Bau- und Planungsausschuss

Protokoll Nr. BPA/06/2021

über die öffentliche Sitzung des
Bau- und Planungsausschusses am 02.06.2021,
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	
Herr Uwe Gaumann	
Herr Rolf Griesenberg	bis 22:30 Uhr/inkl. TOP 17
Frau Susanna Hansen	bis 22:30/inkl. TOP 17
Herr Detlef Levenhagen	i. V. f. Frau Behr
Frau Nadine Levenhagen	bis 22:30 Uhr/inkl. TOP 17
Herr Wolfgang Schäfer	i. V. f. Herrn Falke
Herr Erik Schrader	ab 19:28 Uhr/TOP 6
Herr Dr. Detlef Steuer	

Bürgerliche Mitglieder

Herr Burkhard Bertram
Herr Stefan Gertz
Herr Klaus Goldbeck

Weitere Stadtverordnete, Beiratsmitglieder

Herr Jochen Proske	
Frau Doris Köster-Bunselmeyer	Seniorenbeirat
Frau Celine Nowotka	Kinder- und Jugendbeirat

Verwaltung

Herr Peter Kania	
Herr Dieter Jötten	insbes. wegen TOP 16
Herr Kay Renner	
Herr Stephan Schott	
Frau Angela Haase	Protokollführerin

Gäste

Herr Peter Hitsch
Herr Jan Seeringer

Planungsbüro SBI, zu TOP 7
Vertreter der steg Hamburg
GmbH, zu TOP 7

Entschuldigt fehlt/fehlen

Stadtverordnete

Frau Carola Behr

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. 05/2021 vom 19.05.2021
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. Nachfrage zum Sachstand Bebauung „Alte Reitbahn“
7. Ganzheitliches Innerstädtisches Parkraummanagementkonzept - Vorstellung der Erhebungsdaten (im Vorgriff auf die Vorlage Nr. 2021/044 für den BPA am 16.06.2021)
8. Städtebaulicher Vertrag im Zuge der 2. Änderung des B-Plans Nr. 54 für das Gebiet nördlich der Bogenstraße **2021/043**
- Städtebaulicher Vertrag nach § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BauGB zur Sicherung des öffentlich geförderten Wohnraums, der Parkplätze und des Wanderweges
9. Städtebaulicher Vertrag im Zuge der 1. Änderung des B-Plans Nr. 90 für das Quartier „Reeshoop“ **2021/042**
- Städtebaulicher Vertrag nach § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BauGB zur Sicherung der Stellplätze, Baum- und Artenschutz
10. Machbarkeitsstudie Radschnellwege Metropolregion Hamburg **2021/037**
11. Antrag der SPD-Fraktion zur Wohnraumförderung mit Bezug auf den Antrag AN/052/2016 **AN/027/2021**
12. Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Vorbehaltsnetz sowie anderen verkehrsspezifischen Fragen **AF/2021/004**
- a b g e s e t z t -
13. Anfrage der SPD-Fraktion zum ADFC Fahrradklimatest **AF/2021/006**
14. Anfrage der CDU-Fraktion zum B-Plan Nr. 92 "Erlenhof-Süd" **AF/2021/008**

15. Anfragen, Anregungen, Hinweise

15.1. Ausfall der Lichtsignalanlage der Kreuzung Ost-
ring/Bahntrasse/Beimoorweg

Der Vorsitzende lässt sodann über die gesamte Tagesordnung gemäß Einladung mit der Ausnahme des TOP 12, siehe oben, 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. 05/2021 vom 19.05.2021

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. Nachfrage zum Sachstand Bebauung „Alte Reitbahn“

Die Verwaltung erklärt, für die heutige Sitzung keine Berichte vorbereitet zu haben. Ein Ausschussmitglied fordert Informationen zum Sachstand der Bebauung „Alte Reitbahn“, da dieser nach Auskunft des Investors in der Verlautbarung von Presseartikeln bereits im März dieses Jahres beginnen sollte. Ein weiteres Ausschussmitglied einer anderen Fraktion schließt sich dieser Kritik an.

Die Verwaltung erklärt, dass die Planung zur Bebauung „Alte Reitbahn“ im Detail komplex und noch nicht abgeschlossen ist. Daher seien auch die vertraglichen Grundlagen noch nicht formulierungsreif, aber erforderlich für den Abschluss des notwendigen Vorhaben- und Erschließungsplans. Dieser wiederum ist Voraussetzung für den Satzungsbeschluss des B-Plans Nr. 99 „Alte Reitbahn“.

Die Ausschussmitglieder bitten regelmäßig um Informationen zum Planungsstand. Dies gelte nicht nur für den B-Plan Nr. 99, sondern auch für weitere Vorhaben/B-Pläne, sofern hierzu neue Erkenntnisse auftreten und zu einer Veränderung oder Verzögerung führen.

7. **Ganzheitliches Innerstädtisches Parkraummanagementkonzept - Vorstellung der Erhebungsdaten (im Vorgriff auf die Vorlage Nr. 2021/044 für den BPA am 16.06.2021)**

Mit Antrag AN/092/2019 vom 04.12.2019 wurde beantragt, ein Parkraumkonzept und ein Parkleitsystem für die Innenstadt zu entwickeln. Durch die Verwaltung wurde das Büro SBI mit der Ermittlung von Datengrundlagen beauftragt. Auf die als **Anlage** beigefügte umfangreiche Präsentation wird verwiesen. Die Präsentation wird seitens des Büros SBI von Herrn Hitsch sowie durch Herrn Seeringer von der steg Hamburg GmbH vorgestellt.

Die Bestandssituation der Parkplätze wurde 2020 durch eigene Beobachtungen von SBI vor Ort erfasst. Danach gibt es in Ahrensburg ein Parkplatzangebot von 1.882 Plätzen (siehe Seiten 4 und 6), weitere 974 Parkstände befinden sich in Parkhäusern. Für Fahrräder stehen 1.482 Abstellmöglichkeiten zur Verfügung (unter Einbeziehung der seinerzeit noch im Bau befindlichen B+R-Anlage Ladestraße). Erhoben wurde auch, wie/ob diese Parkplätze bewirtschaftet sind oder z. B. als Kundenparkplätze zur Verfügung stehen.

Auf Nachfrage wird erklärt, dass an zwei Tagen (ein Donnerstag, ein Samstag) im September 2020 die Erhebungen durchgeführt wurden, darunter auch zwei Nachterhebungen (siehe differenzierte Betrachtung auf den Seiten 9 bis 26). Ursprünglich war eine frühere Erfassung angestrebt, durch die Pandemie verzögerte sich dies auf September 2020. Zu diesem Zeitpunkt waren viele Geschäfte im Stadtgebiet geöffnet.

Das Stadtgebiet wurde in die Blöcke 1 - 9 eingeteilt, Block 1 bezieht sich z. B. auf das Zentrum, Einzelhandel (siehe Seite 7 der Präsentation).

Die Auslastung der Fahrradabstellanlagen erfolgten im Zeitraum vom 03. bis 11.08.2020, in diesem Zeitraum erfolgten auch die Querschnittszählungen des Fuß- und Radverkehrs.

Es wurde ferner - pandemiebedingt - online (siehe Seiten 48 - 52) eine Befragung durchgeführt zur Abfrage der Zufriedenheit mit der Bestandssituation aus Sicht der Nutzergruppen

- Autofahrer*innen,
- Radfahrer*innen und
- Fußgänger*innen,

im Zeitraum vom 15.10. bis 15.12.2020 durchgeführt. Hieran beteiligten sich 1.181 Personen. Erhoben wurde u. a.,

- wie die Personen normalerweise nach Ahrensburg gelangen,
- woher sie kommen,
- wie lange sie sich in Ahrensburg aufhalten,
- warum sie sich in Ahrensburg aufhalten und
- wie zufrieden sie mit dem Parkplatzangebot für PKW sind.

Außerdem wurden rund 130 Geschäftsleute zu ihrer Meinung befragt, hier gab es 36 Rückmeldungen (ca. 25 %).

Die Ergebnisse sind zusammengefasst auf den Seiten 53 - 56. Danach wird die Innenstadt überwiegend für Dienstleistungen, den Einkauf und Arztbesuche aufgesucht. Rund 50 % kommen mit dem eigenen Pkw. Die Angebote für die eigene Wahl des Verkehrsmittels werden als eher schlecht bewertet - die Angebote für die anderen Verkehrsträger wie z. B. Radfahrer hingegen positiver (oder umgekehrt: vom Radfahrer die Angebote für den Autoverkehr positiver als für das Rad).

Die Gewerbetreibenden betrachten die verkehrliche Gesamtsituation als nur befriedigend bis eher schlecht und - was oft geäußert wurde - das Parkplatzangebot für Pkw als mangelhaft. Im Umfeld des eigenen Geschäfts wird die Situation noch negativer eingeordnet. Im Gegensatz dazu wird die Anlieferungssituation meist als gut bis befriedigend empfunden. Die Gewerbetreibenden wünschen sich mehrheitlich keine autofreie oder keine autoärmere Innenstadt.

Hingewiesen wird auf die im Anhang enthaltenen Präsentationen zur Parkstandbelegung differenziert nach den Nutzergruppen in den einzelnen Blöcken (siehe Seiten 59 - 76).

Im Anschluss an die Präsentation werden von einigen Ausschussmitgliedern Fragen gestellt:

Frage: Waren bei der online-Befragung Mehrfach-Antworten möglich?

Antwort: Ja; allerdings wurden die Antworten auf Plausibilität geprüft.

Frage: Inwiefern wird die Erhebung im September wegen der Corona-Pandemie als repräsentativ angesehen?

Antwort: Es war gutes Wetter, die Innenstadt war belebt und viele Geschäfte/Angebote hatten geöffnet.

Frage: Wie hilfreich ist ein Parkraumleitsystem?

Antwort: Dieses wird Gegenstand des späteren Konzepts.

Ein Ausschussmitglied weist auf Folgendes hin:

- Im September bei oft noch gutem Wetter nutzen deutlich mehr Personen das Fahrrad als bei schlechtem Wetter. Bei schlechtem Wetter und im Winter wird das Auto eingesetzt. Dies ist bei der Bewertung zu berücksichtigen.
- Die Aussage zur P+R-Anlage „Alter Lokschuppen“, dass dort ständig ein freier Parkplatz anzutreffen ist, kann aus eigener Erfahrung nicht bestätigt werden (2020 befanden sich mehr Personen im Homeoffice oder nutzten den eigenen Pkw statt des ÖPNV-Angebots.)
- Es ist zu bewerten, dass durch die Aufgabe des Parkplatzes „Alte Reitbahn“ und den Umbau der Hamburger Straße kurz- und mittelfristig öffentliche Parkplätze in erheblicher Zahl entfallen.

Es wird darum gebeten, die umfangreiche Präsentation den BPA-Mitgliedern nicht erst durch das Protokoll, sondern unmittelbar nach der Sitzung zur Verfügung zu stellen. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ferner wird zugesagt, regelmäßig zum Stand des Prozesses zu berichten. **Das Parkraummanagementkonzept kann frühestens nach der Sommerpause vorgestellt werden.**

**8. Städtebaulicher Vertrag im Zuge der 2. Änderung des B-Plans Nr. 54 für das Gebiet nördlich der Bogenstraße
- Städtebaulicher Vertrag nach § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BauGB zur Sicherung des öffentlich geförderten Wohnraums, der Parkplätze und des Wanderweges**

Ein Ausschussmitglied fragt, wie viele Wohneinheiten geplant sind und wie viele davon öffentlich gefördert werden. Seiner Erinnerung nach sei von rund 60 Wohneinheiten die Rede gewesen, der städtebauliche Vertrag enthalte hierzu allerdings keine Angaben. Außerdem war angedacht zu prüfen, ob in diesem Bauvorhaben der Bau einer Kindertagesstätte möglich sei. Offenbar sei dies nicht realisierbar, auch hierzu werden Informationen erbeten.

Der Vertragsentwurf führe in § 5 ferner aus, dass teilweise ein Stellplatzschlüssel von 0,7 gelten soll. Wie viele seien dies? Es wird um Erläuterung des Hintergrundes der Anrechnung von einigen der bestehenden Parkplätze gebeten sowie ferner der Anrechnung von TG-Stellplätzen im Gebiet „Kirschplantage“ auf den Stellplatznachweis dieses neuen Bauvorhabens. Wie viele Stellplätze sollen in der Tiefgarage entstehen?

Außerdem wird um Prüfung gebeten, ob im Hinblick auf den Entfall von Parkplätzen durch den geplanten Ausbau der Straße „Hagenau“ in 2023 (Vorlage Nr. 2021/034; BPA 19.05.2021) und den bekannten Parkdruck in der Bogenstraße die im Geltungsbereich der 2. Änderung des B-Plans Nr. 54 vorhandenen Parkplätze zu Anwohner-Parkplätzen erklärt werden können.

Die Verwaltung erläutert, dass - wie in der Vorlage ausgeführt - sich derzeit 22 öffentliche Parkplätze im Geltungsbereich dieser 2. Änderung des B-Plans Nr. 54 befinden, diese allerdings nach Prüfung nur überwiegend auf öffentlichem Grund und teilweise auf dem Grundstück der Vorhabenträgerin (3 von 22). Diese drei Plätze sollen auf den Stellplatznachweis angerechnet werden und die Vorhabenträgerin wird auf dieser Fläche angrenzend drei weitere Stellplätze errichten (neu: sechs oberirdische Stellplätze auf dem Grundstück der Vorhabenträgerin). Es verbleiben 19 städtische Parkplätze von derzeit 22.

Hinsichtlich der anzurechnenden Stellplätze in der Tiefgarage „Kirschplantage“ wurden die Angaben der Vorhabenträgerin anhand der Bauakte geprüft, nachdem sich die Angaben bestätigten, dass in dieser Tiefgarage diverse Stellplätze tatsächlich frei sind. Nach Prüfung der Bauakte hat die Vorhabenträgerin seinerzeit mehr Stellplätze als erforderlich errichtet und acht Stellplätze können in dieser Tiefgarage auf den Stellplatznachweis des neuen Bauvorhabens angerechnet werden. Betont wird auch, dass von Seiten der Vorhabenträgerin eine höhere Anrechnung gewünscht wurde.

Hinsichtlich der Anzahl der Wohneinheiten regt die Verwaltung an, Herrn Felsch - anwesend unter den interessierten Bürgern - um nähere Erläuterungen zu bitten. Hierauf verzichtet der Vorsitzende, da Herr Felsch eingangs nicht als Sachkundiger vom Ausschuss benannt wurde. Die Verwaltung erklärt, dass ca. 75 Wohneinheiten, davon 26 öffentlich gefördert, geplant sind und rund 50 Stellplätze in der neuen Tiefgarage. Viele der geplanten Wohneinheiten werden Einzimmerwohnungen sein. Hingewiesen wird auch darauf, dass durch die Nähe des Bauvorhabens zum Bahnhof, zu Einkaufsmöglichkeiten im nahen Umfeld und zur Innenstadt die Mieter*innen nicht zwingend ein Fahrzeug und somit einen Stellplatz benötigen. Dies begründe - siehe § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 des Vertragsentwurfes - auch den Stellplatzschlüssel von 0,7 für die öffentlich geförderten Wohnungen. Der Stellplatzschlüssel für den Anteil des frei finanzierten Wohnungsbaus beträgt 1:1.

Angesichts der hohen Anzahl von Wohneinheiten wird von einem Ausschussmitglied festgestellt, dass Kita-Plätze benötigt werden und darum gebeten darzulegen, warum sich dies nicht realisieren lässt. Die Verwaltung erklärt, dass die Integration mit einer Kindertagesstätte anfangs zwar eine Überlegung war, jedoch von vornherein sowohl von Seiten der Vorhabenträgerin wie auch von der Verwaltung kritisch gesehen wurde. Der Ausschuss bittet um nähere Informationen.

Die Anregung, die öffentlichen Stellplätze den Anwohnern zur Verfügung zu stellen, wird im Rahmen der Prüfungen zum Parkraummanagementkonzept weitergegeben. Gleichzeitig wird jedoch darauf hingewiesen, dass diese Überlegungen eine flexible Nutzung verhindern würden, die derzeit darin besteht, dass diese Parkplätze tagsüber auch von den Beschäftigten des Gewerberiegels genutzt werden. Ein Ausschussmitglied weist darauf hin, dass nach seiner Beobachtung die Parkplätze abends und am Wochenende im Regelfall frei sind.

Angesichts der vielfältigen Fragen wird angeregt, die Beschlussfassung zu vertagen.

Abstimmungsergebnis: Alle dafür

Damit wird TOP 8 vertagt. Der Vorsitzende schlägt vor, den TOP erneut am Mittwoch, dem 04.08.2021, - erste Sitzung nach der Sommerpause - zu beraten.

**9. Städtebaulicher Vertrag im Zuge der 1. Änderung des B-Plans Nr. 90 für das Quartier „Reeshoop“
- Städtebaulicher Vertrag nach § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BauGB zur Sicherung der Stellplätze, Baum- und Artenschutz**

Der Stadtverordnete Erik Schrader 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. Ein Ausschusssmitglied bezweifelt die Befangenheit. Der Vorsitzende weist jedoch darauf hin, dass Herr Schrader Genossenschaftsmitglied der NL sei und begrüßt dessen Entscheidung im Sinne der Nichtigkeitsprüfung des zu fassenden Beschlusses.

Ein Ausschusssmitglied hinterfragt die Parkplatzsituation, dies sowohl hinsichtlich der neu zu bauenden Tiefgarage wie auch der neu zu errichtenden Stellplatzanlagen zwischen den Häusern, die zur Folge haben, dass Bäume gefällt werden müssen (§ 3 Abs. 3 + 4 des Vertragsentwurfes). Führen die oberirdischen Stellplätze/evtl. Carports zu einer Verschattung der Wohnungen im Erdgeschoss? Statt der neuen Stellplatzflächen wird angeregt, dass die Stadt auf das Angebot des Kreises Stormarn eingehen sollte, eine Parkebene der neuen Parkpalette der Kreisberufsschule zu nutzen.

Die Verwaltung führt aus, dass die Parkpalette komplett von der Kreisberufsschule für die über 18-jährigen Schüler*innen mit eigenem Pkw im Gesamtgebäude (Altbestand, Erweiterung) benötigt wird. Eine weitere Aufstockung ist nicht möglich. Hierüber wurde im BPA vor rund 1 1/2 Jahren berichtet.

Die Verwaltung führt ferner aus, dass die beiden Tiefgaragen sanierungsbedürftig sind und nur statt der bisher begrünten Decken der Tiefgarage diese Decken nun zusätzlich als Kfz-Stellplatzflächen hergerichtet werden, um durch die zweite Ebene weitere Flächen für das Parken der Pkw zu schaffen. Unstrittig sind deutlich mehr Stellplätze als bisher zu schaffen, dies sei bereits im geltenden Bebauungsplan festgesetzt. Die Verwaltung achte darauf, dass so wenig Bäume wie möglich gefällt werden und insbes. erhaltenswerte Bäume auch erhalten werden. Dies erfolgt auf Basis der Bewertung des Baumbestandes.

Hinsichtlich der Fahrradabstellanlagen (§ 3, Abs. 5 + 6 des Vertragsentwurfes) wird

- angemerkt, dass ein Fahrrad-Stellplatz je Wohneinheit zu gering ist und
- nachgefragt, ob diese in ihrer Art vergleichbar sind mit den gelungenen Fahrradabstellanlagen im Bereich des Wulfsdorfer Weg/Am Neuen Teich, etc.

Hierzu wird erklärt, dass mindestens ein Fahrradabstellplatz je Wohneinheit zu schaffen ist und bestätigt, dass im Quartier „Reeshoop“ vergleichbare Fahrradabstellanlagen geplant sind wie im Bereich des Wulfsdorfer Weg/Am Neuen Teich.

Ferner erkundigte sich ein Ausschussmitglied, warum zwei Gutachten zur Untersuchung der Fledermauspopulation erfolgten. Diese erfolgten nach Erinnerung der Verwaltung einerseits, um deren Winterquartiere zu prüfen, andererseits wurde das Schwarmverhalten geprüft. Im Ergebnis habe sich gezeigt, dass bei Beachtung der in § 6 genannten Auflagen die Bauvorhaben realisiert werden können.

Ein Stadtverordneter vermisst in der Präambel die deutliche Aussage, dass die Stadt deshalb dem Erhalt und der Aufstockung der Wohngebäude Hermann-Löns-Straße 17 - 49 (ungerade) und somit einer Änderung des B-Plans Nr. 90 zustimmt, damit die Mieten in diesen Gebäuden deutlich niedriger gegenüber Neubauten bleiben. Herr Dr. Heimbrügge habe hierzu am 06.03.2019 im BPA ausgeführt, dass die Mieten nur 6 € bis 8 €/m² zzgl. ca. 2 €/m² Modernisierungszuschlag gegenüber rund 13 €/m² in einem Neubau betragen werden. Auch, wenn eine Präambel keinen verbindlichen Rechtscharakter habe, sollte diese in Abs. 3 wie folgt geändert werden:

*„Gegenüber der bisherigen Planung soll statt des Abbruchs der acht Bestandsgebäude Hermann-Löns-Straße ungerade Nrn. 17 - 49 nunmehr die Sanierung und Aufstockung im Bestand erfolgen. ~~Dadurch bleiben die Wohnungsmieten in diesen Gebäuden moderat und steigen voraussichtlich nicht auf die bei Neubauten übliche Höhe.~~ **Sinn und Zweck dieser Maßnahme ist, dass die Wohnungsmieten nicht auf die bei Wohnungsneubauten übliche Höhe, sondern höchstens moderat um einen Modernisierungszuschlag sozial verträglich steigen.** Außerdem reduziert sich die Anzahl der zu fallenden und für das Quartier regenden Bäume gegenüber der ursprünglichen Planung.“*

Abschließend stimmt der BPA unter Änderung der Präambel - wie oben dargestellt - dem Beschlussvorschlag zu.

**Abstimmungsergebnis: 11 dafür
 1 dagegen (FDP)**

Anmerkung der Verwaltung:

Ein Ausschussmitglied nahm an der Abstimmung wegen Befangenheit nicht teil, siehe oben.

10. Machbarkeitsstudie Radschnellwege Metropolregion Hamburg

Die erste Beratung erfolgte am 19.05.2021/TOP 11: Die Entscheidung wurde vertagt; eine ausführliche Vorstellung ist heute entbehrlich. Ein Ausschussmitglied erklärt, dass Radschnellwege grundsätzlich Vorrang haben sollten. Darüber hinaus sei die Route zwischenzeitlich abgefahren worden. Aus seiner Sicht sei die Führung über die Schimmelmanstraße problematisch. Die Verwaltung erläutert, dass alle Einzelabschnitte im Rahmen einer Vorlage dem BPA vorgestellt werden. Verkehrsrechtliche Belange seien im Übrigen bisher nicht Teil der Vorlage. Einfach werde es in der Schimmelmanstraße nicht, dies gelte aber auch für andere Trassenführungen.

Ferner wurde von diesem Ausschussmitglied im Namen der SPD-Fraktion mit Schreiben vom 01.06.2021 ein Änderungsantrag zur Vorlage erarbeitet, der heute dem Bau und Planungsausschuss vorgelegt wird. Der Antrag lautet wie folgt:

„Der BPA möge beschließen:

Der Bau- und Planungsausschuss stimmt der Trassenführung des Radschnellweges im Bereich der Stadt Ahrensburg mit folgenden Empfehlungen zu:

1. ***Der Radschnellweg hat im Stadtgebiet grundsätzlich Vorfahrt.*** Nur bei der Querung von Bundes- oder Landesstraße sind Ampelanlagen vorzusehen.
2. *Vom Beimoorweg führt die Trasse durch die Straße Am Weinberg zur Schulstraße. Die Mitte der 70-er Jahre angedachte Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer ist im Zuge der Bahn-Neubaupläne (S 4) einzuplanen.*
3. *Das Reeshoop-Quartier ist über den Ostpreußenweg und den Fußweg am Spielplatz am „Grauen Esel“ zu queren. Entsprechende Verhandlungen mit der Neuen Lübecker sind aufzunehmen.*
4. *In der Schimmelmanstraße ist die Vorfahrtsregel „rechts vor links“ zugunsten einer uneingeschränkten Vorfahrt für den Radverkehr aufzuheben.
Die Schimmelmanstraße wird zwischen Friedensallee und Rantzaustraße zur „Anliegerstraße“.
Birkenweg und Ulmenweg werden Sackgassen („Nur für Anlieger“), die keinen Autoverkehr zur Schimmelmanstraße durchlassen.*
5. *Sollten die Maßnahmen unter 4. nicht realisierbar sein, wird der Wulfsdorfer Weg als alternative Trasse vorgesehen.*

6. *Der „Anschluss“ an die Hamburger Trasse soll über den verlängerten Wulfsdorfer Weg und nicht über den Bornkampsweg erfolgen. Entsprechende Gespräche mit Hamburg sind aufzunehmen.“*

Die Empfehlung zu 1. wird im Verlaufe der Beratung gestrichen. Zur Prüfung verbleiben die Punkte 2. – 6.

Ein weiteres Ausschussmitglied erkundigt sich mit Verweis auf Seite 5 der Vorlage und Anlage 6, wie bindend der Beschlussvorschlag ist und insbes. danach, ob heute abschließend die Vorzugstrasse beschlossen werden soll. Der Vorsitzende erklärt, dass auch er den Beschlussvorschlag gern ergänzen würde um folgenden Satz: *„Optimierungen auf Teilabschnitten sind in der Detailplanung möglich.“*

Ein Ausschussmitglied moniert, dass bei dieser Route seines Erachtens kein Radschnellweg geschaffen werde. Die Route führe eher zu einem langsamen Fahren. Außerdem erschließe sich ihm nicht die zeitliche Abfolge, wonach 2023 der Bornkampsweg neu ausgebaut werden sollte, die Gerhart-Hauptmann-Straße aber erst 2027.

Die Verwaltung führt aus, dass mit der Trasse zunächst nur der grobe Verlauf festgelegt wird. Die Verwaltung kann die Vorzugsvariante nachvollziehen. Ein Radschnellweg soll zügiges Fahren fördern. Beabsichtigt ist, die einzelnen Planungsabschnitte per Vorlage vor ihrer Umsetzung detailliert vorzustellen. Es bestehe auch das Risiko, dass die Trasse nicht vollständig fertig gestellt wird. Statt der Gerhart-Hauptmann-Straße könnte - wie in der letzten Sitzung angeregt - aber im Rahmen der Detailplanung auch die Eignung des Ostpreußenweges geprüft werden. Für Vorschläge mit Optimierungscharakter ist die Verwaltung offen, Änderungen können erfolgen.

Am Beispiel des Wulfsdorfer Weges wird ferner ausgeführt, dass erst bei einer Breite von ca. 7 m Markierungen auf der Fahrbahn rechtlich möglich sind. Dort betrage die Fahrbahnbreite jedoch nur ca. 5,50 m, der Radweg sei ca. 1,00 bis 1,50 m breit. Eine breitere Fahrbahn sei aufgrund der Bäume, die erhalten werden sollen, nicht möglich. Auch wegen der höheren Verkehrsstärke und des Linienbusverkehrs sei die Schimmelmanstraße als vorteilhafter angesehen worden. Nachgefragt wird, ob geplant sei, über die weiteren Planungsschritte (wann und wie) auch die jeweils betroffenen Anlieger zu informieren. Die Verwaltung führt aus, dass eine Begleitung des Verfahrens durch die Bürger möglich ist. Durch entsprechende Presseinformationen erhalten sie Kenntnis und können sich im Rahmen der BPA-Beratungen beteiligen. Eine Anliegerversammlung oder Ähnliches ist jedoch nicht geplant. Die Verwaltung kann auch jederzeit gern direkt angesprochen werden.

Die Verwaltung benötigt jedoch ein Votum, ob der BPA der Wahl der Trasse grundsätzlich folgen könne. Der grundsätzliche Beschluss über eine Trassenführung ist erforderlich, um die weiteren Planungsschritte zu beginnen. Als erste Maßnahme sollte der Umbau des Knotenpunktes Reeshoop/Schulstraße in Angriff genommen werden, dies auch im Hinblick auf die Erforderlichkeit einer neuen Lichtsignalanlage.

Auf weitere Nachfrage wird mitgeteilt, dass der Übergabepunkt auf Hamburger Gebiet gemeinsam mit der Stadt Hamburg abschließend erarbeitet wurde. Er sei - anders als die Trasse auf Ahrensburg Gebiet - nicht veränderbar.

- a) Der Vorsitzende lässt zunächst über die Ergänzung des Wortes „grundsätzlich“ im Beschlussvorschlag abstimmen.

Abstimmungsergebnis: 12 dafür
1 dagegen (FDP)

- b) Anschließend wird darüber abgestimmt, einem wie folgt ergänzten Beschlussvorschlag zuzustimmen:

Der Bau- und Planungsausschuss stimmt der Trassenführung des Radschnellweges im Bereich der Stadt Ahrensburg grundsätzlich zu. Optimierungen auf Teilabschnitten sind in der Detailplanung möglich.

Abstimmungsergebnis: 11 dafür
1 Enthaltung (Grüne)
1 dagegen (FDP)

- c) Die Verwaltung wird gebeten, die unter 2. bis 6. genannten Empfehlungen der SPD-Fraktion zu prüfen.

Abstimmungsergebnis: 11 dafür
1 Enthaltung (Grüne)
1 dagegen (FDP)

- d) Mit diesen Ergänzungen stimmt der BPA der Vorlage Nr. 2021/037 zu:

Abstimmungsergebnis: 12 dafür
1 dagegen (FDP)

- 12. Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Vorbehaltsnetz sowie anderen verkehrsspezifischen Fragen**

— a b g e s e t z t —

13. Anfrage der SPD-Fraktion zum ADFC Fahrradklimatest

Die Verwaltung teilt mit, dass die SPD-Fraktion mit Schreiben vom 26.05.2021 eine Antwort erhalten hat. Dies wird bestätigt. Der Fragesteller, Herr Jochen Proske, ist deshalb heute anwesend und stellt Verständnisfragen hierzu. Die Antwort an die SPD-Fraktion liegt als **Anlage** bei.

Der Fachdienst IV.3/Straßenwesen zeichnet insbes. verantwortlich für die Antworten zu den Fragen 5 bis 9, die Fragen 1 bis 4 betreffen den Bereich der Sondernutzung und somit des Fachdienstes IV.1/Bauverwaltung. Die Genehmigungen zur Sondernutzung öffentlicher Flächen werden, soweit erforderlich, miteinander abgestimmt.

Bei Frage 5 geht es um die Gleichberechtigung der Radfahrenden mit den Kfz-Führern. Es wird ausgeführt, dass die Anforderungssignaltaster sich vorrangig nicht an Radfahrende, sondern an Sehbehinderte richten. Wichtig ist das akustische Signal, sie werden nie abgebaut. Viele (neue) Lichtsignalanlagen sind bereits so geschaltet, dass der Fuß- und Radverkehr die Freigabe mit dem querenden Kfz-Verkehr erhält. Die Anlagen, die nach dieser teilverkehrsabhängigen Steuerung geschaltet sind, sind der Antwort zu entnehmen. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass dann, wenn der Radverkehr in den Straßen Bargenkoppelredder, Moltkeallee und Klaus-Groth-Straße sich auf der Fahrbahn befindet, er dort von den Schleifen erfasst wird.

Bei Frage 7 wird die Anfrage nach „Rundum-Grün“ gestellt und auch gefragt, ob eine „Rundum-Grün“-Schaltung das Unfallrisiko für Fußgänger sowie für Radfahren erheblich reduziert. Hierzu teilt die Verwaltung mit, dass „Rundum-Grün“ für Fußgänger und Radfahrende bedeutet, dass der Fahrzeugverkehr an allen Zufahrten gleichzeitig angehalten wird, der Fußgänger eine eigene Phase erhält und an allen Querungen gleichzeitig queren kann. Für Straßen mit hohem Kfz-Aufkommen ist diese Schaltung nicht geeignet. Zu prüfen wäre, inwieweit bei älteren Anlagen Änderung möglich wären. Hierfür wären zuvor entsprechende Zählungen/Untersuchungen erforderlich. Derzeit muss der abbiegende Kfz-Verkehr auf die Radfahrenden achten. Bei „Rundum-Grün“ entfällt ein Konfliktpunkt für rechtsabbiegende Kfz-Führer. Hervorzuheben ist aber auch, dass es in Ahrensburg auch an großen Kreuzungen keinen Unfallhäufungsschwerpunkt gibt, der eine derartige Änderung der Signalisierung zwingend sinnvoll erscheinen lässt.

Zu Frage 8 wird von der Verwaltung ergänzt, dass ihr bewusst ist, dass viele Fuß- und Radwege sich in einem schlechten Zustand befinden und sanierungsbedürftig sind. Die Verwaltung versucht, Sanierungsmaßnahmen jeweils in Gänze durchzuführen. Hierzu wird auf das Beispiel der Manhagener Allee verwiesen (außerhalb der Innenstadt jüngst abgeschlossene Erneuerung der Rad- und Fußwege, zuvor der Fahrbahn).

Zu Frage 9 wird erklärt, dass Förderungsmöglichkeiten bei Baumaßnahmen grundsätzlich immer geprüft werden. Diese Prüfung erfolgt nach der Zustimmung der Gremien zum Ausbau. Wenn ein Förderprogramm jedoch z. B. nur zwei Jahre gültig sei, sind Förderanträge nicht sinnvoll.

Ausführungen erfolgen auch zur Sondernutzung, dies stellvertretend für die Bauverwaltung (Fragen 1 bis 4). Es wird darauf hingewiesen, dass z. B. beim aktuellen Bauvorhaben in der Hamburger Straße - B-Plangebiet Nr. 98, ehemaliges VW-Gelände - das Grundstück eine hohe Ausnutzung erfährt, große Massen bewegt werden und die Lagerfläche im Regelfall nicht mehr auf dem Grundstück vorgehalten werden kann. Auch werden Flächen für Sanitär- und Baucontainer benötigt. Vergleichbar stellte sich dies auf der anderen Seite der beiden kürzlich fertig gestellten Bauvorhaben Hamburger Straße und am Knoten Woldenhorn/Hamburger Straße dar. In diesen Fällen kann die Sondernutzung öffentlicher Flächen regelmäßig nicht abgelehnt werden und dient auch der Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer, die durch Baufahrzeuge gefährdet werden können. Die gleiche Problematik wird sich bei der Bebauung der „Alten Reitbahn“ stellen.

Die Verwaltung weist aber auch darauf hin, dass das Bauvorhaben an der Hamburger Straße aus Sicht der Investoren bereits vor rund einem Jahr beginnen sollte. Dies wurde mit Rücksicht auf die hohe Verkehrsbedeutung der Hamburger Straße und wegen der noch laufenden Bauvorhaben auf der anderen Seite abgelehnt.

Eine andere Art der Sondernutzung befindet sich z. B. auf dem Rondeel. Diese könnte abgelehnt werden. Die Wirkung auf dem Rondeel wäre dann aber eine andere und aus Sicht der Verwaltung nicht wünschenswert.

Herr Proske nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und erklärt, dass aus seiner Sicht für den Radverkehr mehr getan werden könnte. Er verweist zum Beispiel auf die Signalisierung an der Brückenstraße/Hamburger Straße und erklärt, sich im Sinne der Förderung des Radverkehrs mehr auch kleine Änderungen zu wünschen. Die Genehmigungen zur Sondernutzung belasten immer Fußgänger und Radfahrende, warum werde nicht eine Fahrbahn gesperrt. Außerdem wird die bereits lange andauernde Sperrung an der Schnecke Hagener Allee moniert.

Die Verwaltung erklärt, dass in der Hagener Allee der Bauherr zur zügigen Beendigung der Arbeiten aufgefordert ist. Außerdem lädt die Verwaltung Herrn Proske ein, sich gern in der AG Radverkehr zu engagieren. Gerade dort werden derartige Fragen konstruktiv und gemeinsam mit der Verkehrsaufsicht und Polizei beurteilt.

14. Anfrage der CDU-Fraktion zum B-Plan Nr. 92 "Erlenhof-Süd"

Die Verwaltung beantwortet die Fragen zur Anfrage AF/2021/008 wie folgt:

Zu 1. und 2.: Mit Stand vom 29.09.2020 existieren im Bereich des Wohngebietes 592 (genehmigte) Wohneinheiten mit einer durchschnittlichen Größe von ca. 2,4 Personen pro Haushalt über das gesamte Gebiet. Demzufolge leben im Wohngebiet „Erlenhof-Süd“ 1.402 Einwohner inkl. des Bestandes.

Zu 3.: Drei Grundstücke für Einfamilienhäuser im Bereich des Baufeldes 9 sind derzeit noch unbebaut.

Zu 4.: Drei Wohneinheiten können somit noch hinzukommen, da für die drei Flurstücke die Festsetzungen „Einzelhaus“ sowie „1 Wohneinheit/Gebäude“ gilt.

In der Begründung der Anfrage AF/2021/008 wird ausgeführt, dass der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 13.12.2010 zum Rahmenplan die Anzahl der Wohneinheiten auf 360 begrenzt, die zu gleichen Teilen auf die Kategorien Einzelhaus, Doppel- und Reihenhauses sowie Mehrfamilienhaus aufzuteilen sind. Die Stadtverordnetenversammlung habe am 17.12.2012 auch die Begründung als Anlage 3 zum B-Plan Nr. 92 beschlossen.

Hierzu erinnert die Verwaltung in ihrer Stellungnahme, dass im Vorfeld sowie während der B-Planaufstellung Nr. 92 über die Möglichkeiten der Begrenzung der Wohneinheiten innerhalb des Geltungsbereichs in mehreren BPA-Sitzungen debattiert wurde. Die Verwaltung habe dabei die Möglichkeiten und Grenzen aufgezeigt:

1. „Ausschluss von Einliegerwohnungen bei Einfamilienhäusern“:

Dies wurde mit der B-Planfestsetzung „Einliegerwohnung unzulässig“ umgesetzt.

2. Festsetzungsvariante: Wohneinheiten begrenzen auf die Grundstücksgröße, wie beispielsweise Festsetzung: „Bis 500 m² Grundstück nur eine Wohneinheit zulässig“ (nur für EFH-Bereiche):

Aufgrund der zu der Zeit schon bekannten Grundstücksaufteilung und des Vermarktungsplans der LEG sowie der o.g. Festsetzung hätte diese Festsetzung keine Wirkung mehr gehabt.

3. Festsetzungsvariante: Maximale Anzahl der Wohneinheiten pro Bau-
feld:

Diese Festsetzung ist gemäß BauGB nicht zulässig, da ein sogenanntes „Windhund-Prinzip“ entsteht.

4. Festsetzungsvariante: Maximale Anzahl der Wohneinheiten pro Bau-
feld:

Diese Festsetzung ist grundsätzlich möglich, führt aber bei den Mehrfamilienhäusern am Quartierseingang nicht zum gewünschten Ziel der Eingrenzung der Anzahl der Wohneinheiten, da ein Bau-
feld nicht unbedingt nur einem Gebäude entsprechen muss. Werden z. B. zwei Gebäude gebaut, erhöht sich durch die Festsetzung die Anzahl der Wohneinheiten.

5. Festsetzungsvariante: Begrenzung der Geschossfläche pro Bau-
feld:

Siehe 3.; diese Festsetzung ist gemäß BauGB ebenfalls nicht zulässig, da das sogenannte „Windhund-Prinzip“ entsteht.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass es schwierig bis unmöglich ist, die Anzahl der Wohneinheiten durch Festsetzungen in einem Bebauungsplan auf eine bestimmte Zahl von Wohneinheiten zu reduzieren, wenn man nicht selbst Eigentümer dieser Entwicklungsfläche ist. Zudem weist die Verwaltung darauf hin, dass über dem „Rewe“-Markt und im Bau-
feld 23 viele (52) kleine Wohnungen für Alleinstehende und Appartements für Auszubildende und Studenten entstanden sind, davon in Bau-
feld 23: 30 Wohneinheiten für 38 Personen.

Das Baugebiet ist laut Verwaltung städtebaulich gut gelungen, es herrscht eine große Zufriedenheit seitens der Bewohnerschaft. Das Wohngebiet „Erlenhof-Süd“ weist eine unterdurchschnittliche Wohndichte aus und erscheint eher „dünn“ besiedelt, was auch an den gut dimensionierten großzügigen Grünflächen liegt. Aus Sicht der Verwaltung wurde das politisch gewünschte Ziel erreicht.

15. Anfragen, Anregungen, Hinweise

15.1. Ausfall der Lichtsignalanlage der Kreuzung Ost-ring/Bahntrasse/Beimoorweg

Der Vorsitzende erkundigte sich, warum der Ausfall an der Lichtsignalanlage der stark frequentierten Kreuzung Ostring/Bahntrasse/Beimoorweg 1 ½ Wochen gedauert habe.

Die Verwaltung erläutert, dass die Lichtsignalanlage unerwartet komplett ausgefallen war und es schwierig ist, so kurzfristig Ersatz zu finden. Man habe zunächst versucht, das defekte Ersatzteil zu beschaffen. Dies war nicht möglich. Danach habe man nach Markterkundung die jetzige Baustellenampel installieren können. Es sei leider nicht möglich gewesen, noch früher den Ersatz zu beschaffen und zu installieren.

gez. Markus Kubczig
Vorsitzender

gez. Angela Haase
Protokollführerin