Fahrbahnbelag bis auf die Grundsubstanz abzutragen, Bauwerksfugen und das Mauerwerk instand zu setzen, die Entwässerung zu erneuern sowie die Stahlbetonwandköpfe neu zu beschichten. Die Sanierung ist extrem wetterabhängig und kann nur bei nicht zu hoher Luftfeuchtigkeit durchgeführt werden, außerdem müsse die Taupunkttemperatur stimmen. Aufgrund des bevorstehenden Baus der S 4, bei dem ein Großteil der Baulogistik über den Trog abgewickelt werden muss, soll die Sanierung des Bauwerks vor dem Bau der S 4 erfolgen.

Die Verwaltung teilt ferner mit, dass irrtümlich in der Vorlage nur die Nettokosten genannt sind, die Kosten erhöhen sich somit um den Anteil der Mehrwertsteuer von 19 %.

In der anschließenden Beratung werden folgende zwei Aspekte herausgestellt. Zum einen wird festgestellt, dass angesichts des erst 1990 für den Verkehr freigegebenen Trogs sich der Verdacht aufdränge, dass das Bauwerk nicht ordnungsgemäß gebaut worden sei und zum anderen wird die Frage gestellt, ob es nicht angesichts des absehbaren Schwerlastverkehrs für den Bau der S 4 sinnvoller sei, die Sanierung nach dem Bau der S 4 durchzuführen. Es gäbe deutlich dringendere Sanierungsmaßnahmen bei anderen städtischen Straßen.

Die Verwaltung entgegnet, dass die Sanierung bereits seit 2008 warte, weitere Verzögerungen erfahrungsgemäß zu höheren Sanierungskosten führen und die Tragkonstruktion (Stahlbeton) zwar noch intakt sei, die Fugen aber bedenklich sind.

Der Vorsitzende verliest den **Beschlussvorschlag**:

1. Dem in der Vorlage dargelegten Sanierungsvorschlag für das Trogbauwerk (BW 48) zwischen AOK-Knoten, Bahntrasse und Manhagener Allee wird zugestimmt.
2. In den künftigen Haushalten werden die entsprechenden Mittel bereitgestellt.

Abstimmungsergebnis:

11 dafür

1 dagegen (SPD)

1 Enthaltung (DIE LINKE.)

10. Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 99 "Alte Reitbahn" - Gestaltung des geförderten Wohnraums

Angesichts der fortgeschrittenen Zeit wird auf eine Präsentation verzichtet. In die Beratung wird der Antrag AN/024/2021 der Fraktion „DIE LINKE.“ vom 14.03.2021 (**siehe Anlage**) einbezogen. Dieser wird von einem Ausschussmitglied begründet. Die weiteren zwei öffentlich geförderten Wohnungen sollen laut Antrag innerhalb des Gebäudekomplexes (gemeint ist das geplante Hauptgebäude mit dem Supermarkt) bereitgestellt werden. Demgegenüber schlägt ein anderes Ausschussmitglied vor, das Staffelgeschoss des Gebäuderiegels für den öffentlich geförderten Wohnungsbau zu einem Vollgeschoss auszuweiten.

Mehrere Ausschussmitglieder erklären, die nunmehr abgestimmten Planungen nicht ändern zu wollen und dem Antrag nicht zuzustimmen. Über den Antrag wird nicht abgestimmt. Ein anderes Ausschussmitglied bittet, den weiteren Vorschlag zum Bau eines Vollgeschosses statt des Staffelgeschosses zu prüfen.

Hierzu erklärt die Verwaltung nach kurzer Prüfung, dass bei einem weiteren Vollgeschoss die notwendigen Abstandsflächen nicht mehr gegeben sind. Außerdem wird zu bedenken gegeben, dass bei dieser geänderten Planung nur zwei weiteren Personen Wohnraum gewährt werden könnte.

Von einem Ausschussmitglied wird darauf aufmerksam gemacht, dass der Beschlussvorschlag zu Vorlage Nr. 2021/013 in Teil 1 ergänzt werden müsste, um die vollflächige Erweiterung um eine 2. Tiefgaragenebene weiterhin abzusichern. Es wird daher über folgenden **geänderten Beschlussvorschlag** abgestimmt:

1. Der Beschluss vom 20.03.2019 über den Antrag der WAB-Fraktion AN/022/2019 wird bezüglich der Formulierung zu „1. Der nördliche Gebäuderiegel wird auf drei Geschosse plus Staffel erhöht. Die Zahl der sozial geförderten Wohnungen wird auf mindestens 15 erhöht.“ aufgehoben.
2. Für die Bebauung der Alten Reitbahn wird festgelegt, dass entsprechend der Variante 2 (Anlage 4) 13 Wohnungen als öffentlich geförderte Wohnungen in dem nördlich gelegenen Baukörper realisiert werden.

Abstimmungsergebnis: 9 dafür (CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, WAB)
4 Enthaltungen (FDP, DIE LINKE., SPD)

10.1. Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 99 "Alte Reitbahn" - öffentlich geförderter Wohnungsbau - Anzahl und Größe der Wohnungen

Auf die Protokollierung zu Top 10 wird verwiesen.

11. Anfragen, Anregungen, Hinweise

11.1. Zustand des Wulfsdorfer Weges nahe des geplanten Kreisverkehrs bis ca. zur Kreuzung Waldemar-Bonsels-Weg/Apotheke

Ein Ausschussmitglied weist darauf hin, dass der Wulfsdorfer Weg im Abschnitt der West-Apotheke bis zum geplanten Minikreisverkehr bei der SLG/„Katzenbuckel“ in sehr schlechtem Zustand sei und regt an, diesen Straßenabschnitt im Rahmen der Baumaßnahme „Minikreisverkehr Wulfsdorfer Weg“ zu erneuern.

Die Verwaltung erkennt die Notwendigkeit der Erneuerung an, sie könne jedoch nicht im Rahmen der Baumaßnahme „Minikreisverkehr Wulfsdorfer Weg“ erfolgen. Angrenzende Bereiche können nur bis ca. 10 m, max. 20 m erneuert/angeglichen werden, nicht bis zu 100 m. Dies überschreitet den möglichen Rahmen.

11.2. Anfrage nach technischen Lösungen, um das Befahren des Rondeels zu unterbinden

Hingewiesen wird auf das zwischenzeitlich häufig zu beobachtende Befahren des Rondeels. Es wird nachgefragt, seit wann dieses Phänomen beobachtet werde und ob technische Änderungen möglich sind.

Die Verwaltung erklärt, dass die neue Problematik bei der Verkehrsaufsicht bekannt sei. Ihr könne im Rahmen verstärkter Kontrollen durch die Verkehrsaufsicht oder die Polizei begegnet werden. Technische Lösungen seien versenkbare Poller oder Klapppoller, diese werden derzeit aber noch nicht erwogen.

11.3. Nachfrage zur Dauer der Bauarbeiten durch SH-Netz in der Hagener Allee

Nachgefragt wird zur Dauer der Kabelverlegearbeiten durch SH-Netz in der Hagener Allee im Bereich der Hausnummern 91 - 95 (Sackgasse). Die Verwaltung bedauert, hierzu keine Auskunft geben zu können. Es handelt sich um eine Baumaßnahme Dritter. Die erforderliche Genehmigung im Zeitraum 01. – 12.03.2021 (Verlängerung) wurde durch die Stadt erteilt. Es erfolgte keine Kommunikation darüber, wann die Baumaßnahme tatsächlich nun beendet werden kann. Es wird eine Klärung im Rahmen des Protokolls erbeten.

Anmerkung der Verwaltung:

Eine Aufgrabegenehmigung wurde SH-Netz bis zum 19.03.2021 erteilt. Die Fertigstellung ist zwischenzeitlich (Stand: 29.03.2021) erfolgt.

gez. Markus Kubczig
Vorsitzender

gez. Angela Haase
Protokollführerin