

# **Bau- und Planungsausschuss**

## **Protokoll Nr. BPA/05/2026**

**über die öffentliche Sitzung des  
Bau- und Planungsausschusses am 06.05.2026,  
Ahrensburg, Peter-Rantzau-Haus, Manfred-Samusch-Str. 9, Saal**

Beginn der Sitzung : 19:00 Uhr  
Ende der Sitzung : 22:33 Uhr

### **Anwesend**

#### **Vorsitz**

Herr Béla Randschau

#### **Stadtverordnete/r**

Herr Burkhard Bertram  
Herr Stefan Gertz  
Herr Arthur Klaus Korte  
Herr Dr. Detlef Steuer

i. V. f. Herrn Gaumann

#### **Bürgerliche Mitglieder**

Herr Christian Hack  
Herr Danny Liew

#### **Weitere Stadtverordnete, Beiratsmitglieder**

Herr Peter Egan  
Herr Rolf Griesenberg  
Herr Hartmut Bade  
Herr Christof Herbers  
Frau Doris Köster-Bunselmeyer  
Herr Henning Rohwedder  
Jules Niehus

bis 22:05 Uhr

Stellv. Ausschussmitglied (BM)  
Stellv. Ausschussmitglied (BM)  
Seniorenbeirat  
Behindertenbeirat  
Kinder- und Jugendbeirat/bis  
21 Uhr  
Kinder- und Jugendbeirat

Frau Emma Bley

#### **Verwaltung**

Herr Eckart Boege  
Herr Tobias Römer  
Frau Andrea Becker  
Herr Kay Renner  
Herr Gernoth Lüthje  
Herr Steffen Pollmann  
Herr Philipp Schauka  
Herr Ulrich Kewersun

bis 20:55 Uhr

Protokollführer

**Gäste**

Roland Neumann

Geschäftsführer der BahnStadt  
GmbH/zu TOP 10

**Entschuldigt fehlt/fehlen**

**Stadtverordnete/r**

Herr Uwe Gaumann

## **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. 04/2026 vom 18.03.2026
6. Nachfragen der Selbstverwaltung zu Berichten der Verwaltung  
- k e i n e -
7. Berichte/Mitteilungen der Verwaltung
  - 7.1. Berichte gem. § 45 c GO
  - 7.2. Sonstige Berichte/Mitteilungen
    - 7.2.1. Erneuerung Hagener Allee (Waldabschnitt)
    - 7.2.2. Querung des Bornkampsweges
    - 7.2.3. Arbeitsbericht FD Straßenwesen
    - 7.2.4. Vorhabenliste zur sozialen Wohnraumförderung
    - 7.2.5. Winterdienstpflicht
    - 7.2.6. Finanzierung des Stadtverkehrs Ahrensburg/Endabrechnung 2018 bis 2021 und Mehrbedarf
    - 7.2.7. Stand der Einführung eines dynamischen Parkleitsystems in Ahrensburg
    - 7.2.8. Verfahrensstand zur Sperrung des Theodor-Storm-Stieges für den Kfz-Verkehr
8. Grundinstandsetzung Waldemar-Bonsels-Weg zwischen Wulfsdorfer Weg und Rantzaustraße

**2025/113/1**

- |      |                                                                                                                    |                    |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 9.   | Flächennutzungsplan (FNP) - Einstellung des Verfahrens                                                             | <b>2026/007/2</b>  |
| 9.1. | Änderungsantrag der SPD und FDP Fraktion zur Vorlage 2026/007 Flächennutzungsplan (FNP) Einstellung des Verfahrens | <b>AN/030/2026</b> |
| 9.2. | Änderungsantrag zum Antrag AN/030/2026 in Bezug auf die Vorlage 2026/007/2 - Flächennutzungsplan (FNP)             | <b>AN/035/2026</b> |
| 10.  | Bericht über die Machbarkeitsstudie S-Bahnhof Ahrensburg West und Umfeld                                           |                    |
| 11.  | Antrag der SPD, WAB, FDP und CDU - Aufstellungsbeschluss B-Plan Westbahnhof                                        | <b>AN/034/2026</b> |
| 12.  | Zustimmung der Gemeinde gemäß § 36a BauGB zu einem Bauvorhaben, Fritz-Reuter-Straße 29                             | <b>2026/036</b>    |

## 1. Begrüßung und Eröffnung der Sitzung

Der Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden und eröffnet die Sitzung.

## 2. Feststellung der Beschlussfähigkeit

Die Beschlussfähigkeit des Bau- und Planungsausschusses ist gegeben. Die Einladung zur Sitzung erfolgte form- und fristgerecht.

## 3. Einwohnerfragestunde

Nachdem der Vorsitzende darauf hingewiesen hat, dass

- die Namen von Einwohnenden, die in der Sitzung Fragen stellen oder sich zu Wort melden, in der Niederschrift erfasst werden,
  - die Niederschrift anschließend im Internet (Rats- und Bürgerinformationssystem der Stadt Ahrensburg) veröffentlicht wird und
  - gegen die Veröffentlichung des Namens unmittelbar bei der Wortmeldung im Rahmen des Tagesordnungspunktes „Einwohnerfragestunde“ Widerspruch eingelegt werden kann,
- werden folgende Fragen abgearbeitet:

1. Als **Anlage 1** wird diesem Protokollteil beigelegt, die von **Annika Hansen, Anja Gerken und Christoph Peter Orth** vorgetragene Einwohnerfragen zum Waldemar-Bonsels-Weg.
2. Als **Anlage 2** sind die in den Tagen kurz vor der heutigen Sitzung über [bauausschuss@ahrensburg.de](mailto:bauausschuss@ahrensburg.de) eingegangene E-Mails mit den ersten Reaktionen beigelegt, die insofern als Einwohnerfragen zu werten sind und ebenfalls den Waldemar-Bonsels-Weg einschließlich der Sperrung des Theodor-Storm-Stieges (vgl. hierzu TOP 7.2.8) betreffen.

### **Anmerkung der Verwaltung:**

*Die Informationsveranstaltung zum optimierten Ausbau der Hamburger Straße (Nord) dient der Beteiligung der Einzelhändler und Anlieger, vgl. Beschluss der Stadtverordnetenversammlung auf Basis des Antrages AN/085/2025.*

Viele der Eingaben werden von den Verfassern vorgetragen. Darüber hinaus melden sich weitere Einwohner\*innen zu Wort, wobei die Verwaltung versucht, die Fragen und Anregungen einzuordnen:

- Auf Nachfrage von Torsten **Nagel**, ob die Versorgungsträger vor der Grundinstandsetzung ihre Leitungen in Waldemar-Bonsels-Weg erneuern (insbesondere das Stromnetz), berichtet die Verwaltung, dass die Versorger rechtzeitig vor dem Projekt informiert werden, jedoch nicht zwingend zur Erneuerung verpflichtet werden können.
- Bettina **Jenke** erkundigt sich, ob und unter welchen Voraussetzungen auch im Waldemar-Bonsels-Weg - wie in der nahen Rantzaustraße - eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werden kann. Eine Verkehrsberuhigung ist wegen des Linienbusverkehrs offensichtlich nicht umsetzbar.
- Die Verwaltung bestätigt auf Nachfrage, dass die verschiedenen Organisationseinheiten bereits im Vorwege involviert worden sind oder bei der späteren Planung beteiligt werden.
- Ausbaubeiträge werden zur Deckung des Aufwandes für die Herstellung (Erneuerung) sowie den Aus- und Umbau und/oder die Verbreiterung von vorhandenen Straßen als öffentliche Einrichtung erhoben. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Ahrensburg hat vor dem Hintergrund der Ende Januar 2018 durch das Land Schleswig-Holstein geänderten Gesetzeslage am 26.11.2018 beschlossen, dass rückwirkend ab dem 01.03.2018 keine neuen sachlichen Beitragspflichten mehr entstehen. Seitdem werden die gesamten Grundinstandsetzungen vorhandener Straßen - wie bereits Unterhaltungsmaßnahmen - aus allgemeinen Finanzeinnahmen (Steuern) getragen.
- Auf die Frage des Axel **Falkenberg**, ob der Stadtbus 469 nicht besser durch die Rantzaustraße geführt werden kann, wird darauf hingewiesen, dass dort die Busse der Linie 569 bedienen, und insofern das Ziel infrage gestellt werden müssten, die flächenhafte Abdeckung des Stadtgebietes sicherzustellen.
- Markus **Kilian** vermisst angesichts der bereits in den letzten Monaten geführten Diskussionen über die Verkehrsgefährdung im Rosenweg oder in der Fahrradstraße des Wulfsdorfer Weges einen Masterplan Verkehr.

Nachdem eine Anliegerin auf die geringe Pflege der Straßenbäume und die Verwaltung auf deren regelmäßige Kontrolle hingewiesen hat sowie auf Hinweis eines Anliegers auf die Einstufung als Hauptsammelstraße erwidert worden ist, dass die Verkehrsbelastung 2019 mit rund 2.400 Kfz-Fahrten täglich als gering zu beurteilen ist und die Verkehrsbelastung seit 2020 stagniert, bleibt der allgemeine Wunsch, frühzeitig in die Straßenbauplanung eingebunden zu werden.

3. Die Antwort an **Herrn Christen** auf die von ihm im BPA vom 17.09.2025 gestellten Fragen zum gemeinsamen Geh- und Radweg an der Lübecker Straße und zum Geh- und Radweg an der Großen Straße Nord werden als **Anlage 3** bekanntgegeben.

4. Die Vertreterin des Seniorenbeirates übermittelt einen Auszug aus der Niederschrift des Beirates (vgl. **Anlage 4**) mit der Bitte um Stellungnahme.

Da die zeitliche Begrenzung von 30 Minuten abgelaufen ist, schließt der Vorsitzende die Einwohnerfragestunde.

#### **4. Festsetzung der Tagesordnung**

Der Vorsitzende bezieht sich auf die in der Einladung vom 23.04.2026 vorgeschlagenen Tagesordnung und die hierin angekündigte Empfehlung, die Tagesordnungspunkte 16 bis 18 in nicht öffentlicher Sitzung zu beraten, da überwiegende Belange des öffentlichen Wohls oder berechnigte Interessen Einzelner es erfordern.

Zur öffentlich Tagesordnung kommt man angesichts der vielen Anwesenden mit dem Fokus auf die Grundinstandsetzung Waldemar-Bonsels-Weg auf Vorschlag des Vorsitzenden einstimmig überein, den TOP 12 mit der Vorlagen-Nr. 2025/113/1 vorzuziehen und als neuen TOP 8 zu behandeln.

Ohne Aussprache wird anschließend über den entsprechenden Antrag des BPA-Vorsitzenden auf Ausschluss der Öffentlichkeit bei den genannten Tagesordnungspunkten abgestimmt.

**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.

Letztlich wird über die gesamte angepasste Tagesordnung abgestimmt.

**Abstimmungsergebnis: Alle dafür**

Im Laufe der Sitzung kommt man nach der Beratung des TOP 11 neu angesichts der fortgeschrittenen Zeit überein

- nur noch der eilbedürftigen TOP 14 alt/TOP 15 neu (Fritz-Reuter-Straße) als abschließenden TOP 12 zu beraten,
- den TOP 11 alt/TOP 12 neu (S4-Projekt Regelbericht) abzusetzen und in der gemeinsamen Sitzung mit dem Umweltausschuss am 13.05.2026 unter dem TOP „Berichte/Mitteilungen der Verwaltung“ zu beraten und
- die sonstigen TOPs heute abzusetzen und auf die Sitzung am 20.05.2026 zu vertagen.

## **5. Einwände gegen die Niederschrift Nr. 04/2026 vom 18.03.2026**

Keine Einwendungen; das Protokoll gilt damit als genehmigt.

## **6. Nachfragen der Selbstverwaltung zu Berichten der Verwaltung**

— *keine* —

## **7. Berichte/Mitteilungen der Verwaltung**

### **7.1. Berichte gem. § 45 c GO**

Das formelle Beschlusscontrolling läuft wieder an. Die nun beigefügten Beschlüsse und deren Umsetzung bezieht sich auf die endgültigen Entscheidungen des BPA, wobei sich die Form der Unterrichtung ergibt durch die Vorgaben im Kopf der entsprechenden Vorlage.

### **7.2. Sonstige Berichte/Mitteilungen**

#### **7.2.1. Erneuerung Hagener Allee (Waldabschnitt)**

Zur Erneuerung der Hagener Allee zwischen Spechtweg und Forsthof Hagen konnten die Vorbereitungen abgeschlossen werden.

Eine beschränkte Ausschreibung mit überwiegend mittelständischen Firmen wurde durchgeführt und eine Firma gefunden, dessen Angebot, trotz der erneuten Preissteigerungen, im veranschlagten Rahmen liegt.

Es wird, wie im BPA 18.06.2025 festgelegt, die Fahrbahn sowie der östliche Geh- und Radweg erneuert.

Die Arbeiten können nur im Rahmen einer Vollsperrung durchgeführt werden, der westliche Geh- und Radweg bleibt während der Bauzeit nutzbar. Eine Umleitung für den motorisierten Verkehr wird ausgeschildert.

Als Baufenster ist der Zeitraum vom 15.05.2026 bis maximal 31.07.2026 festgelegt. Der konkrete Zeitraum muss noch mit der ausführenden Firma abgestimmt werden und wird in einer Pressemitteilung sowie einer Anliegerinfo bekannt gegeben.

Die Arbeiten finden vollständig auf der öffentlichen Wegefläche statt. Das FFH-Gebiet wird nicht beeinträchtigt.

In Abstimmung mit der UNB sind verschiedene Maßnahmen, um die Auswirkungen der Bautätigkeit zu minimieren, abgestimmt worden. So wird u. a. während der Bauzeit ein Amphibienschutzzaun an den Straßenbegrenzungslinien aufgestellt, der durch örtliche Vereine betreut und nach Ablauf der Bauzeit von diesen zur weiteren Verwendung übernommen wird.

Auf Anregung einige Ausschussmitglieder, im Zuge des Projekts die Querung von Amphibien durch Tunnel/Röhren oder zumindest partielle Bordsteinabsenkungen zu fördern und so die Naturschutzverbände mit deren begrenzter Personalkapazität zur Aufstellung der beidseitigen Zäune zu unterstützen, betont die Verwaltung, dass diese Maßnahmen bei diesem am Rande der FFH-Gebiete befindlichen Straßenbauprojekt mit der Entscheidung gegen eine Grundinstandsetzung und für eine Erneuerung des Bestandes nicht mehr eingeplant worden ist. Ein Wiederaufgreifen des Wunsches wäre mit einer Planung geeigneter und zu über den Nachtrag zu finanzierenden Maßnahmen verbunden. Die Verwaltung sagt eine Rückmeldung zu.

### **7.2.2. Querung des Bornkampsweges**

Die sichere Querung mit Fußgängerüberweg im Bornkampsweg steht kurz vor Fertigstellung.

Überraschend hat SH-Netz die dringende Notwendigkeit der Verlegung einer den Bornkampsweg querenden leistungsfähigeren Stromtrasse angemeldet. Aufgrund dieser Ankündigung wurde die Querungs-Baumaßnahme vorerst gestoppt.

Die Leitungsarbeiten können aufgrund der im Bornkampsweg verlegten Gashochdruckleitung und Hauptwasserleitung nur in der offenen Bauweise und nur unter halbseitiger Sperrung der Straße durchgeführt werden, da eine Vollsperrung aufgrund der Lage und der Feuerwehr nicht in Betracht kommt. Dies hat zur Folge das für die Zeit der Leitungsbaumaßnahme für die Umleitungs-führung der größte Teil des auf der Südseite neu erstellten Gehweges rückgebaut werden muss und der Bereich vorübergehend überfahrbar asphaltiert wird.

Nach der Durchführung der Leitungsbaumaßnahme wird der Pflasterbereich wieder neu erstellt.

Sämtliche Rückbau- und Wiederherstellungsmaßnahmen gehen zu Lasten SH-Netz.

Die Fertigstellung des FGÜ wird durch diese Leitungsbaumaßnahme leider verzögert.

Die Querung wird umgehend nach der Leitungsbaumaßnahme endgültig fertiggestellt.

### **7.2.3. Arbeitsbericht FD Straßenwesen**

Neben den Einzelmaßnahmen, die im Ausschuss vorgestellt werden, nimmt der Fachdienst Straßenwesen eine Reihe von Regelaufgaben als Wegebauastträger wahr, die Mittel- und Personalressourcen beanspruchen.

Dies sind vor allem:

- Erteilung von Aufgrabeerlaubnissen und deren Kontrolle
- Anweisung von Leitungstrassen
- Genehmigungen von Überfahrten
- Stellungnahme zu Bauanträgen
- Stellungnahmen zu B-Plänen, Planfeststellungen und Verkehrsuntersuchungen
- Betreuung von privaten Erschließungen
- Instandhaltung von Straßen, Wegen sowie Geh- und Radwegen
- Instandsetzung von Straßen, Wegen sowie Geh- und Radwegen
- Erneuerung von Straßen, Wegen sowie Geh- und Radwegen
- Unterhaltung von Öffentlicher Beleuchtung, einschl. dazugehöriger Stromabrechnung
- Unterhaltung der Lichtsignalanlagen (Ampeln)
- Unterhaltung Ingenieurbauwerke (Brücken, Lärmschutzwände, Stützwände) einschl. Sicht- und einfacher Prüfungen sowie Hauptprüfungen z. T. mit Bahnsperren
- Grundstücksgeschäfte/Vorkaufsrechte
- Beantwortung von Bürgeranfragen
- Beantwortung politischer Anfragen
- Aufbau und Begleitung eines modernen Pavement Management Systems
- Erhöhter Verwaltungsaufwand für Digitalisierung, Umzug und neue Programme (z. B. Dynamische Schleppkurven)

Einige Aufgaben haben dabei den Umfang eines umfangreichen Projektes: Im Rahmen der Unterhaltung der Lichtsignalanlagen wird noch bis Anfang 2027 die technische Umrüstung der Schaltanlagen durchgeführt.

Für die gesetzlich vorgeschriebenen Bauwerkskontrollen der Ingenieurbauwerke musste ein neues Fachbüro gefunden werden und die Kontrollen verstärkt wieder durchgeführt werden.

Im Rahmen der Betreuung der privaten Erschließungen konnte Anfang des Jahres die Erschließung „Alten Reitbahn“ abgeschlossen werden. Die Betreuung der Manhagener Allee 10 läuft noch dieses Jahr.

Die Betreuung der Erschließung „Pannatoni“ mit Umbauten am alten Postweg läuft seit Mitte 2025 und wird in der zweiten Jahreshälfte im großen Umfang beginnen.

Bei einigen Aufgaben sehr starke Zunahmen der Fallzahlen und des Aufwandes zu verzeichnen, die ungeplant Personalressourcen binden:

Hier ist besonders die Behebung der Winterschäden („Schlaglöcher“) zu nennen. Die Witterung des letzten Winters hat deutschlandweit zu starken Schäden an den Straßen und Wegen geführt. Aufgrund der Auslastung des Bauhofes durch den Winterdienst mussten die Schäden überwiegend mit externen Firmen behoben werden. Um eine längere Haltbarkeit der Ausbesserungen zu gewährleisten, sollte im verstärkten Maße Heißasphalt zum Einsatz kommen. Aufgrund der Winterpause der Asphaltmischwerke war es schwierig, diesen zu organisieren. Insgesamt wurden bisher über 100 t Heißasphalt für Reparaturen eingebaut. Eine Tonne entspricht ca. 50 Eimern Kaltasphalt, bzw. 1 ½ Paletten.

Durch den langen Winter haben sich die Anträge auf Aufgrabung stark erhöht - aktuell sind dies durchschnittlich drei Anträge pro Tag. Eine Kontrolle der Wiederherstellung ist aktuell nur noch eingeschränkt möglich.

Ganz grundsätzlich haben sich die Anträge auf Erteilung einer Leitungstrasse erhöht. Aufgrund bundesgesetzlicher Sonderrechte von Telekommunikationsunternehmen sind hier nicht nur die Fristen verkürzt, sondern die Kontrolle der Wiederherstellung hat zudem eine größere Bedeutung erhalten. Diese Aufgabe ist mit dem bisherigen Personalansatz nicht mehr darstellbar.

In der anschließenden Aussprache wird dem FD IV.3 Straßenwesen für die Darstellung der verschiedenen Leistungen gedankt und insbesondere die nach der Frostperiode zügig angelaufene aufwendige Reparatur der Straßen gelobt. Darüber hinaus werden folgende Themen angerissen:

- In Bezug auf die stark zugenommenen und kaum beeinflussbaren Straßenaufgraben (vgl. etwa freien Markt der Telekommunikationslinien und -anbieter) und die Schwierigkeit, die Wiederherstellungen zeitnah und im erforderlichen Umfang durch Abnahmen zu kontrollieren, wird die Verwaltung gebeten, dem hier bestehenden Defizit durch Priorisierung entgegenzuwirken.
- Durch die Besetzung der bisher noch freien Planstellen und einer angepassten MA-Struktur sollten letzte Kapazitäten zur Umsetzung der angestrebten Straßenbauprojekte geschaffen werden.

Die hoheitliche Tätigkeit der Wegekontrolle einschließlich Mängelaufnahme kann erfahrungsgemäß nicht durch den gezielten Aufbau digitaler Meldungen

entlastet werden, da den gemeldeten Schäden und deren Dringlichkeit häufig eine abweichende subjektive Wahrnehmung zugrunde liegt.

#### **7.2.4. Vorhabenliste zur sozialen Wohnraumförderung**

Die Verwaltung gibt die jährlich fortzuschreibende Vorhabenliste über die anstehende soziale Wohnraumförderung bekannt, vgl. **Anlage**.

#### **7.2.5. Winterdienstpflicht**

Die Verwaltung wird aufgefordert, geeignete Maßnahmen zu ergreifen und dafür zu sorgen, dass Hauseigentümer den Geh- und Radweg an ihrem Grundstück von Schnee und Eis zu befreien.

Es kann seitens der Verwaltung mitgeteilt werden, dass die Stadt perspektivisch beabsichtigt, ein noch stärkeres Augenmerk auf die Einhaltung der Streu- und Räumpflichten bei Geh- und Radwegen zu legen. Hierzu sollen zukünftig unterstützend die beim FD II.1 (Ordnungsamt) angesiedelten Kollegen des Kommunalen Ordnungsdienstes (KOD) eingesetzt werden, um eine verstärkte Sensibilisierung der privaten Grundstückseigentümer im Hinblick auf ihre Verpflichtungen aus der geltenden Reinigungssatzung hinzuweisen. Ziel ist es, sowohl durch eine Überprüfung interner Abläufe im Winterdienst als auch durch Information, Kommunikation und - wo erforderlich - ordnungsrechtliche Maßnahmen zu einer verbesserten Situation beizutragen.

Die Anfrage der SPD AN/025/2026 wurde bereits am 12.03.2026 im Werkausschuss WA/01/2026 behandelt. Ebenfalls wurde das Thema durch Einwohnerfragen erörtert.

Die Protokollauszüge des TOP 3 und TOP 8 des Werkausschussprotokolls sind als **Anlagen** beigefügt.

## 7.2.6. Finanzierung des Stadtverkehrs Ahrensburg/Endabrechnung 2018 bis 2021 und Mehrbedarf

Auf Basis der bisher geltenden Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Kreis Stormarn als Träger des ÖPNV und der Stadt Ahrensburg, die stets ergänzenden Busleistungen in Form von ergänzenden Strecken oder Taktverdichtungen bestellt hat, überweist die Stadt im Leistungsjahr einen Abschlag, der auf angenommenen Preissteigerungen bei den Ausgaben und einer Refinanzierungsquote bei den Einnahmen beruht. Jahre später kommt es zu einer Endabrechnung auf Grundlage der maßgeblichen Preisindizes und der tatsächlichen Einnahmen für die Busleistungen – in diesem Fall für die Jahre 2018 bis 2021 mit folgendem Gesamtergebnis:

Jahr	Kostenanteil in Ahrensburg	%	Einnahmeanteil Ahrensburg	Defizit	Abschlagszahlung	Differenz für Stadt
2018	664.181,70 €	38,2	211.889,84 €	452.291,86 €	462.014,48 €	+ 9.772,62 €
2019	677.782,35 €	37,95	234.084,32 €	443.698,03 €	477.421,51 €	+ 33.723,48 €
2020	239.228,09 €	14,68	62.126,80 €	177.101,29 €	167.216,10 €	- 9.885,19 €
2021	249.724,16 €	14,28	58.438,70 €	191.285,46 €	174.061,37 €	- 17.224,09 €

Zuzüglich des vom Kreis Stormarn in 2025 für 2018 erstatten Abschlags von -23.810,24 €  
ergibt sich als Gesamtergebnis, das von der Stadt noch zu zahlen sind = 7.423,42 €

Aus buchhalterischen Gründen kommt es zu einer Restzahlung für 2020 und 2021 von 27.109,28 € aus dem PSK 54700.5317000 und einer Erstattung für 2018 und 2019 von 19.685,86 € bei PSK 54700.4487000. Eine Anpassung ist im Nachtragshaushaltplan 2026 vorzunehmen.

Mit dem neuen seit September 2025 geltenden Verkehrsvertrag strebt der Kreis Stormarn bei der mit der Stadt noch abzuschließenden Finanzierungsvereinbarung an, die „Spitzabrechnung“ durch eine Pauschalrechnung zu ersetzen. Obwohl die Preisindizes nicht voll auf die Vergütungsentgelte durchschlagen, zeichnet sich angesichts der Lohn- und Energiepreisentwicklung ab, dass die Vergütung der Busleistungen nicht mehr (wie seit 2023) mit 4 % p. a., sondern in 2026 um 7 % oder gar 8 % steigen könnte mit einer entsprechenden Anpassung des Abschlags.

## 7.2.7. Stand der Einführung eines dynamischen Parkleitsystems in Ahrensburg

Die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems wurde im Oktober 2021 im Bau- und Planungsausschuss beschlossen (BPA/11/2021; AN/049/2021). Hierzu heißt es:

*Die Stadt Ahrensburg entwickelt ein dynamisches Parkleitsystem, das insbesondere die Parkhäuser, Tiefgaragen und Großparkplätze in oder am Rande der Innenstadt einbezieht und integriert dieses in den Verkehrsrechner. Dazu zählt eine Web-App „Parken in Ahrensburg“.*

Über das PSK 54100.0900002.834 sind Haushaltsmittel in Höhe von 500.000 € in 2026 eingeplant. Voraussichtlich werden Teile hiervon bereits in diesem Jahr für Teilzahlungen verwendet. Auf Grundlage des bisherigen Kenntnisstandes erscheint die Gesamtsumme für die Umsetzung des Projekts knapp auskömmlich.

Aktuell steht die Marktsondierung kurz vor dem Abschluss. Die Einführung eines Parkleitsystems ist für Städte kein Alltagsgeschäft und so hat es in den vergangenen Jahren zahlreiche Herangehensweisen, Erfahrungen und technische Weiterentwicklungen gegeben, von denen Ahrensburg profitieren kann.

Verschiedene Anbieter mit Interesse an einer Umsetzung in Ahrensburg sind vorhanden. Aufbauend auf dem bisher erarbeiteten Konzeptüberlegungen unter Berücksichtigung der Informationen aus Städten und verschiedenen Anbietern wird nun die funktionale Ausschreibung des Parkleitsystems erarbeitet. Bedingt durch die Höhe der Auftragssumme wird voraussichtlich eine EU-weite Vergabe notwendig.

Der grobe Ablaufplan sieht wie folgt aus:

- EU-Ausschreibung im Mai 2026
- Beauftragung im Juli 2026
- Technische Umsetzung ab Spätsommer 2026
- Fertigstellung 1. Halbjahr 2027

Aufgrund der Erfahrungen anderer Kommunen ist hierbei eine Trennung von „Anzeigetechnologie und Software“ sowie „Tiefbau“ in zwei Lose/Aufträge vorgesehen. Grund hierfür ist, dass verschiedene Anbieter von Parkleitsystemen selbst keinen Tiefbau leisten und somit ohnehin auf Subunternehmer angewiesen sind. Daher werden Preise mitunter mit Aufschlägen kalkuliert oder vielfach gänzlich auf eine Angebotsabgabe verzichtet. In Kiel führte eine zusammenhängende Ausschreibung dazu, dass diese wiederholt werden musste, weil Zweifel darüber bestanden, dass das einzige Angebot auch marktüblich war. Dies wird jedoch zur Folge haben, dass ein erhöhter Abstimmungsaufwand zwischen den beauftragten Unternehmen entsteht.

## **Projektziele**

Hauptziele:

- Einführung einer modernen, digitalen Parkleit-Software
- Störungs- und wartungsarmer Betrieb des Parkleitsystems
- Anbindung verschiedener Parkplatzanlagen (öffentlich und privat) mit unterschiedlicher technischer Ausstattung und Unterteilung in sinnvolle Parkbereiche

- Integration der Belegungsdaten von privaten Parkhaus- und Tiefgaragenbetreibern. Fernziel: Detektion aller Parkplätze im Innenstadtkern
- Verbesserung bzgl. Erreichbarkeit, Vermeidung Parksuchverkehre und „Nutzungserlebnis“ (Stressreduktion, Verkehrsfluss, Verringerung Umweltbelastungen) von innerstädtischen Geschäftsbereichen (mit PKW). Zusätzliche Verwendung von Hinweisschildern an Einfahrten von Parkplätzen und bei Übergang in andere Parkbereiche. Fernziel: Innenstadtkern möglichst frei von PKW-Verkehren halten.
- Effizientere Auslastung bereits vorhandener (Groß-)Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen durch Anzeige freier Plätze und einen zügigeren Fahrzeugumschlag.
- Einbindung von Belegungsdaten und Zahlungsabwicklung auf Internetseite beziehungsweise in Apps.

#### Optionale Ziele:

- Bewirtschaftung der P+R-Anlage „Alter Lokschuppen“ zur Reduzierung der dortigen Fehlnutzung (z. B. Dauerparker, umliegende Wohnbebauung); Kurzparker kostenfrei (z. B. 12 bis 16 Stunden; darüber kleinere Gebühr)
- Die Ladestraße wird im Parkleitsystem (P+R-Bereich) integriert.
- Bereich „Große Straße“ wird im Parkleitsystem integriert.
- Bereich „Dreizack“ wird im Parkleitsystem integriert (insb. Hamburger Straße und Hagener Allee)
- Sonderparkplätze (Behinderung, E-Ladestation, ...) werden im Parkleitsystem ausgewiesen.
- Integration einer zusätzlichen Kommunikations-/Informationsmöglichkeit („dynamisches Hinweisschild“; „Infozeile“) im Stadtgebiet.
- Prüfung unrechtmäßiger Parkvorgänge soll auch im Ermessensspielraum der Stadt liegen (keine alleinige Nachverfolgung durch externe Betreiber).
- Integration von Sensorik zur Verkehrszählung an Standorten von Anzeigetafeln (Daten zur Infrastrukturplanung, dynamische Verkehrssteuerung)

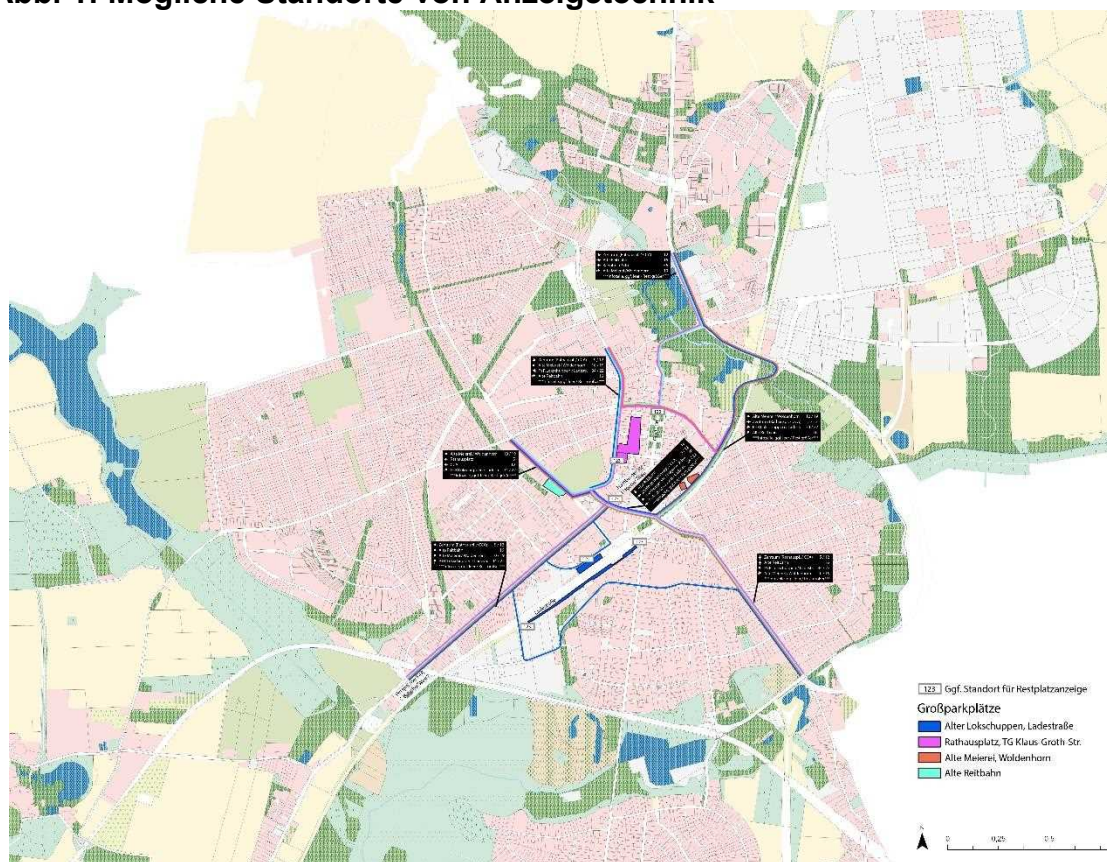
### **Technische Ausstattung**

Im Rahmen der Marktsondierung wurden lediglich dynamische Anzeigetechnologien betrachtet - von der in vielen Städten etablierten Restplatzanzeige („Blechschild mit veränderlicher Stellplatzzahl“) bis hin zur vollständig programmierbaren Vollmatrix-Anzeigen sowie möglichen Zwischenstufen, wie sie heute bereits vielerorts in Verwendung sind. Die verschiedenen Varianten sind grundsätzlich allesamt erprobt und für ein Parkleitsystem geeignet. Auch eine Musterbegutachtung hat bereits stattgefunden, bei welcher unterschiedliche Anzeigetechnologien beziehungsweise Ausführungen verglichen werden konnten (z. B. LED, LCD, Farben).

Aufgrund der örtlichen Situation sowie möglichst hoher Flexibilität hinsichtlich zukünftiger Nutzungen (Erweiterbarkeit/Änderungen, Information, ...) wird in Ahrensburg ein System mit frei programmierbaren Elementen vorgesehen. Gegebenenfalls zeigt sich nach der Projektumsetzung, dass für einzelne Wegebeziehungen die Nachrüstung von ergänzenden, kleineren Beschilderungen oder Anzeigen geboten ist.

Im vorläufigen Entwurf sind sieben Standorte für digitale Anzeigen an den wesentlichen Hauptverkehrsstraßen vorgesehen (siehe nachfolgende Abb. 1). Entscheidend ist bei der Standortwahl neben einer guten Sichtbarkeit insbesondere die Umsetzbarkeit im Tiefbau. So muss der Bauraum unterhalb der notwendigen Masten für die entsprechenden Fundamente (Windlast) ausreichend dimensioniert sowie frei von Leitungen sein und ein Stromanschluss muss jeweils hergestellt werden. In den häufig engen und von verschiedenen Nutzungen beanspruchten Straßen-Seitenräumen gestaltet sich die Standortauswahl daher mitunter problematisch. Gegebenenfalls muss je nach finaler Systemgestaltung und Notwendigkeit mit einer zusätzlichen/verringerten Anzeigeanzahl oder Verschiebung einzelner Standorte gerechnet werden.

**Abb. 1: Mögliche Standorte von Anzeigetechnik**



Für die Detektion der städtischen (Groß-)Parkplätze sind kamerabasierte Systeme mit Kennzeichenerkennung vorgesehen, da physische Schranken mitunter wartungsintensiv sind (Ausfall/Nichtöffnung) oder einen Rückstau in den Straßenzug verursachen können. Anzumerken ist, dass die P+R-Anlage

in der Ladestraße **zunächst** nicht an das Parkleitsystem angebunden werden soll.

Grund hierfür ist der hiermit einhergehende Ausstattungs- und Kostenaufwand, der aufgrund der Länge des betreffenden Abschnitts entstünde. Zudem ist in diesem Bereich mit erheblichen Bauaktivitäten im Rahmen der S4 zu rechnen. Sinnvoll erscheint daher eine entsprechende Umsetzung im Rahmen oder nach Abschluss der S4-Baumaßnahme in der Ladestraße.

Ob die Einrichtung eines Parkleitsystems mittels des bestehenden Verkehrsrechners oder über eine eigenständige Software erfolgt, ist im Rahmen der Ausschreibung nach konkreter Angebotsabgabe zu bewerten (Kosten, ggf. Einschränkungen im Umfang, etc.). Je nach Anwendungsfall erscheint allerdings generell eine Datenübergabe für andere Zwecke (Auswertung, Steuerung, ...) an den Verkehrsrechner möglich.

#### **7.2.8. Verfahrensstand zur Sperrung des Theodor-Storm-Stieges für den Kfz-Verkehr**

Auf Nachfrage eines Ausschussmitgliedes anlässlich der im Nachgang durchgeführten Verkehrszählung berichtet die Verwaltung, dass die so erzielten Daten mit einfließen in die noch nicht abgeschlossene Entscheidung der Verkehrsaufsicht über die entsprechende Verkehrsanordnung. Da die Sperrung auch endgültig sein soll, wird anschließend noch ein straßenrechtliches Teileinziehungsverfahren durchzuführen sein.

## 8. Grundinstandsetzung Waldemar-Bonsels-Weg zwischen Wulfsdorfer Weg und Rantzaustraße

Die Verwaltung erläutert die Ausgangslage sowie die in der Beschlussvorlage herausgearbeitet drei Grundvarianten anhand des der Vorlage beigefügten Folienvortrages. Dabei geht sie auch der auf einige der unter TOP 3 gestellten Einwohnerfragen ein:

- Die Grundinstandsetzung muss zumindest eine durchgängige, barrierefreie Wegekette in einer Breite von 1,20 m gewährleisten.
- Die vorhandenen großen Straßenbäume sind Winterlinden, die aufgrund ihrer Größe sowohl mächtige Kronen als auch viele Wurzeln ausbilden und für den Straßenraum nur bedingt geeignet erscheinen. Wenn man sie bestehen lässt, gilt für die seitlichen Gehwege, dass sie nicht barrierefrei und nur bedingt nutzbar sein können sowie einen hohen Unterhaltungsaufwand benötigen.
- Bestätigt wird, dass die so genannte Variante 3 aus den im letzten Absatz der Vorlage aufgeführten Gründen ausdrücklich nicht empfohlen wird. Das Verkehrsgutachten sei aufwendig zu erstellen, wäre aus heutiger Sicht ergebnisoffen und mit einer Ausweitung des Straßenbauprojektes auf das Quartier verbunden. Dieses hätte zudem Auswirkungen auf die begrenzten Personalkapazitäten in der Verwaltung und auf das Bestreben, dieses Straßenbauprojekt zeitnah zum Abschluss zu bringen ohne Einschränkungen für Straßennutzer und vor Beginn der S4-Maßnahme.
- Klargestellt wird, dass es keinen Anspruch auf das Parken von Kfz in öffentlichen Straßenraum gibt.

In der anschließenden ersten Aussprache über Tendenzen und Voraussetzungen bei der Entscheidungsfindung sowie das weitere Vorgehen deutet sich an, dass

- die SPD die Variante 2 favorisiert mit dem Hinweis, dass die Straßenfunktion mit der Buslinie erhalten bleiben sollte, da die L82 Hamburger Straße bereits heute nur noch begrenzt erreichbar sei,
- sich die FDP ebenfalls zugunsten der Variante 2 ausspricht und deren Funktion im Straßennetz auch als Alternative zu den Beeinträchtigungen während der S4-Realisierungsphase betont,
- die WAB keine Alternative zur Variante 2 sieht, zumal die Westbahnhöfe gut angebunden werden müssen, jedoch den Radverkehr über eine Mitnutzung der Fahrbahn und eine gute und sichere Anbindung des Katzenbuckels gefördert wissen will und
- Bündnis 90/Die Grünen den Entfall der Straßenbäume vermeiden möchte und von daher trotz des eilbedürftigen Entscheidungsprozesses die Variante 3 unterstützen.

Während die FDP trotz der noch nicht begonnenen Ausbauplanung bereits kurzfristig eine Einschätzung haben möchte, ob bei Umsetzung der Variante 2 und dem Fällen einer Alleereihe die Neupflanzung von Straßenbäumen möglich sein könnte und gegebenenfalls in welchem Umfang, bittet die CDU, die in den einzelnen Querschnitten unterschiedlich angegebenen Straßenbreiten zu klären und hierauf aufbauend die Verbreiterung eines durchgängigen Gehweges zu prüfen.

Einigkeit herrscht im BPA darüber, die Entscheidung zu vertagen und noch im Sommer 2026 eine Öffentlichkeitveranstaltung zur Grundinstandsetzung des Waldemar-Bonsels-Weges durchzuführen, möglichst mit externer Moderation. In dieser sollten mehr Hintergrundinformationen gegeben werden, insbesondere zum Vorbehaltsnetz, über die Straßenbäume und mögliche Verkehrsanordnungen - etwa eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h wie in der Rantzaustraße anordnen zu können. Über die Ideen zur Durchführung der Veranstaltung soll in der BPA-Sitzung am 20.05.2026 berichtet werden.



Sodann wird auf Antrag eines Ausschussmitgliedes getrennt über die drei Teile des Beschlussvorschlages abgestimmt.

**Abstimmungsergebnis zu BV Teil 1: 5 dafür (CDU, Grüne, WAB)  
2 dagegen (SPD, FDP)**

**Abstimmungsergebnis zu BV Teil 2: 5 dafür (CDU, Grüne, WAB)  
1 dagegen (SPD)  
1 Enthaltung (FDP)**

**Abstimmungsergebnis zu BV Teil 3: Alle dafür**

## 10. Bericht über die Machbarkeitsstudie S-Bahnhof Ahrensburg West und Umfeld

Roland Neumann stellt sich kurz vor und hält den diesem Protokoll als **Anlage** beigefügten Folienvortrag. Dabei erinnert er insbesondere an den ursprünglichen Planungsauftrag für das Büro BahnStadt und den Grundsatzbeschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 21.07.2025 zugunsten der Vorzugsvariante 7d verbunden mit Prüfaufträgen zur Weiterentwicklung und stärker hochbaulich orientierten Alternativen. Diese habe man zunächst kritisch gesehen, mittlerweile sei daraus aber die neue Vorzugsvariante hervorgegangen. Zwischenzeitlich wurde in der BPA-Sitzung am 17.12.2025 einer vorgestellten Rampenlösung zugestimmt, die unter teilweiser Einbeziehung heutiger Friedhofsflächen eine Steigerung von ca. 6,5 % aufweist, wobei die Barrierefreiheit über einen Personenaufzug auf der Nordwestseite der Hamburger Straße gewährleistet werden kann.

Aus dem Prüfauftrag und den Planungsprämissen heraus wurden zunächst die 4 Varianten mit den Bezeichnungen 7e bis 7h entwickelt, wovon die Variante 7g aus funktionalen Gründen ausgeschieden ist. Für die verbleibenden 3 Varianten wurden 3D-Visualisierungen durchgeführt, die in der Sitzung vorgestellten Modelle erstellt und eine erste Bewertungseinschätzung abgegeben. Hingewiesen wird darauf, dass die Darstellungen für das heutige Junge-Grundstück und die Flächen südwestlich der Shell-Tankstelle lediglich Ideen darstellen, auf die man derzeit keinen direkten Einfluss habe.

Die Empfehlung fällt zugunsten der Vertiefungsvariante 7f aus. Diese beinhaltet einen zweigeschossigen Baukörper zwischen Vorfahrt und Lärmschutzwand, schafft es aber zugleich durch den Verzicht eines Parkhauses auf dem Vorplatz die funktionalen und gestalterischen Ansprüche an einen ÖPNV Knotenpunkt zu sichern. Das P+R-Parkhaus wird bei dieser Variante mit einer Kapazität von ca. 182 Kfz-Stellplätzen auf dem städtischen Grundstück mit aktueller Tankstellennutzung realisiert.

Diese Empfehlung steht jedoch unter der Prämisse, dass die Nutzung von McDonalds auf dem Grundstück Hamburger Straße 159 entfällt, dass das Grundstück für die Bahnhofsplanung zur Verfügung steht und kein adäquater Ersatz für den Eigentümer und Mieter gefunden werden muss.

Wenn die o. g. Prämisse zum Vorhaben nicht aufgeht, da beispielsweise im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens andere Entscheidungen getroffen werden, wäre die Variante 7h zu bevorzugen; diese enthält ein schmales Parkhaus mit 4 Ebenen à ca. 38 Stellplätzen zwischen Vorfahrt und Lärmschutzwand. Die Kapazität an Kfz-Stellplätzen liegt bei ca. 152. Möglich wären bei dieser Variante auch eine Dienstleistungsnutzung im Erdgeschoss als Alternative und darüber 4 Parkebenen mit ca. 152 KFZ-Stellplätzen. Die Variante ermöglicht zumindest in Teilen die Realisierung eines Bahnhofsvorplatzes und eines funktionalen ZOB's, da nicht die gesamte Fläche mit einem Parkhaus überbaut ist.

Nach Klärung von Verständnisfragen und einer ersten Aussprache dank der BPA für den Vortrag und die Weiterentwicklungen.

**11. Antrag der SPD, WAB, FDP und CDU - Aufstellungsbeschluss B-Plan Westbahnhof**

Nachdem der Antrag kurz erläutert und auf den Gedankenaustausch in der AG S4 verwiesen worden ist, beantragt der Bürgermeister, die Entscheidung zu vertagen, um der Verwaltung zu ermöglichen, ohne den in der heutigen Sitzung bestehenden Zeitdruck eine Stellungnahme abgeben zu können. Diesem Ansinnen können einige Ausschussmitglieder folgen, zumal es aus der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen noch Verständnisfragen gibt und die Hoffnung geäußert wird, wirklich zu einem einstimmigen Beschluss zu kommen.

Wie die Verwaltung abschließend feststellt, sehe sie derzeit keine konkrete Notwendigkeit für diesen Schritt, verstehe den Antrag nicht, sehe die Verhandlungsposition der Stadt durch ihn geschwächt und betont, dass ein möglicher Aufstellungsbeschluss angesichts mangelnder Personalkapazitäten nicht mehr vor der Sommerpause erfüllt werden könne.

Letztlich wird über den **Antrag** auf Vertagung der Entscheidung entschieden.

**Abstimmungsergebnis:            4 dafür (1 CDU, Grüne, WAB)**  
**3 dagegen (1 CDU, SPD, FDP)**

Der Vorsitzende kündigt daraufhin an, den Antrag auf die Tagesordnung der BPA-Sitzung am 20.05.2026 zu setzen.

## 12. Zustimmung der Gemeinde gemäß § 36a BauGB zu einem Bauvorhaben, Fritz-Reuter-Straße 29

Zu Beginn der Beratung wird auf Nachfrage klargestellt, dass die Vorgänge nach dem so genannten „Baturbo“ nicht wie Einzelbauvorhaben, sondern im Regelfall öffentlich behandelt werden, sofern keine personenbezogenen Daten entscheidungsrelevant sind.

Darüber hinaus verdeutlicht die Verwaltung, dass die im Sachverhalt der Vorlage erwähnte Nachbarbeteiligung in einem Anhörungsverfahren besteht, obwohl die Nachbarn bei Einhaltung der LBO- und BauGB-Regeln (insbesondere zu den Abstandsflächen) keine rechtlichen Einwände geltend machen können.

In der kurzen Vorstellung des Sachverhalts stellt die Verwaltung fest, dass das Bauvorhaben der Intention des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 80b entspricht bisher nach dem Einfügungstatbestand nicht hätte realisiert werden können.

In der Beratung werden zwei Aspekte erwähnt: Einerseits erwähnt ein Ausschussmitglied, dass der 3. Teil des Beschlussvorschlages eine weitreichende Ermächtigung darstellt und die Verwaltung daher gebeten wird, diese ähnlich gelagerten Fälle kritisch zu prüfen und gegebenenfalls dem Ausschuss vorzulegen. Andererseits kündigt die SPD-Fraktion ihre Ablehnung an unter dem Aspekt, dass diese Grundsatzentscheidung faktisch einen Ersatz für die Beendigung eines B-Plan-Verfahrens darstellt und im konkreten Fall zu weit geht.

Sodann wird über folgenden vom Vorsitzenden verlesenen **Beschlussvorschlag** entschieden:

1. Dem Bauvorhaben der Bauvoranfrage zum Grundstück Fritz-Reuter-Straße 29 wird zugestimmt, da das Vorhaben mit den Vorstellungen an die städtebauliche Entwicklung vor Ort vereinbar ist und sich an den Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs Nr. 80b orientiert.
2. Die nicht im Rahmen der Bauvoranfrage abgefragten Kriterien zum Maß der baulichen Nutzung, wie Gebäudehöhe, Geschossigkeit, Grund- und Geschossflächenzahl, haben sich ebenfalls an den Festsetzungen des Entwurfes 80b zu orientieren. So gilt eine maximale Gebäudehöhe von 9,5 m, eine Geschossigkeit von zwei Vollgeschossen, eine Grundflächenzahl von 0,4 sowie die Festsetzung von Einzelhäusern in offener Bauweise.

3. Die Zustimmung der Gemeinde gemäß § 36 BauGB gilt für alle ähnlich gelagerten Fälle, die sich an den Festsetzungen des Entwurfes des Bebauungsplans Nr. 80b orientieren.

**Abstimmungsergebnis:            6 dafür (CDU, Grüne, WAB, FDP)**  
**1 dagegen (SPD)**

gez. Béla Randschau  
Vorsitzender

gez. Ulrich Kewersun  
Protokollführer