Ahrensburg Stadteingang West

Städtebaulicher Rahmenplan

Im Auftrag der Stadt Ahrensburg

Büro Düsterhöft
BPW Hamburg

August 2010

Ahrensburg Stadteingang West

Städtebaulicher Rahmenplan

Im Auftrag der Stadt Ahrensburg

Fachdienst Stadtplanung / Bauaufsicht / Umwelt
Manfred-Samusch-Straße 5, 22926 Ahrensburg
Ansprechpartnerin: Stefanie Mellinger
04102 - 77234 stefanie.mellinger@ahrensburg.de

Büro Düsterhöft
Architektur und Stadtplanung
Schaartor 1, 20459 Hamburg
040 - 88168430, info@duesterhoeft-hh.de
Bearbeitung: Roswitha Düsterhöft
Mitarbeit: Torsten Schibisch

BPW Hamburg
Jochumsen Schneider GbR
Stadtplanung Forschung Beratung
Bahrenfelder Chaussee 49 22761 Hamburg
040 - 48 40 18 0 info@bpw-hamburg.de
Bearbeitung: Frank Schneider
Mitarbeit: Ole Jochumsen, Katrin Hovy

August 2010

Inhalt

Vom Land in die Stadt- Einleitung

Aufgaben des städtebaulichen Rahmenplanes 5
Vorgehen und Methodik 6

Grundlagen

Anlass der Planung 8
Vorgaben des ISEK 9
Das Untersuchungsgebiet / Teilbereiche 10

Bestandsanalyse

Bau- und Raumstruktur 13
Nutzungsstruktur 15
Verkehr und Erschließung 19
Landschaftsbild und Grünflächen 21
Planungsrecht, Eigentumsverhältnisse, Restriktionen 23
Stärken- und Schwächenanalyse 25
Anforderung an die Konzeptentwicklung 27

Konzept

Leitgedanke 29
Baulich räumliches Konzept 30
Freiraumkonzept 33
Erschließung 33
Nutzungsstruktur 33
Bautypen 36
Teilbereiche 36

Empfehlungen

Schritt nach vorn / Handlungsempfehlungen 41
Akzeptanz 42
Qualität 43
Verbindlichkeit 43
Entwicklungsschritte 44

Appendix

Literatur / Abbildungen 45

Planwerke

Grundlagen

Gebietseinteilung 11

Bestandsanalyse

Bauliche Struktur 16
Soziale Infrastruktur 17
Gewerbe 18
Verkehr und Erschließung 20
Landschaft und Natur 22
Planungsrecht, Eigentum, Restriktionen 24
Anforderungen an die Planung 28

Konzept

Schwarzplan 31
Rahmenplan (räumliches Strukturkonzept) 32
Nutzungsverteilung 35

Vom Land in die Stadt

Der Stadteingang West als räumlicher Handlungsbaustein der Stadtentwicklung

Mit der Aufstellung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) wurde der hier untersuchte Teilbereich der Stadt Ahrensburg als einer von drei räumlichen Handlungsschwerpunkten der gesamtstädtischen Entwicklung festgelegt.

Der „Stadteingang West“ liegt im Westen der Stadt Ahrensburg und grenzt an den offenen Landschaftsraum mit Bredenbek- und Hopfenbachniederung sowie dem Ahrensburger Tunneltal. Das Planungsgebiet umfasst die Siedlungsflächen zwischen Waldemar-Bonsels-Weg und der Hamburger Straße sowie das Gewerbegebiet West.

Die Quartiere um die U-Bahnhaltestelle Ahrensburg West sollen aufgrund ihrer Nähe zur Innenstadt und der guten Nahverkehrsanbindung intensiver für die zukünftige Wohnbauentwicklung genutzt werden. Das Gewerbegebiet soll durch eine zeitgemäße Nutzungsmischung an die zukünftigen Erfordernisse der gesamtstädtischen Entwicklung angepasst werden und ein modernes Quartier zum Arbeiten und Wohnen entstehen.

Zielsetzung ist, vor dem Hintergrund gesamtstädtischer Bedarfe ein Konzept für die nachhaltige Entwicklung des Planungsgebietes zu entwerfen, das sowohl baulich als auch funktional der Aufgabe eines Stadteingangs gerecht wird und Bezüge zwischen Wohnen, Arbeiten und Natur verbessert bzw. herstellt. Dazu wurden folgende Planungsaufgaben formuliert:

- **Erhöhung der funktionalen und baulichen Dichte um den U-Bahnhof Ahrensburg-West**
- **Sichere und komfortable Verknüpfung von Teilbereichen mit dem U-Bahnhof**
- **Städtebauliche Entwicklung des westlichen Stadteingangs**
- **Verbesserung des Zugangs zum Landschaftsraum und in das Gewerbegebiet West**
- **Sicherung der bestehenden Gewerbestruktur**
- **Sicherung und Ausbau der Versorgungssituation**
- **Sicherung und Ausbau der sozialen Infrastruktur**

Die Aussagen des städtebaulichen Rahmenplanes haben eine unterschiedliche zeitliche Dimension. Einige Bereiche können kurzfristig entwickelt werden. Andere hingegen sind auf lange Sicht Veränderungen unterworfen, für die der Rahmenplan die Leitlinie für eine geordnete langfristige Entwicklung darstellt.

Aufgaben des Städtebaulichen Rahmenplanes

Die Rahmenplanung hat im Gegensatz zur Bauleitplanung eine rein informelle Bedeutung. Die Aussagentiefe der Rahmenplanung liegt zwischen der des Flächennutzungsplanes und jener der Bebauungspläne. Anders als diese ist der städtebauliche Rahmenplan in seiner Art nicht durch den Gesetzgeber geregelt und vermittelt keine rechtsverbindlichen Aussagen.

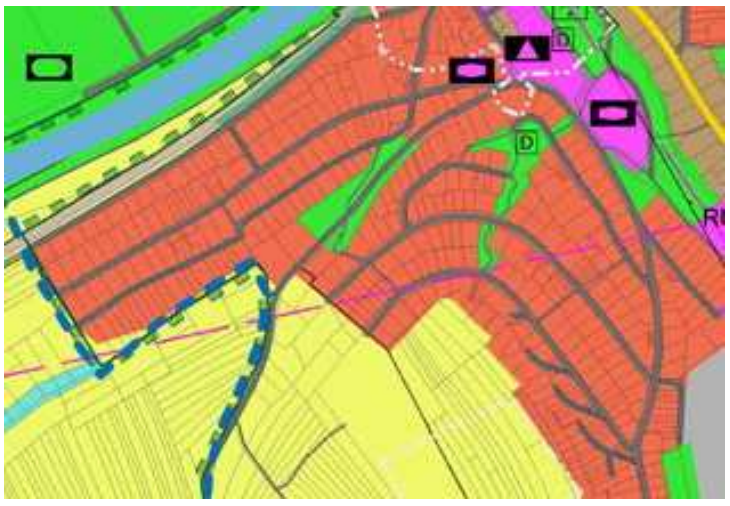
Dennoch wird dieses Instrument der Stadtentwicklung zunehmend von Städten und Gemeinden angewendet, um zwischen den grobmaßstäblichen Aussagen der Flächennutzungsplanung und der kleinmaßstäblichen Bebauungsplanung durch Entwicklung räumlicher und funktionaler Konzepte für die geordnete Entwicklung eines Gebietes zu vermitteln.

Informelle Planungen wie der Rahmenplan dienen zudem der Information von Bürgern, Investoren und Behörden über die angestrebte Entwicklung des Planungsbereichs über einen längeren Zeitraum hinweg. Dadurch kann der städtebauliche Rahmenplan auch im Verwaltungshandeln die Funktion einer Leitlinie für die Entwicklung und Bewertung zukünftiger Maßnahmen und Projekte einnehmen.
Rahmenpläne sind in der Regel räumlich und funktional auf bestimmte städtebauliche Entwicklungsaufgaben begrenzt oder auf gezielte Fragestellungen zur Behebung von Missständen fokussiert.

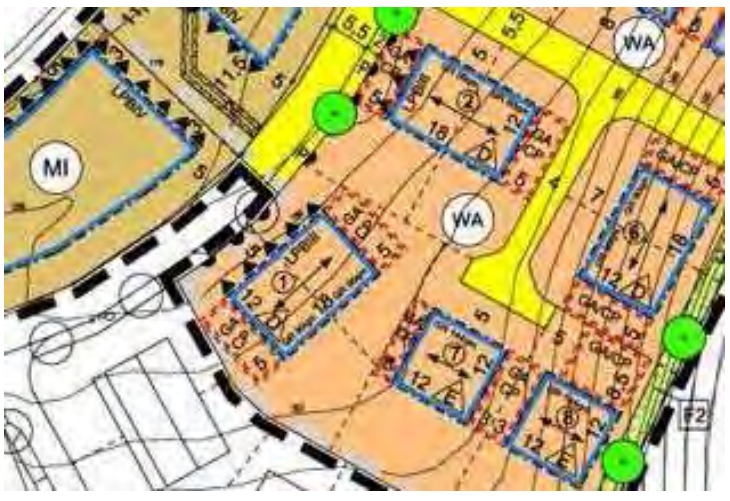
Anlass für die Entwicklung städtebaulicher Rahmenpläne ist häufig die Aufstellung eines Stadtentwicklungskonzeptes so wie dies auch in Ahrensburg der Fall ist. Bei der integrierten Betrachtung der gesamtstädtischen Entwicklung werden Vertiefungsbereiche deutlich, die eine Schlüsselposition für die gesamte zukünftige Entwicklung innehaben. Dadurch ergibt sich die Notwendigkeit, vor der endgültigen Umsetzung neuer Maßnahmen diese städtischen Bereiche eingehender zu untersuchen und konkretere räumliche und funktionale Konzepte zu erarbeiten als dies auf der Ebene des Stadtentwicklungskonzeptes möglich ist.

Die Rahmenplanung ermöglicht über die räumliche Komponente hinaus eine vertiefende Betrachtung sozialer, funktionaler, sozioökonomischer, ökologischer und gestalterischer Aspekte in einem Maße, das über den Detailgrad der Bauleitplanung hinausgeht.

Rahmenpläne werden zudem häufig Architektenwettbewerben oder Gutachterverfahren vorgeschaltet, um Projekte im Sinne einer integrierten und nachhaltigen Entwicklung des betreffenden Stadtbereiches zu steuern.



Beispiel: Flächennutzungsplan...



Beispiel: Bebauungsplan...

Auszug: Städtebaulicher Rahmenplan. Drei Planwerke mit unterschiedlicher Detailtiefe und Rechtsverbindlichkeit

Vorgehen und Methodik

Vor der Entwicklung der Leitgedanken, des räumlichen Leitbilds und des baulich-räumlichen Konzepts stand die Bestandserfassung und die Gebietsanalyse.

Mit Hilfe von Ortsbegehungen, Fotodokumentation und Auswertung vorhandenen Kartenmaterials und anderen Datenquellen wurde der Bestand hinsichtlich der Themenkomplexe:

- Bau- und Raumstrukturen, öffentliche Räume, Wohnumfeld,
- Nutzungsverteilung, Versorgung, soziale Infrastruktur,
- Erschließung und Vernetzung,
- Stadt- und Landschaftsbild, Grünflächen, Natur und Umwelt,
- Planungsrecht und Eigentumsverhältnisse,

erfasst und bewertet.

Über eine Stärken- und Schwächenanalyse wurden vorhandene Potenziale für die Entwicklung des Stadteingangs West im Sinne der integrierten Stadtentwicklung ermittelt. Aus der Bestandsanalyse wurden Restriktionen für die Planung festgelegt.

Aufbauend auf den ermittelten Potenzialen und Restriktionen wurden Rahmenbedingungen für die Konzeptentwicklung formuliert. Dabei wurden aktuelle und geplante Vorhaben berücksichtigt.

Zu allen Verfahrensschritten wurden Gespräche mit Fachplanern und Verwaltung geführt. Der Rahmenplanentwurf wurde dem Bau- und Planungsausschuss der Stadt Ahrensburg vorgestellt.

Entwicklung des Rahmenplanes in Abstimmung mit Verwaltung und Fachplanern und Rückkopplung mit der Selbstverwaltung

Grundlagen

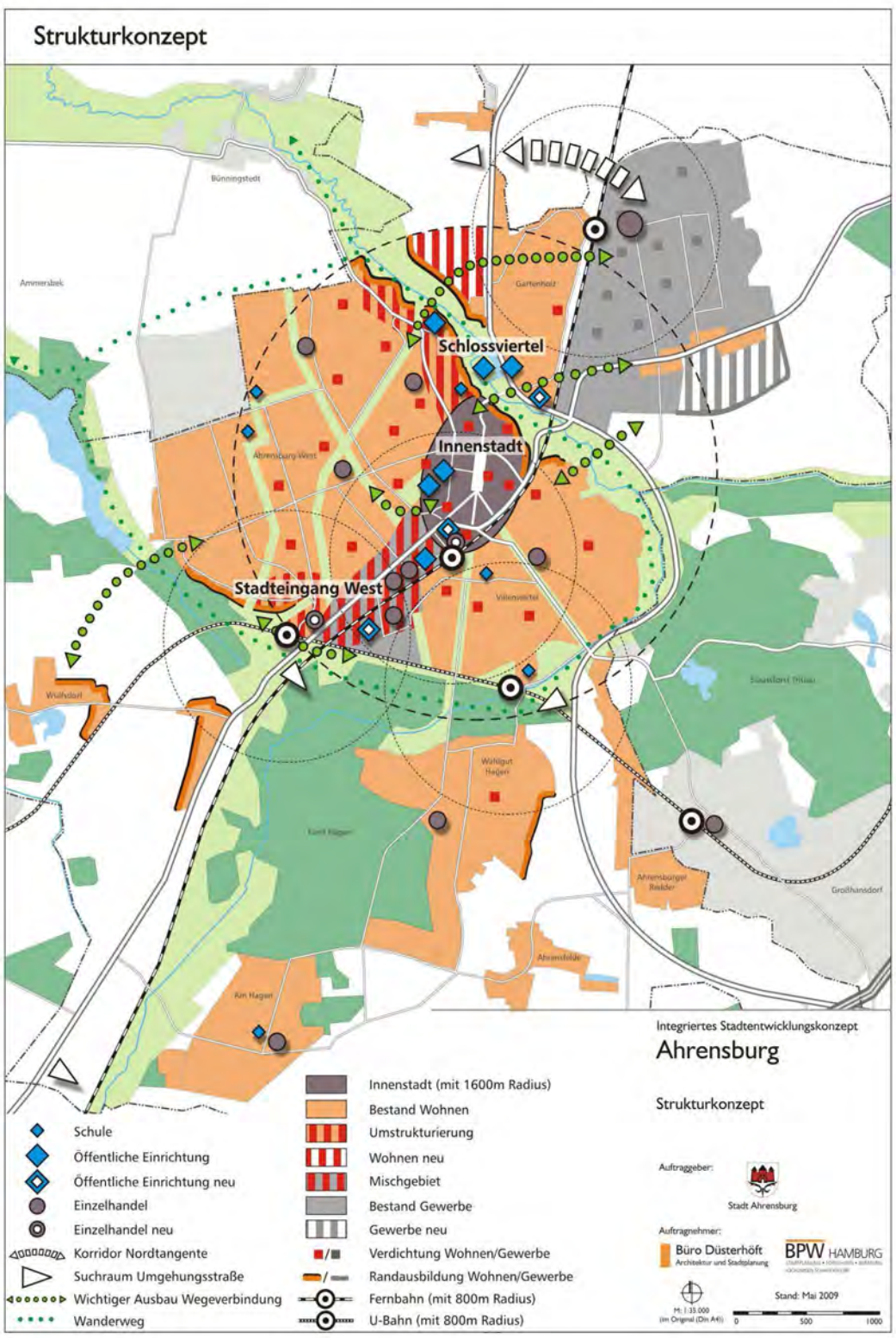
Anlass der Planung

Die Attraktivität der Stadt Ahrensburg setzt sich aus zahlreichen Faktoren zusammen, u.a. die Nähe zur Metropole Hamburg, die gute Erreichbarkeit über Straße und Schiene, eine sehr gute Ausstattung mit Kindergärten und Schulen, vielfältige Natur- und Landschaftsräume in der Umgebung u.v.m.

Ahrensburg profitiert von generellen demographischen und gesellschaftlichen Entwicklungen. Obwohl insgesamt in Deutschland die Einwohnerzahlen zurückgehen, können einige Regionen sich weiterhin stabil entwickeln oder sogar wachsen. Aufgrund des Arbeitsplatzangebots im Stadtgebiet und der Umgebung zählt Ahrensburg zu diesen Städten mit hoher Anziehungskraft für Zuzügler.

Als Grundsatz der Stadtentwicklung wird für Ahrensburg im ISEK eine stärkere Ausrichtung auf die Einzugsbereiche der Bahnhaltepunkte formuliert. Dadurch werden die Potenziale des öffentlichen Nahverkehrs insbesondere für Pendler genutzt und ein Beitrag zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs geleistet. Ausgehend von diesem Grundsatz wurde auch der „Stadteingang West“ als ein räumlicher Handlungsschwerpunkt der Stadt definiert, in dem u.a. zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden kann.

Durch die unmittelbare Nähe zum U-Bahnhof Ahrensburg-West ist dieser Stadtraum prädestiniert für eine Erhöhung der baulichen und funktionalen Dichte. Auch die Nähe zum Regional- und Fernbahnhof und der Anschluss an die Innenstadt sprechen für eine vertiefte Untersuchung der Potenziale dieses Ortes. Im Strukturkonzept aus dem ISEK wird deutlich, wie der Stadteingang West in das Stadtgefüge eingebunden ist. Er bildet den Auftakt für Besucher der Stadt, die sich über die Hamburger Straße nähern oder per U-Bahn eintreffen; daher verdienen auch stadtgestalterische Aspekte eine besondere Aufmerksamkeit. Zudem grenzt mit dem Naturschutzgebiet „Stellmoor – Ahrensburger Tunneltal“ ein wertvoller Naturraum an den Stadteingang an, somit bildet der Untersuchungsraum ein wichtiges gestalterisches und funktionales Scharnier zwischen Stadt und Landschaft. Mit dem Gewerbegebiet West liegt das kleinere der beiden zusammenhängenden Arbeitsorte Ahrensburgs im Untersuchungsgebiet. Die heute recht geringe bauliche und funktionale Dichte wird der Lagegunst und der Standortvorteile nicht gerecht. Diese Aspekte waren ebenfalls Anlass im ISEK-Prozess, dieses Gebiet zur Vertiefung zu empfehlen.



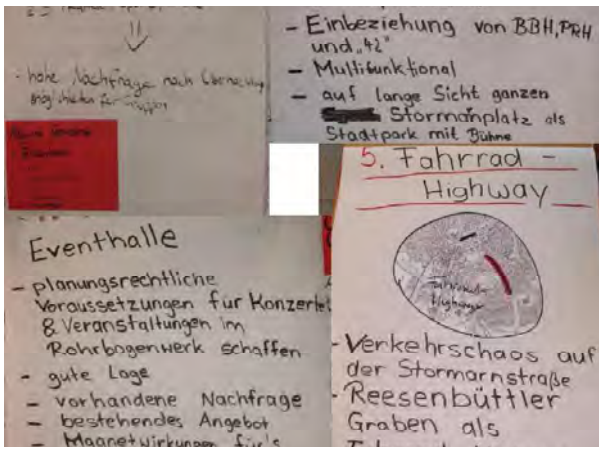
Aussagen zum räumlichen Strukturkonzept aus dem ISEK

Vorgaben des ISEK

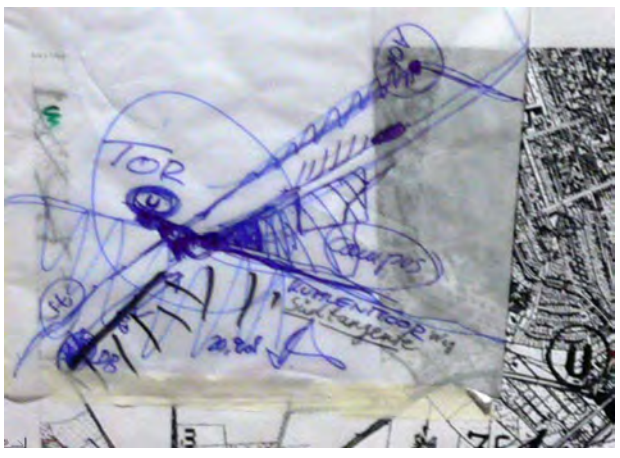
Das ISEK basiert zum einen auf fachlichen Erkenntnissen und Empfehlungen, zum anderen auf intensiven Debatten zur weiteren Entwicklung der Stadt Ahrensburg in den kommenden Jahrzehnten, die in zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen („Zukunftswerkstätten“) und den politischen Gremien geführt wurden. Die im ISEK aufgezeigten Ansätze für den Stadteingang West wurden dabei eingehend diskutiert. Kontrovers waren die Vorstellungen für das Gewerbegebiet West. Hier wurden verschiedene Nutzungsabsichten geäußert, wie z.B. kulturelle Nutzungen, neue Wohnungen, aber auch die Auffassung, an dieser Stelle gewerbliche Arbeitsstätten zu erhalten.

Mit dem Rahmenplan werden Beiträge dieser Debatten aufgegriffen, die Ansätze aus dem ISEK durch eine vertiefte Betrachtung auf ihre Machbarkeit hin untersucht und ein konkretes Bild geschaffen, wie der Stadteingang West zu einem vielfältigen und gemischten Teil der Stadt Ahrensburg werden kann.

Aussagen des ISEK zum Vertiefungsbereich Stadteingang West



Ideensammlung zur zukünftigen Entwicklung Ahrensburgs aus der Zukunftswerkstatt



Planungsgruppe während der Zukunftswerkstatt

Das Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet für die Rahmenplanung „Stadteingang West“ liegt südwestlich der Ahrensburger Innenstadt und umfasst das Areal nördlich und südlich der Hamburger Straße, vom Ortseingang bis zur Einmündung der Bahnhofstraße, einschließlich dem Wohnquartier am Waldemar-Bonsels-Weg. Außerdem beinhaltet das Rahmenplangebiet das südlich der Fernbahnstrecke gelegene Gewerbegebiet West, wobei Kirschplantage und Bogenstraße die östliche Plangebietsgrenze bilden.

Luftaufnahme Stadteingang West

Aufteilung in Teilbereiche

Im Verlauf der Bestandserfassung wurde das Plangebiet in vier Teilbereiche unterteilt, die sich aufgrund ihrer derzeitigen Nutzung und Ausprägung deutlich voneinander abheben. Die Betrachtung der einzelnen Teilbereiche ergibt sich aus dem unterschiedlichen Charakter der Areale. Jedes Gebiet verfügt über eigene Potenziale, Stärken und Schwächen.

Erst eine Einzelbetrachtung ermöglicht im folgenden eine sinnvolle Verknüpfung der Teilbereiche und die Konzeption eines Gesamtgefüges „Stadteingang West“.
Das Untersuchungsgebiet ist trotz der Gliederung in Teilbereiche als eine Einheit in enger funktionaler und gestalterischer Verzahnung zu verstehen, sowohl aufgrund innerer Wirkungsbezüge als auch in der Verknüpfung mit den umliegenden Stadt- und Landschaftsbereichen.

Diese Teilbereiche wurden wie folgt festgelegt:

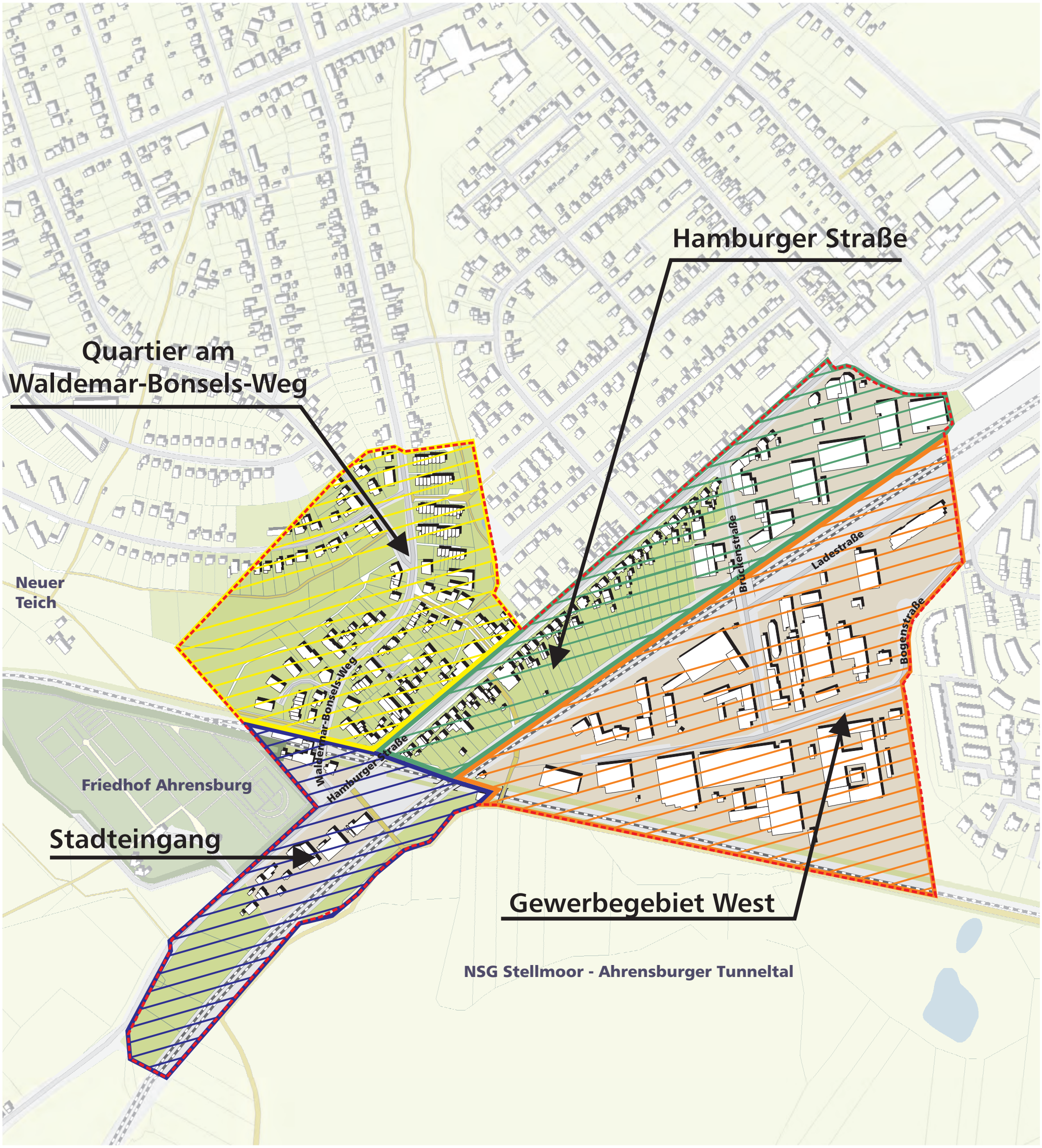
Stadteingang
Der Teilbereich umfasst den eigentlichen Ortseingang mit den zwischen Hamburger Straße und Fernbahnstrecke gelegenen Flächen. Das Gebiet reicht von den beiden Feldfluren (Hundeschule und Pferdekoppel), den Wohn- und Gewerbeflächen am Ortseingang bis zum Trog der U-Bahnstrecke (Walddörfer Bahn) einschließlich U-Bahnhof und Bahnhofsvorplatz. Nord-westlich grenzt der Friedhof der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinde an diesen Teilbereich.

Quartier am Waldemar-Bonsels-Weg
Das Gebiet bildet den Auftakt zu den Wohnquartieren im Ahrensburger Westen. Der Teilbereich umfasst die Bauflächen zwischen Rantzaustraße und am Neuen Teich um den Waldemar-Bonsels-Weg. Die Wohnbebauung ist hinsichtlich Bauphase und Bautyp sehr heterogen. Es finden sich, insbesondere in Nähe des U-Bahnhofs zum Teil gewerbliche Nutzungen. Die östliche Begrenzung dieses Teilbereichs bildet ein Grünzug, der um die Innenstadt herum in den Ahrensburger Osten führt. Ein weiterer Grünverbund führt aus Richtung Westen vom Bredenbeker Teich in das Siedlungsgebiet.

Hamburger Straße
Der Bereich Hamburger Straße umfasst die Flächen zwischen eben dieser und der Fernbahnstrecke mit den, überwiegend durch großflächigen Einzelhandel genutzten Gewerbeflächen zwischen Bahnhofstraße und Brückenstraße. Zwischen Brückenstraße und U-Bahnstrecke findet sich eine Straßen begleitende Wohnbebauung, die zum großen Teil aus Gründerzeitvillen besteht; z.T. mit gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschossen.

Gewerbegebiet West
Dieser Teilbereich umfasst die überwiegend gewerblich genutzten Flächen zwischen Fernbahnstrecke, U-Bahnstrecke und Kirschplantage einschließlich der Gewerbeflächen im östlichen Verlauf der Bogenstraße. Im Süden, jenseits der U-Bahnstrecke grenzt das Naturschutzgebiet Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal an das Gewerbegebiet West. Im Osten schließen die Wohnquartiere um die Kirschplantage und Hagener Allee an.

Gebietsabgrenzung



- Stadteingang
- Quartier am Waldemar-Bonsels-Weg
- Hamburger Straße
- Gewerbegebiet West

- Grünflächen
- Friedhof
- Gewerblich geprägter Freiraum
- Gewässer
- Rad- und Fußweg
- Straße
- Fernbahntrasse
- U-Bahntrasse
- Grenze des Untersuchungsgebietes

Rahmenplan Stadteingang West
Planungsgebiet

Auftraggeber:

Stadt Ahrensburg

Auftragnehmer:

Büro Düsterhöft
Architektur und Stadtplanur

BPW HAMBURG
STADTPLANUNG • FORSCHUNG • BERATUNG
JOCHUMSEN SCHNEIDER GBR

M: 1:5.000
(im Original (Din A3))

August 2010

0 100 200

Bestandsanalyse

Bau- und Raumstrukturen, öffentliche Räume

Das Gebiet des städtebaulichen Rahmenplanes zeichnet sich in seiner Gesamtheit durch eine heterogene Bau- und Nutzungsstruktur aus. Während im nördlichen Teil des Gebietes die Wohnbebauung dominiert, finden sich im Süden überwiegend gewerbliche Nutzungen.

Über die Hamburger Straße (B75) zeigt sich der Stadteingang West derzeit in einer wenig gegliederten, inhomogenen Bebauung im Bereich des Grabsteinhandels. Die erste bauliche Dominante ist die Shell-Tankstelle gefolgt von zweckmäßig ausgelegten Gewerbebauten (Hansebäcker/ Europcar) und der Mc Donald´s Firmenarchitektur. Der Bebauung gegenüber steht die geschlossene Vegetation des Friedhofs, dessen Baumbestand eine grüne Raumkante bildet. Den eigentlichen baulichen Höhepunkt des Stadteingangs bildet das historische Bahnhofsgebäude. Der Blick von der Hamburger Straße auf den Bahnhof wird durch den Baumbestand des Friedhofs verdeckt und ergibt sich erst mit der Aufweitung des Straßenraumes im Bereich des vor einigen Jahren neu gestalteten Bahnhofsvorplatzes. Der U-Bahntrog bildet einem Stadtgraben gleich die Grenze zu den Wohnquartieren und dem Gewerbegebiet West. Vier Brücken führen über den Trog (eine für die Fernbahngleise). Der Blick von der Hamburger Straße auf die Brücke zwischen Kuhlenmoorweg und Gewerbegebiet West ist durch die Fernbahnbrücke versperrt. Zwischen Hamburger Straße, Fern- und U-Bahnstreck befindet sich eine ebenerdige Park and Ride-Anlage, von der eine Fußgängerbrücke über die Fernbahngleise hinweg auf den Kuhlenmoorweg führt.

Über den Bahnhofsvorplatz führt der Waldemar-Bonsels-Weg in die westlichen Wohnquartiere Ahrensburgs. Die Bebauung besteht aus Geschosswohnungsbau am Ohlendamm in U-Bahnhofsnähe sowie Straßen begleitender Einfamilien- und Reihenhausbebauung. Eine dicht bebaute Reihenhaussiedlung liegt Am Neuen Teich östlich des Waldemar-Bonsels-Weges auf Höhe eines begrünten Platzes. Diese Platzfläche wird von der Rantzaustraße, dem Waldemar-Bonsels-Weg und Am Neuen Teich begrenzt. Von diesem begrünten Platz führt ein Fußweg in einen Grünkorridor, der in Richtung Westen zum Bredenbeker Teich verläuft. Ebenfalls an diesem Platz befindet sich eine Selbstbedienungs-Sparkassenfiliale und ein Garagenhof. Beide Grundstücke bieten in geringem Umfang Flächenreserven für eine bauliche Entwicklung. An der Verbindungsstraße zur Hamburger Straße wurden in der jüngeren Vergangenheit sowohl Einfamilien- als auch Mehrfamilienhäuser gebaut.
Vom U-Bahnhof stadteinwärts ist die Hamburger Straße auf der Südseite durch eine Villenbebauung, die größtenteils aus der Gründerzeit stammt, klar gegliedert. Die rückwärtigen Grundstücke sind sehr tief und als Gärten mit kleineren baulichen Nebenanlagen genutzt. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist die Bebauung weniger strukturiert. Einfamilienhäuser aus der Gründerzeit und der Epoche bis 1945 wechseln mit Ein- und Mehrfamilienhäusern jüngeren Baudatums. Eine städtebauliche Raumkante wie auf der südlichen Straßenseite fehlt hier.

Waldemar-Bonsels-Weg

Ohlendamm

Bogenstraße

Am Neuen Teich

Kirschplantage

Hamburger Straße

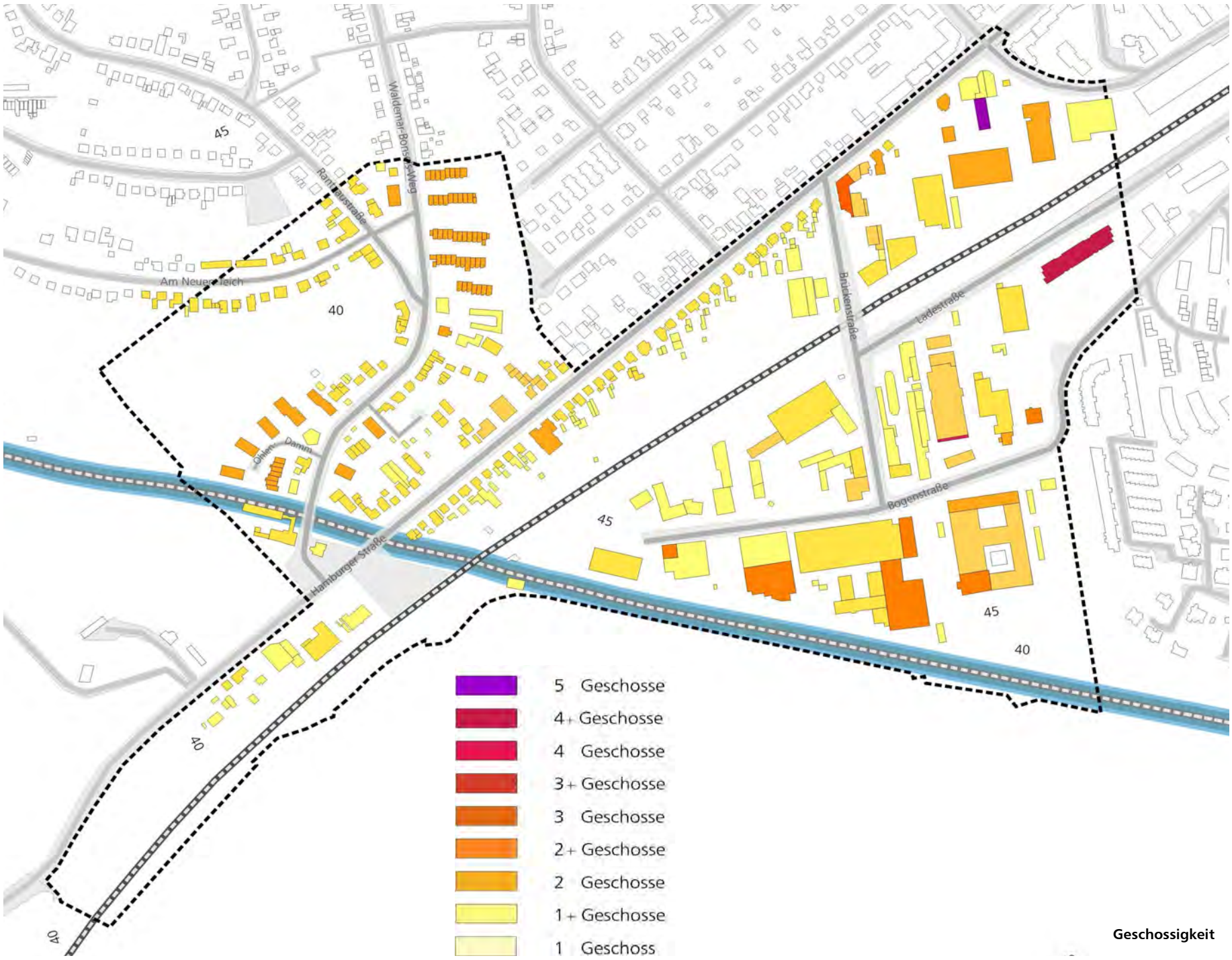
Weiter stadteinwärts ab der Brückenstraße weicht der Wohnungsbau großflächigem Einzelhandel. Die Baukörper des Einzelhandels sind zur Fernbahnstrecke hin orientiert; die Flächen an der Hamburger Straße dienen jeweils als Parkplätze.

Südlich der Bahnstrecke setzt sich die gewerbliche Nutzung im Gewerbegebiet West fort. Allerdings ist das Gebiet in seiner baulichen Struktur sehr inhomogen. Die Gebäude stammen aus unterschiedlichen Bauphasen der Nachkriegszeit. Die Dimensionen und Höhenentwicklung im Gebiet variieren sehr stark. Bauliche Dominanten sind das seit 2003 leerstehende Rohrbogenwerk sowie die Produktionsstätten von BeA (Befestigungstechnik) und GE Survey (Messgerätebau).

Der Bereich zwischen Lade- und Bogenstraße ist sehr kleinteilig und inhomogen strukturiert mit eingeschossigen Hallen und Garagen, ebenerdigen Stellflächen und viergeschossigen Bürogebäuden. Im gesamten Gewerbegebiet gibt es unbzw. untergenutzte Flächen in Form von Brachen, betrieblichen Reserveflächen oder offenen Stell- und Lagerflächen.

Westlich des Rohrbogenwerks befinden sich mehrere ein- bis zweigeschossige Zweckbauten aus den 1970er bis 80er Jahren. Die gesamte westliche Spitze des Gewerbegebietes wird von einem Baustoffhandel mit umfangreichen Außenlagerflächen eingenommen. Das Gelände des Baustoffhandels wird von einem Fahrweg gekreuzt, der von der Hamburger Straße auf den Kuhlenmoorweg jenseits der U-Bahnstrecke führt.

Der U-Bahntrog bildet die Grenze zwischen Siedlungs- und Landschaftsraum im Ahrensburger Tunneltal. Parallel dieser Grenze verläuft der Kuhlenmoorweg, über den im westlichen Verlauf die Fußgängerbrücke über die Fernbahnstrecke zum Park and Ride-Parkplatz führt.



Geschossigkeit

Nutzungsstruktur

Schwerpunkte Wohnnutzung:
Die Wohnbaunutzung konzentriert sich im Untersuchungsgebiet auf die Teilbereiche Hamburger Straße und das Quartier am Waldemar-Bonsels-Weg. Die Wohnbebauung besteht überwiegend aus ein- bis zweigeschossigen Einfamilien- und Reihenhäusern. Während entlang der Hamburger Straße Stadtvillen aus der Gründerzeit überwiegen, findet sich in den westlichen Wohnquartieren hauptsächlich Bebauung aus der Nachkriegszeit. Der Geschosswohnungsbau konzentriert sich auf den Ohlendamm (Neue Lübecker) und wenige Neubauvorhaben zwischen Hamburger Straße und Waldemar-Bonsels-Weg. Im Gewerbegebiet West findet sich eine Wohnnutzung lediglich in der „Fabrikantenvilla" (GE Survey) an der Bogenstraße sowie auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Hinzu kommen die Einliegerwohnungen in zwei Gewerbebetrieben.

Schwerpunkte Versorgungseinrichtungen/ Gastronomie:
Im Umfeld des U-Bahnhofes befinden sich mehrere Gastronomiebetriebe (Restaurants und Systemgastronomie), zwei Bäckereien (Hamburger Straße und Rantzaustraße) sowie eine Tankstelle.
Der großflächige Einzelhandel konzentriert sich auf den östlichen Teil des Planungsgebietes zwischen Brückenstraße und Bahnhofstraße. Ebenfalls an der östlichen Plangebietsgrenze liegt der Aldimarkt an der Ladestraße.

Schwerpunkte Gewerbe:
Gewerbliche Nutzungen finden sich schwerpunktmäßig im Teilbereich Gewerbegebiet West und im östlichen Teil der Hamburger Straße zwischen Brückenstraße und Bahnhofstraße. Um den U-Bahnhof herum gibt es neben den gastronomischen Angeboten zudem Versorgungseinrichtungen mit unmittelbarem Bezug zum Friedhof: einen Steinmetz und einen Blumenladen.

Schwerpunkt Gemeinbedarf:
In unmittelbarer Nachbarschaft des Planungsgebietes befindet sich die Volkshochschule an der Bahnhofstraße. An der U-Bahnstrecke, westlich des Bahnhofs liegt der Waldkindergarten Ahrensburg. Das Bildungsangebot in der Ahrensburger Innenstadt und dem Ahrensburger Westen liegt in fußläufiger Entfernung zum Untersuchungsgebiet.

Wohnnutzung

Gewerbenutzung

Firma BeA, Bogenstraße

Gewerbehof zwischen Bogen- und Ladestraße

Gastronomie beim U-Bahnhof (Waldemar-Bonsels-Weg)

Bestandsanalyse Nutzung - bauliche Struktur

- Wohnen
- Wohnen und Gewerbe
- Gewerbe
- Leerstand
- Gemeinbedarf
- Infrastruktur
- Grünflächen
- Friedhof
- Gewerblich geprägter Freiraum
- Gewässer
- Rad- und Fußweg
- Straße
- Fernbahnstrecke
- U-Bahnstrecke
- Grenze des Untersuchungsgebietes

Rahmenplan Stadteingang West
Bestandsanalyse Nutzung
bauliche Struktur

Auftraggeber:

Stadt Ahrensburg

Auftragnehmer:

Büro Düsterhöft
Architektur und Stadtplanur

BPW HAMBURG
STADTPLANUNG • FORSCHUNG • BERATUNG
JÜCHUMSEN SCHNEIDER GBR

M: 1:5.000
(im Original (Din A3))

August 2010

0 100 200

Bestandsanalyse Nutzung - soziale Infrastruktur

- Grünflächen
- Friedhof
- Gewerblich geprägter Freiraum
- Gewässer
- Rad- und Fußweg
- Straße
- Fernbahntrasse
- U-Bahntrasse
- Grenze des Untersuchungsgebietes

- Grundschulen (mit 800 m Radius)
- Weiterführende Schulen (mit 800 m Radius)
- Besondere Schulformen (mit 800 m Radius)
- Kindertagesstätten (mit 800 m Radius)
- Nahversorgung (mit 800 m Radius)
- Spielplatz

Rahmenplan Stadteingang West
Bestandsanalyse Nutzung

Auftraggeber:

Stadt Ahrensburg

Auftragnehmer:

Büro Düsterhöft
Architektur und Stadtplanur

BPW HAMBURG
STADTPLANUNG • FORSCHUNG • BERATUNG
JOCHUMSEN SCHNEIDER GBR

M: 1:5.000
(im Original (Din A3))

August 2010

0 100 200

Bestandsanalyse Nutzung - Gewerbe

Ansässige Unternehmen

1. Steinmetz / Grabsteinverkauf
2. Blumenhandel
3. Tankstelle
4. Bäcker
5. Autovermietung
6. Restaurant
7. Baustoffhandel
8. Taekwon-Do Center
9. Printmedien
10. Haustechnik Handelsgesellschaft
11. Immobilienmarkler
12. Tankservice
13. Befestigungstechnik
14. Brennstoffe
15. Schachtauskleidungsmaterial
16. Anlagenbau und Wasserchemie
17. Technische Montage
18. Zeitung
19. Caravantechnik
20. Bodenbeläge
21. Zahntechnik
22. Dienstleistung
23. Schlosserei / Metallbau
24. Architekten
25. Lebensmittelhandel
26. Gesundheitsdienstleister
27. Lebensmittelhandel
28. Holzhandel
29. Elektrofachmarkt
30. Baustoffhandel
31. Lebensmittelhandel
32. Zoofachmarkt
33. Softwareentwicklung
34. Getränkefachmarkt
35. Versicherung
36. Heizungstechnik und Sanitärinstallation
37. Friseur
38. Digitaldruck
39. Sanitärhandel
40. Blumenhandel
41. Antiquitätenhandel
42. Holzbau
43. Ferienwohnungen
44. Malereibetrieb
45. Digitale Bürolösungen / Ingenieurdienstleister
46. Sanitärinstallation / Klempnerei
47. Automobil An- & Verkauf
48. Metalldesign
49. Kaminverkauf
50. Sparkasse
51. Haarstudio
52. Stadtbäckerei
53. Kneipe
54. Weinhaus
55. Zoofachgeschäft
56. Restaurant
57. Restaurant
58. Restaurant

- Handel/ Handwerk
- Büro, Dienstleistungen
- Gastronomie, Gaststätte
- Produzierendes Gewerbe
- Grünflächen
- Friedhof
- Gewerblich geprägter Freiraum
- Gewässer
- Rad- und Fußweg
- Straße
- Fernbahntrasse
- U-Bahntrasse
- Grenze des Untersuchungsgebietes

Rahmenplan Stadteingang West
Bestandsanalyse Nutzung

Auftraggeber:

Stadt Ahrensburg

Auftragnehmer:

Büro Düsterhöft
Architektur und Stadtplanur

BPW HAMBURG
STADTPLANUNG • FORSCHUNG • BERATUNG
JÖCHUMSEN SCHNEIDER GBR

M: 1:5.000
(im Original (Din A3))

August 2010

0 100 200

Verkehr, Erschließung und Vernetzung

Mit der Hamburger Straße (B75) führt eine der drei Ahrensburger Hauptstraßenverbindungen durch das Rahmenplangebiet. Von der mit ca. 16.000 Kfz/24h stark belasteten Straße führen der Waldemar-Bonsels-Weg in die Wohngebiete im Ahrensburger Westen (ca. 5.900 kfz/24h) und die Brückenstraße in das Gewerbegebiet West.

Das gesamte Planungsgebiet ist durch den öffentlichen Nahverkehr sehr gut erschlossen. Die U-Bahnhaltestelle Ahrensburg West (U1) und die Regionalbahnhaltestelle Ahrensburg (R10), die auch Haltepunkt der Deutschen Bahn AG auf der Fernbahnstrecke Hamburg – Lübeck ist, liegen in fußläufiger Entfernung.
Zudem führen mehrere Buslinien über den Knotenpunkt U-Bahnhof Ahrensburg West in die Innenstadt, den Ahrensburger Westen und Norden.

Das Fuß- und Radwegenetz im Untersuchungsgebiet beschränkt sich überwiegend auf Straßen begleitende Kombinationswege. Stadtauswärts Richtung Wulfsdorf sind die Wege für den nicht motorisierten Verkehr durch Straßenbegleitgrün bzw. Gräben von der Fahrbahn getrennt.

Straßenunabhängige Fuß- und Radwegeverbindungen gibt es entlang des Naturschutzgebiets Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal, des Grünverbunds Am Neuen Teich Richtung Bredenbeker Teich und des Grünzugs östlich vom Waldemar-Bonsels-Weg Richtung Norden (sogenannte Westringtrasse). Über dieses Wegesystem ist das Planungsgebiet in ein überörtliches Wander- und Radwegenetz bzw. einen Grünflächen- und Naturraumverbund eingebunden.

Die Hamburger Straße und die Fernbahnstrecke stellen allerdings deutliche Zäsuren in diesem Verbund dar. Querungsmöglichkeiten gibt es nur an der Brückenstraße, dem beschrankten Bahnübergang zwischen Hamburger Straße und Kuhlenmoorweg und an dem Park and Ride-Parkplatz am U-Bahnhof (dort allerdings nur in Form einer Treppenanlage).

Hamburger Straße

Waldemar-Bonsels-Weg

U-Bahnhof und Bushaltestelle

P+R Anlage an der Hamburger Straße

Wegeverbindung am Neuen Teich

Wegeverbindung Richtung Wulfsdorf

Fernbahnstrecke (Höhe Brückenstraße)

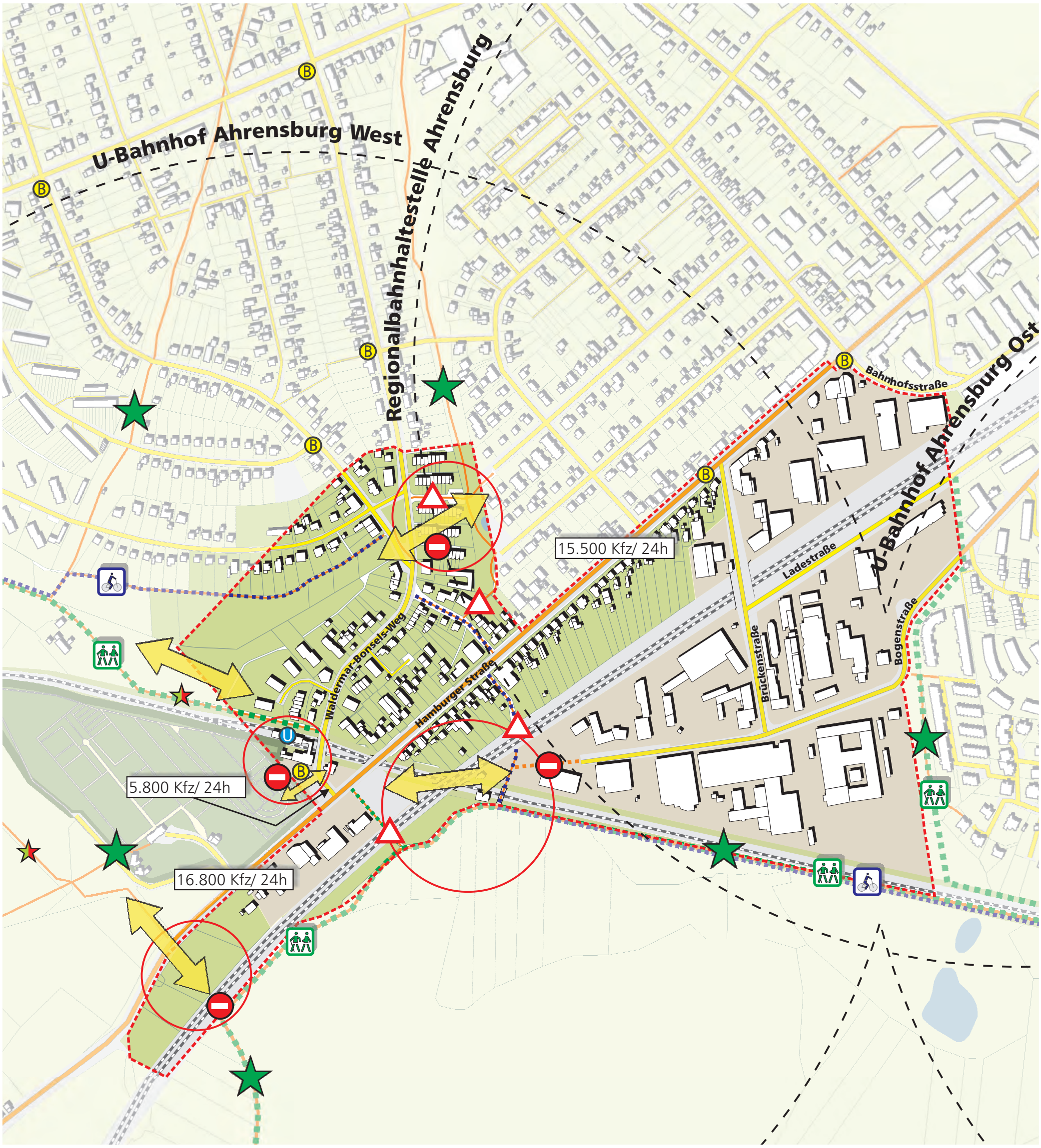
U-Bahnstrecke und U-Bahnhof

Fußwegeverbindung Gewerbegebiet West – U-Bahnhof

Bahnübergang Hamburger Straße

Fußgängerbrücke Kuhlenmoorweg

Bestandsanalyse Verkehr, Erschließung und Vernetzung



fehlende Wegeverbindung

unattraktive Wegeverbindung

Handlungsschwerpunkte Erschließung (Rad- und Fußwege)

Potenzial/ attraktive Wegeverbindung

Defizit Wegeverbindung mit Entwicklungsspielraum

Radrundweg

Wanderweg

Grünflächen

Friedhof

Gewerblich geprägter Freiraum

Gewässer

Rad- und Fußweg

Hauptverkehrstraße

Nebenstraße

Fernbahnstrecke

U-Bahnstrecke

Grenze des Untersuchungsgebietes

Radius um Haltepunkte der U- und Regionalbahn (800 m)

U-Bahnhaltestelle

Bushaltestelle

Rahmenplan Stadteingang West
Bestandsanalyse Verkehr und Erschließung

Auftraggeber:

Stadt Ahrensburg

Auftragnehmer:

Büro Düsterhöft
Architektur und Stadtplanur

BPW HAMBURG
STADTPLANUNG • FORSCHUNG • BERATUNG
JOCHUMSEN SCHNEIDER GBR

M: 1:5.000
(im Original (Din A3))

August 2010

0 100 200

Landschaftsbild und Grünflächen

Das dominierende Landschaftselement im erweiterten Untersuchungsgebiet ist das 339 ha große Naturschutzgebiet Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal südlich des Gewerbegebiets gelegen. Durch das Naturschutzgebiet, den angrenzenden Kuhlenmoorweg und die U-Bahnstrecke wird eine eindeutige Grenze zwischen Siedlungs- und hochwertigem Landschaftsraum definiert.

Westlich der Hamburger Straße setzt sich der Landschaftsraum über die Niederungen des Hopfenbachs und der Bredenbek in einer abwechslungsreichen Landschaft mit Bruchwäldern, Feuchtgebieten und Wiesenflächen Richtung Bredenbeker Teich fort.

Der Siedlungsbereich ist durch einen hohen Anteil privater und öffentlicher Grünflächen gekennzeichnet. Teilweise bilden die privaten Grünflächen den Übergang zum Landschaftsraum (Am Neuen Teich, Ohlendamm) oder sind an Grünzügen ausgerichtet (Waldemar-Bonsels-Weg).

Der Ahrensburger Friedhof bildet ebenfalls eine Übergangszone zwischen Siedlungsraum und Landschaft und dient (ansatzweise) als Wegeverbindung zur Bredenbek-Niederung.

Südlich der Fern- und U-Bahnstrecke wird ein schmaler Streifen zwischen Gleisen und dem Naturschutzgebiet durch Grabeland genutzt.

Das Gewerbegebiet West zeigt sich insgesamt mit einem hohen Anteil versiegelter Flächen. Aber auch hier gibt es Grünflächenpotenziale wie die Reserveflächen im Hinterland von GE Survey, die an den Grünzug an der Kirschplantage grenzen. An der Ladestraße liegt eine Obstwiese neben dem Aldi-Lebensmittelmarkt und die Brachen um das Rohrbogenwerk und an der westlichen Bogenstraße haben sich in Sukzessionsflächen verwandelt. Im Eingangsbereich des Rohrbogenwerks an der Brückenstraße gibt es eine großzügige begrünte Freifläche mit geschütztem Rotbuchenbestand.

Grünverbund

Naturschutzgebiet Stellmoorer Tunneltal

Kirschplantage

Sukzessionsfläche auf dem Gelände des Rohrbogenwerkes

Bruchwald in der Bredenbek-Niederung

Am Neuen Teich

Bestandsanalyse Landschaftsbild und Grünflächen

- Grünzug
- Vegetationsgruppen
- Alleen
- Geschützter Rotbuchenbestand
- Naturschutzgebiet
- Geplantes Landschaftsschutzschutzgebiet
- G Grabeland
- Grünflächen
- Friedhof
- Gewerblich geprägter Freiraum
- Gewässer
- Rad- und Fußweg
- Straße
- Fernbahnstrecke
- U-Bahnstrecke
- Grenze des Untersuchungsgebietes

Rahmenplan Stadteingang West
Bestandsanalyse Landschaftsbild und Grünflächen

Auftraggeber:

Stadt Ahrensburg

Auftragnehmer:

Büro Düsterhöft
Architektur und Stadtplanur

BPW HAMBURG
STADTPLANUNG • FORSCHUNG • BERATUNG
JÜCHUMSEN SCHNEIDER GBR

M: 1:5.000
(im Original (Din A3))

August 2010

0 100 200

Planungsrecht, Eigentumsverhältnisse, Restriktionen

Planungsrecht

Im Landschaftsplan wird der offene Landschaftsraum südlich des Gewerbegebiets West als dem Landschaftsschutz vorbehaltene Fläche ausgewiesen. Die Niederungen von Hopfenbach und Bredenbek nördlich der U-Bahnstrecke sind als landwirtschaftliche Nutzflächen festgelegt. Zwischen Hamburger Straße und U-Bahnstrecke wird der Friedhof und westlich davon Grünflächen ausgewiesen.
Zusammen mit der Grünfläche am Neuen Teich ergibt sich ein zusammenhängendes Grünsystem vom dem Landschaftsraum um Wulfsdorf und dem Bredenbeker Teich über das Stellmoorer Tunneltal bis in den Forst Hagen weiter östlich.

Im Flächennutzungsplan (FNP) wird der Grünzug östlich des Waldemar-Bonsels-Weges in der Planung von 1974 als eine Hauptverkehrsstraße von der Hamburger Straße über die Friedensallee Richtung Ahrensburger Norden ausgewiesen.

Das Quartier am Waldemar-Bonsels-Weg ist durchgängig als Wohnbaufläche ausgewiesen, wohingegen die Bauflächen beidseitig der Hamburger Straße für eine gemischte Nutzung vorgesehen sind. Die Flächen im Gewerbegebiet West sind für eine gewerbliche Nutzung bestimmt.

Auf Grundlage des Flächennutzungsplanes ordnet der Bebauungsplan 81a die Entwicklung der Flächen an der Hamburger Straße zwischen Brückenstraße und Bahnhofstraße. Der Bebauungsplan weist die Flächen zur gemischten Nutzung aus und lenkt durch Ausweisung von Baulinien entlang der Straßen eine zukünftige bauliche Entwicklung stärker zur Bildung von geschlossenen Raumkanten entlang der Straßenräume. Für das Gewerbegebiet West befindet sich der Bebauungsplan 79a (für den Teilbereich Rohrbogenwerk) in der Aufstellung.

Für die Bauflächen beidseitig der Hamburger Straße zwischen Brückenstraße und U-Bahnstrecke wurde 2008 eine Erhaltungs- und Gestaltungssatzung zum Schutz der besonderen städtebaulichen Qualitäten in diesem Bereich verabschiedet.

Das Tunneltal ist in seiner Gesamtheit Naturschutzgebiet. Der nördliche Teil auf dem Gebiet der Stadt Ahrensburg wurde 1982 zum Naturschutzgebiet ernannt und als Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal bezeichnet. Mittlerweile ist das Naturschutzgebiet in das Schutzgebietnetz Natura 2000 einbezogen worden. Für das Grünareal Am Neuen Teich ist eine Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet geplant.

Eigentum

Die Wohnbauflächen im Untersuchungsgebiet befinden sich überwiegend in Privatbesitz bzw. in der Hand von Eigentümergemeinschaften. Einzige Ausnahme bilden die Mehrfamilienhäuser der Baugenossenschaft „Neue Lübecker" am Ohlendamm und im westlichen Waldemar-Bonsels-Weg.

Die gewerblich genutzten Flächen befinden sich ebenfalls ausschließlich im Privateigentum, wobei die Flächen der Firma BeA an der Bogenstraße einschließlich der westlich angrenzenden Grundstücke, die Fläche westlich des Rohrbogenwerks und ca. ein Drittel der Flächen zwischen Brücken-, Hamburger- und Bahnhofstraße Eigentum von Grundstücks- und Vermögensgesellschaften sind.

In öffentlicher Hand befinden sich die Verkehrsflächen, die öffentlichen Grünflächen und die Stellplatzanlagen.

Laufende Planungen

Im Planungsgebiet Stadteingang West sind verschiedene Vorhaben in der Planung, die Einfluss auf den Entwurf des Rahmenplanes haben.

Auf der Fläche der Park and Ride-Anlage wird derzeit ein Parkhaus geplant. In den Entwurf für das Parkhaus ist eine Brückenkonstruktion zur Querung der Bahnstrecken für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Kuhlenmoorweg und Gewerbegebiet West integriert. Diese Querung wird nötig, weil zum einen die derzeitige Brücke über die Gleisanlagen zurückgebaut wird und zum anderen die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, den weiter östlich liegenden Bahnübergang außer Betrieb zu nehmen. Diese Maßnahme steht in Zusammenhang mit dem Ausbau der Fernbahnstrecke auf drei Gleise.

Für das Rohrbogenwerk liegen derzeit verschiedene Überlegungen zur Umnutzung des Gebäudebestands vor. Diese gehen davon aus, dass es sich bei der neuen Nutzung nicht mehr um ein produzierendes Gewerbe handeln wird. Vielmehr gehen Überlegungen in Richtung kultureller Nutzungen oder einer Bildungsstätte ggf. in Kombination mit anderen Nutzungen wie Dienstleistungen oder Wohnen. Allen Ansätzen ist gemein, dass durch eine derartige Entwicklung ein struktureller Wandel im Gewerbegebiet eingeleitet wird. Eine stärkere Durchmischung der Nutzungen – ein Nebeneinander von produzierendem Gewerbe, Dienstleistungen, Kultureinrichtungen und Wohnen - wird eine andere Form von Öffentlichkeit als bisher zur Folge haben. Diese Umstände sollen im Rahmenplan Stadteingang West berücksichtigt werden.

Planungsrecht, Eigentumsverhältnisse und Restriktionen

- Friedhof
- Gewässer
- Rad- und Fußweg
- Straße
- Fernbahnstrecke
- U-Bahnstrecke
- Grenze des Untersuchungsgebietes

- 79a B-Plan mit Nummer
- Einzeleigentümer (privat)
- Stadt Ahrensburg
- Baugenossenschaften / Institutionen / Firmen
- Freie und Hansestadt Hamburg
- Deutsche Bahn
- Naturschutzgebiet

Rahmenplan Stadteingang West
Bestandsanalyse Planungsrecht und Eigentumsverhältnisse

Auftraggeber:

Stadt Ahrensburg

Auftragnehmer:

Büro Düsterhöft
Architektur und Stadtplanur

BPW HAMBURG
STADTPLANUNG • FORSCHUNG • BERATUNG
JOCHUMSEN SCHNEIDER GBR

M: 1:5.000
(im Original (Din A3))

August 2010

0 100 200

Stärken und Schwächen

Stärken

Die **Stärken** des Planungsgebietes liegen in der guten Nahverkehrsanbindung im Hamburger Verkehrsverbund und im Anschluss an das Fernbahnnetz der Deutschen Bahn AG.
Die weitgehend intakten Wohnquartiere mit großem Freiflächenanteil liegen in unmittelbarer Nähe zu einem hochwertigen Landschaftsraum mit großer Bedeutung für Freizeit und Erholung.

Im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes gibt es ein umfangreiches Nahversorgungsangebot, das durch weitere Angebote der nahegelegenen Innenstadt noch ergänzt wird – wenngleich diese nicht mehr in fußläufiger Entfernung liegt.

Im Gewerbegebiet West gibt es eine vielfältige betriebliche Struktur sowohl in Bezug auf die Betriebsgröße als auch auf die Art der Produktion bzw. Dienstleistung. Zwischen Bahnstrecke, Brücken- und Bogenstraße ist eine Tendenz zur Umstrukturierung Richtung Einzelhandel, Handwerk und Dienstleistung zu erkennen, wohingegen im restlichen Gebiet noch großflächige Gewerbebetriebe dominieren.

Das historische Bahnhofsgebäude am Stadteingang bildet zusammen mit dem Trog der U-Bahn und den Brücken mit den ornamentreichen Geländern eine städtebaulich reizvolle Situation.

Naturnahes Wohnen

Historische Bausubstanz

Schwächen

Die **Schwächen** liegen in erster Linie in der mangelhaften Verknüpfung der Teilbereiche. Insbesondere die Anbindung des Gewerbegebietes an den öffentlichen Nahverkehr ist mangelhaft. Die direkte Verbindung für Fußgänger und Radfahrer führt über den Betriebshof der Firma Brinckmann und die nicht barrierefreie Brücke am Park and Ride-Platz.

Das Naturschutzgebiet ist auf direktem Wege vom U-Bahnhof ebenfalls nur über diese Brücke zu erreichen. Eine Querung der Bahn weiter westlich und damit eine direkte Verbindung vom Tunneltal in die Bredenbek-Niederung fehlt ganz.
Ein direkter Zugang vom U-Bahnhof zum Friedhof und damit eine Verbindung in die Bredenbek-Niederung fehlt.
Die direkte Fortsetzung des Fuß- und Radweges aus dem Grünzug Am Neuen Teich über den Platz an der Rantzaustraße in den Grünzug östlich des Waldemar-Bonsels-Weg und damit weiter nach Norden fehlt. Zwar gibt es eine Verbindung, diese wird sowohl in Dimension als auch Gestaltung ihrer Bedeutung nicht gerecht.

Die Wohnquartiere sind trotz ihrer Qualitäten in Teilbereichen verbesserungswürdig. Die geringe Dichte bzw. die großen privaten Freiraumpotenziale in unmittelbarer Nähe zu einem Nahverkehrsknoten ist nicht mehr zeitgemäß, dies insbesondere in Anbetracht der unmittelbaren Nähe zu den hochwertigen Natur- und Landschaftsräumen.

Auch die Flächen im Gewerbegebiet sind zum Teil nicht optimal genutzt. Im Hinblick auf die Nähe zur Innenstadt und zum U-Bahnhof und unter dem Gesichtspunkt der Innenentwicklung werden für eine gesamtstädtische Entwicklung wichtige Flächenpotenziale nicht ausgeschöpft. Auch ist eine rein gewerbliche Nutzung der Flächen in unmittelbarer Nähe zu dem hochwertigen Natur- und Landschaftsraum und gleichzeitig innenstadtnah nicht angebracht und verschenkt ebenfalls wichtige Potenziale für eine wohnbauliche Entwicklung im Ahrensburger Westen.

Der Stadteingang zeigt sich aus städtebaulicher Sicht derzeit unbefriedigend. Der attraktiven, grünen Raumkante des Friedhofs steht eine zunächst kleinteilige und ungeordnete dann an Zweck und Firmenidentität orientierte Architektur gegenüber. Ahrensburg präsentiert sich dem Besucher mit Tankstelle, Großbäckerei und Systemgastronomie. Dies steht im krassen Gegensatz zum nördlichen Stadteingang am Schlosspark und entspricht in keiner Weise dem Gesamtbild und Image der Stadt.

Defizitäre Verknüpfung der Teilbereiche

Chancen

Der westliche Stadteingang bietet um die Nahverkehrshaltestelle alle Voraussetzungen für einen lebendigen, vielfältigen Stadtteil: Arbeitsplätze, Wohnraum, Versorgungseinrichtungen und Flächenpotenziale für eine weitere Entwicklung – dies alles in direktem Bezug zu wertvollen Flächen für Freizeit und Erholung. Damit sind die wichtigsten Voraussetzungen für eine Innenentwicklung Ahrensburgs gegeben. Dadurch kann der Nachfrage nach Wohnraum und Arbeitsplätzen auf nachhaltige und mit dem Schutzgütern Natur und Landschaft schonend umgehende Weise begegnet werden.

Die Schlüsselstellen für die räumliche und funktionale Verknüpfung von Teilbreichen sind verbesserungsfähig bzw. können durch zukünftige bauliche Maßnahmen wie der Brücke am Park and Ride-Parkhaus geschaffen werden.
Flächenreserven für behutsame und schrittweise strukturelle Veränderungen sind vorhanden. Zudem lässt die bauliche Substanz bzw. der energetische Zustand einiger Gebäude auf lange Sicht Abgänge von Gebäuden erwarten. Die Rahmenplanung bietet die Chance durch Vorgabe einer baulichen Struktur die Folgenutzung der Grundstücke effizienter zu gestalten.

Der Übergang von der Landschaft in die Stadt gestaltet sich für den Besucher Ahrensburgs ausgesprochen reizvoll. Aus der offenen Landschaft von Wulfsdorf kommend engt sich der Straßenraum ab der Hundeschule durch dichte Vegetation zunächst einseitig, dann beidseitig der Straße ein und der Blick wird auf die grüne Raumkante der Friedhofsarchitektur gelenkt. Es fehlt ein architektonisches Gegenüber, das der städtebaulichen Qualität Ahrensburgs entspricht.

Die Barrieren im Planungsgebiet – U- und Fernbahnstrecke – bieten die Chance bauliche Entwicklungen in unmittelbarer Nähe zu einem hochwertigen Natur- und Landschaftsraum einzuleiten ohne Gefahr zu laufen eine Siedlungsentwicklung in diese schutzwürdigen Bereiche hineinzutragen.

Enge Verzahnung der Siedlungsbereiche mit dem Landschaftsraum

Risiken

Umstrukturierung birgt das Risiko, bestehende Strukturen und Qualitäten zu verdrängen. Eine behutsame Nachverdichtung der Wohnbebauung im Umfeld der U-Bahnhaltestelle darf nicht auf Kosten der derzeitigen Anwohner zu geschehen. Entwicklung höherer baulicher Dichte durch Austausch von Bauformen kann nur in kleinen Schritten geschehen, dort wo Gebäude abgängig sind und durch neue ersetzt werden sollen. Anders ist die Situation an den Stellen, wo potenzielle Nachverdichtungsflächen vorhanden sind – etwa bei den Häusern der „Neuen Lübecker" am Ohlendamm oder im Hinterland an der Hamburger Straße. Hier sind jedoch zum Teil langwierige Planungen mit einer Vielzahl von Einzeleigentümern nötig, die über ein schlüssiges Konzept und ihren persönlichen Nutzen in der Gesamtheit überzeugt werden müssen.

Die Überplanung bzw. bereichsweise Neuordnung des Gewerbegebietes birgt die Gefahr, Klein- und Kleinstunternehmen ihrer wirtschaftlichen Existenzgrundlage zu entziehen. So sind in der kleinteiligen Gewerbestruktur zwischen Ladestraße und Bogenstraße neben den fünf größeren Firmen eine Vielzahl an Kleinstunternehmen ansässig, z.T. nur mit kleinen Lager- oder Stellflächen. Ein Umzug in einen Neubau oder in eine andere Immobilie wäre für diese Unternehmen unter Umständen wirtschaftlich nicht zu leisten. Solche Strukturen müssen identifiziert und geschützt werden, arbeiten dort in der Summe oft genau so viele Personen wie in manch mittelständischem Unternehmen.

Flächenpotenziale im Gewerbegebiet West

Gute Nahverkehrsinfrastruktur

Anforderungen an die Konzeptentwicklung

Aus der Stärken- und Schwächenanalyse und Bewertung der Chancen und Risiken lassen sich Entwicklungsziele für die Rahmenplanung ableiten. Dies sind die Erfordernisse, die sich aus der Betrachtung des Gebietes heraus ergeben. Sie dienen bei der Formulierung der Leitgedanken und des Konzeptes für einen städtebaulichen Rahmenplan sowie als Kriterienkatalog für Maßnahmen, mit denen die Entwicklungschancen genutzt und die zuvor genannten Risiken minimiert werden können.

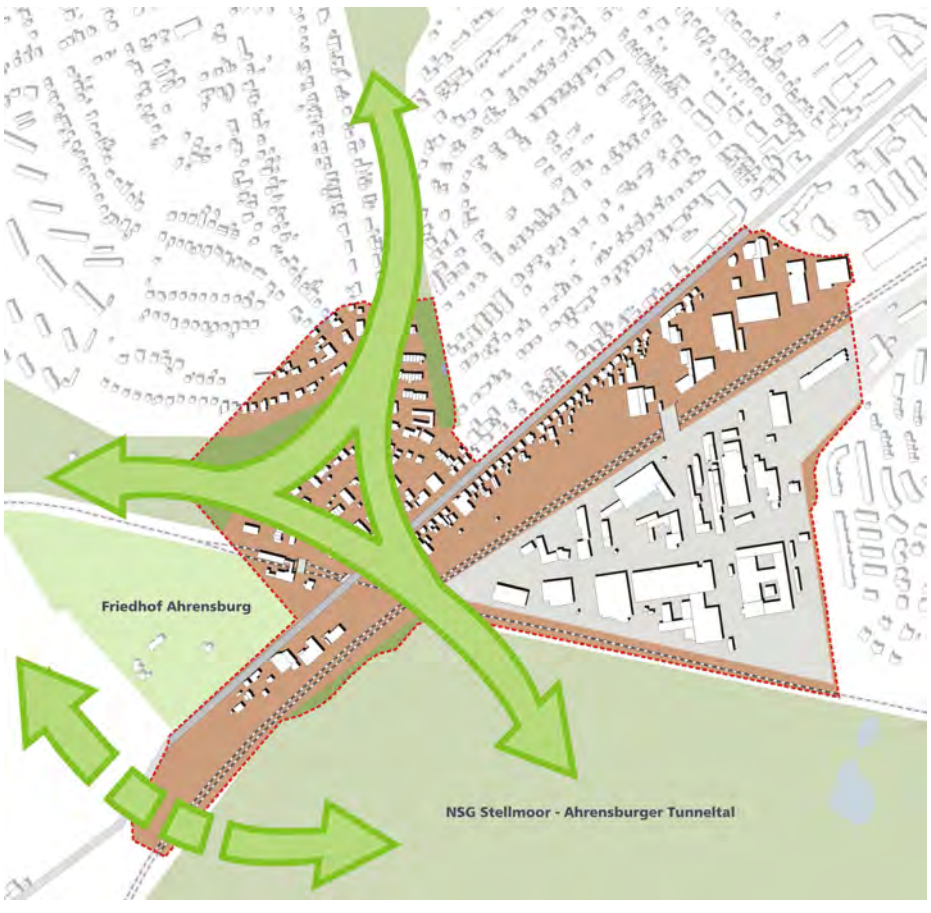
Landschaft und Natur
- Schutz der sensiblen Landschafts- und Naturbereiche
- Keine wohn- oder gewerbebauliche Entwicklung jenseits der Bahnstrecke
- Verbesserung des Zugangs zur Natur und Verknüpfung der Landschaftsbereiche
- Nutzung bestehender Grün- und Freiraumpotenziale (z.B. Friedhof) zur Schaffung attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen
- Schutz der Grünzüge (insbesondere Am Neuen Teich) vor wohn- und gewerbebaulicher Entwicklung

Erschließung
- Direkte, barrierefreie und sichere Verknüpfung von Nahverkehr mit den Wohn- und Arbeitsstätten
- Direkte und barrierefreie Verbindungen in Natur und Landschaft für Anlieger und Nahverkehrsnutzer
- Einbindung in einen übergeordneten Wegeverbund

Schutz bestehender Strukturen
- Behutsame Nutzung möglicher Innenentwicklungspotenziale zur Schaffung von Wohnbebauung
- Behutsame Wohnbauentwicklung im Gewerbegebiet unter Berücksichtigung bestehender Gewerbestrukturen
- Langfristige Umstrukturierung im Bestand am Waldemar-Bonsels-Weg (bei Abgang von Gebäuden)

Städtebau
- Schaffung einer dem Stadteingang angemessenen städtebaulichen Situation
- Planung eines städtebaulichen Umfeldes, welches eine Umnutzung des Rohrbogenwerks fördert

Verknüpfung Arbeit und Nahversorgung



Verknüpfung Freizeit und Erholung

Anforderungen an die Konzeptentwicklung

- Stadteingang definieren
- Potenzialflächen
- Handlungsschwerpunkte Erschließung
- Schutz kleinteiliger Gewerbestrukturen
- Geplante Vorhaben
- Konzeptionelle Überlegungen
- Kleinteilige, ungegliederte Baustruktur
- Mangelhaft ausgebildete Schlüsselposition
- Hohe naturräumliche Lagegunst
- Historisches Gebäude

- Grünflächen
- Friedhof
- Gewerblich geprägter Freiraum
- Gewässer
- Rad- und Fußweg
- Straße
- Fernbahnstrecke
- U-Bahnstrecke
- Grenze des Untersuchungsgebietes

Rahmenplan Stadteingang West
Anforderungen an die Konzeptentwicklung

Auftraggeber:

Stadt Ahrensburg

Auftragnehmer:

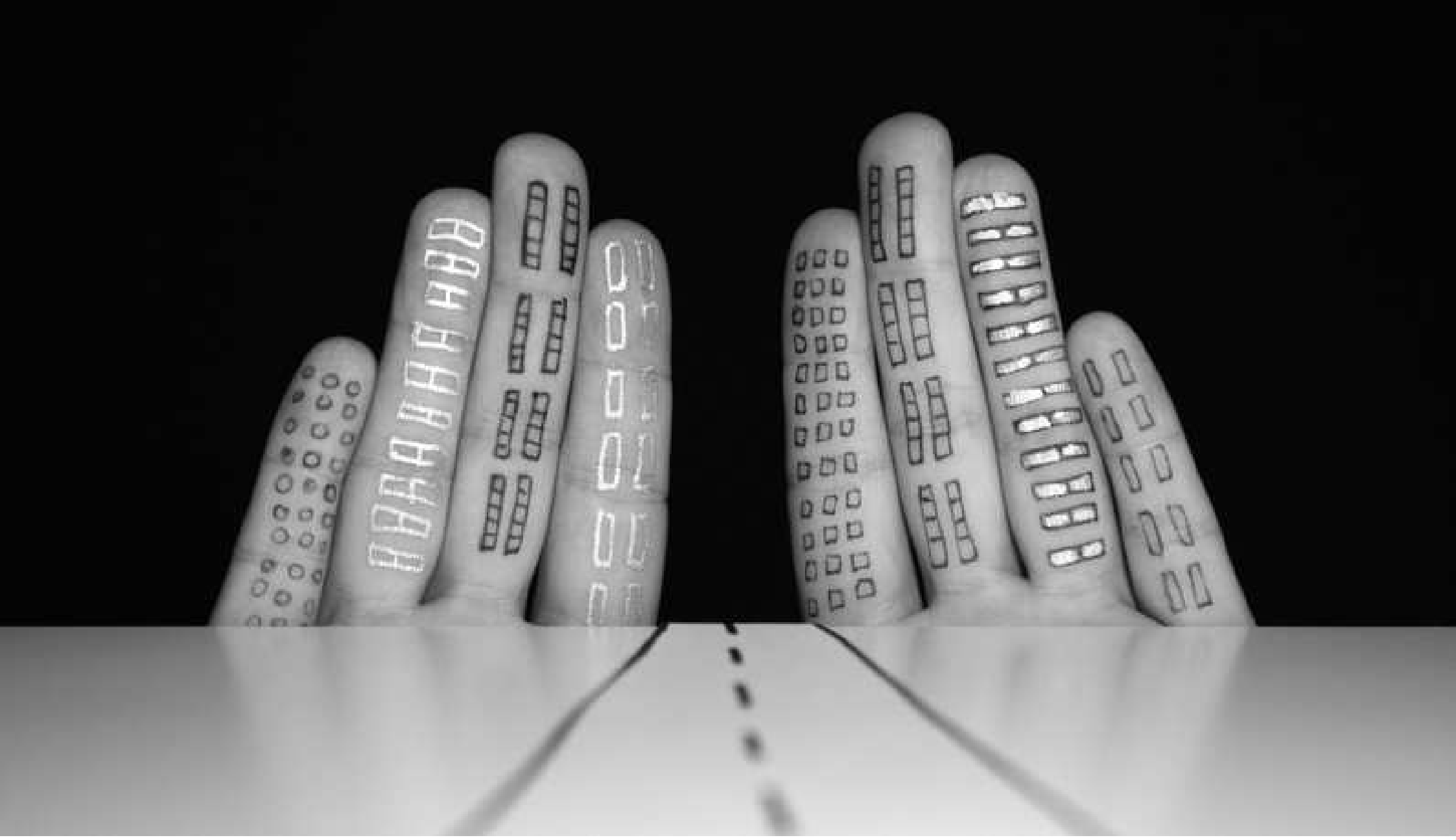
Büro Düsterhöft
Architektur und Stadtplanur

BPW HAMBURG
STADTPLANUNG • FORSCHUNG • BERATUNG
JÜCHUMSEN SCHNEIDER GBR

M: 1:5.000
(im Original (Din A3))

August 2010

0 100 200



Neue Wege

Leitgedanke und Konzeptentwicklung

Leitgedanke

Mit dem Rahmenplan Stadteingang Ahrensburg West liegt ein zukunftsfähiges Konzept zur Aufwertung des Entrees zu beiden Seiten der Hamburger Straße vor. Durch eine Profilierung des Gewerbegebietes West hin zu einem gemischt genutzten Quartier und einer Aufwertung der Wohngebiete im Umkreis der U-Bahnhaltestelle Ahrensburg - West zu einem Stadtquartier gelingt es, diesen Bereich als urbanen Stadteingang im Stadtgefüge neu zu positionieren.

Damit verbunden ist die bessere Verknüpfung der heute voneinander getrennten Teile der Stadt, insbesondere des Gewerbegebietes mit dem U-Bahnhof West und den Wohnquartieren sowie dem südlich angrenzenden Naturschutzgebiet Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal.

Baulich räumliches Konzept

Durch behutsames Ergänzen der vorhandenen Strukturen rund um den U-Bahnhof West wird der gesamte Bereich städtebaulich prägnanter geformt und eine Innenentwicklung auch an dieser Stelle gefördert.

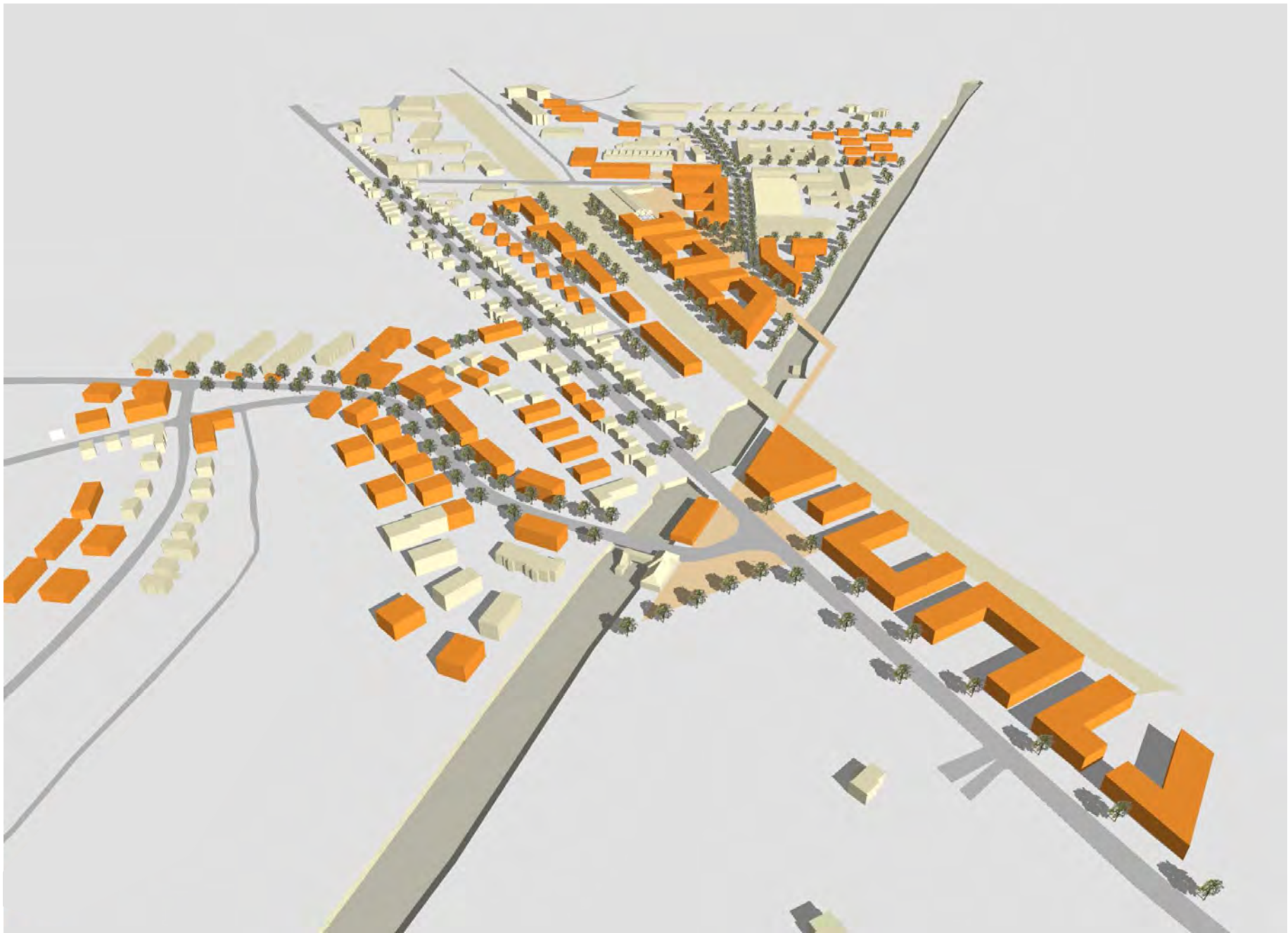
Das Spektrum der Maßnahmen reicht dabei von Umbau und Nachverdichtung bestehender Strukturen bis hin zur Projektentwicklung einzelner Teilbereiche.

Kernelement bildet eine markante 50-60 m tiefe Bebauungsachse aus Zeilen und offenen Blöcken für gewerbliche Nutzungen entlang der Bahnstrecke. Sie reicht von der Hamburger Straße Süd bis zur Brückenstraße und ist zugleich aktiver Lärmschutz.

Beide Seiten nördlich und südlich der U-Bahnstrecke korrespondieren miteinander. Der Friedhof wird als halböffentlicher Naherholungsraum in den Stadtgrundriss integriert und markiert mit der gegenüberliegenden Bebauung den Stadteingang.

Im Schnittpunkt der beiden Bahnachsen – U-Bahnstrecke und Fernbahnstrecke – gewinnt der Bahnhofsbereich deutlich an Kontur. Mit den vier vorhandenen Brücken über den U-Bahntrog und mehreren Neubauten, wie das Parkhaus am Bahnhofsvorplatz oder der „Kopf" des Gewerbegebietes West, wird die Achsialität der Ost-West-Verknüpfung ebenfalls betont.

Drittes formgebendes Element ist der Waldemar-Bonsels-Weg, die Hauptverbindung ins Wohnquartier Ahrensburg West mit einer behutsamen Nachverdichtung an den Rändern. Er setzt im südlichen Abschnitt den übergeordneten Grünzug durch Ahrensburg West – die alte Westtangentenstrecke - bis zum U-Bahnhof fort.



Baustruktur Stadteingang West

Baustruktur Gesamtgebiet

Rahmenplan Stadteingang West
Baustruktur

Auftraggeber:

Stadt Ahrensburg

Auftragnehmer:

Büro Düsterhöft
Architektur und Stadtplanur

BPW HAMBURG
STADTPLANUNG • FORSCHUNG • BERATUNG
JÖCHUMSEN SCHNEIDER GBR

M: 1:5.000
(im Original (Din A3))

August 2010

0 100 200

Räumliches Strukturkonzept

- Gebäude
- Private Freiflächen
- Gewerblich geprägter Freiraum
- Gebäude Bestand
- Friedhof
- Gewässer
- Naturschutzgebiet
- Straßenbegleitpflanzung
- Rad- und Fußweg
- Straße
- Fernbahnstrecke
- U-Bahnstrecke
- Geplante Übergänge
- Grenze des Untersuchungsgebietes

Nutzungen:

- Fußwegesystem
- Radwegesystem
- Dienstleistung
- U-Bahnstation Ahrensburg West
- Parken
- Regionalbahnhaltestelle Ahrensburg

Rahmenplan Stadteingang West
Räumliches Strukturkonzept

Auftraggeber:

Stadt Ahrensburg

Auftragnehmer:

Büro Düsterhöft
Architektur und Stadtplanur

BPW HAMBURG
STADTPLANUNG • FORSCHUNG • BERATUNG
JOCHUMSEN SCHNEIDER GBR

M: 1:5.000
(im Original (Din A3))

August 2010

0 100 200

Freiraumkonzept

Die Verknüpfung der beiden Landschaftsräume Bredenbek-Niederung / Grünzug Am Neuen Teich mit dem Naturschutzgebiet Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal erfolgt als Wegeverbindung über den Friedhof, den Bahnhofsvorplatz und entlang des Baum bestandenen U-Bahntroges.

Eine mögliche Querung im Süden der Hamburger Straße von der Bredenbek-Niederung kommend mit Unterquerung der Fernbahnstrecke wäre eine weitere Verknüpfungsmöglichkeit, die gleichzeitig der Biotopsvernetzung dienen würde. Ein umlaufender Wanderweg um die Stadt wird dadurch möglich.

Das grüne Netz von Ahrensburg West wird über den Grünzug der ehemaligen Westtangente mit dem Grünzug Am Neuen Teich verbunden.

Nutzungsstruktur

Die gewerbliche Nutzung wird zu beiden Seiten der Fernbahnstrecke mit einem Anteil an Dienstleistungsflächen intensiviert. Der Anteil an Wohnnutzung und zusätzlichen Flächen für Infrastruktur ist abhängig von einem entsprechenden aktiven oder passiven Lärmschutz. Die Umstrukturierung des Areals um das Rohrbogenwerk als Leuchtturmprojekt dient der Profilbildung des gesamten Quartiers.

Eine weitere Wohnbauentwicklung im Bestand ist um den Waldemar-Bonsels-Weg und entlang der U-Bahntrogs auf bisher extensiv genutzten Gewerbegrundstücken möglich.

Um den U-Bahnhof und am Quartiersplatz Waldemar-Bonsels-Weg wird die kleinteilige Versorgung durch Bereitstellung von Flächen gesichert.

Erschließung

Die Hamburger Straße mit derzeit 16.000 Kfz/24h und der Waldemar-Bonsels-Weg bilden die Haupterschließungen für die nördlichen Teilbereiche. Die Erschließung des Gewerbegebietes West ist über die Brückenstraße und Bogenstraße sowie die Ladestraße gegeben.

Die vorhandene Mittelerschließung im Gewerbegebiet wird nach Westen hin mit öffentlichen Stellplätzen ausgebaut. Sie endet für den MIV am öffentlichen Dreieckspatz bzw. in einer temporären Umfahrung der an der Bahn gelagerten Blöcke. Nach Osten erfolgt die Erschließung weiter über die Bogenstraße und Ladestraße. Eine zusätzliche interne Erschließung gibt es für den Innenhof am Rohrbogenwerk.

Zur direkten Anbindung des Gewerbegebietes an den U-Bahnhof Ahrensburg wird die mittige Erschließungsstraße als barrierefreie Fuß- und Radverkehrsverbindung über die U- und Fernbahnstrecke fortgesetzt. Hier schließt auf der Südseite der Bahnstrecke der Rundwanderweg an. Die Anbindung an den U-Bahnhof Ahrensburg West mit Querung der Fernbahnstrecke auf der Ebene +1 erfolgt über eine ins Gelände integrierte Treppen- und Rampenanlage südlich der Fernbahn. Nördlich der Bahn - Richtung Hamburger Straße - ist eine, ebenfalls barrierefreie Treppen- und Rampenanlage in die Nordostfassade des Parkhauses integriert über die auch die verschiedenen Parkdecks erschlossen werden. So ist der Weg zwischen U Bahnhof und Gewerbegebiet mit der vorhandenen Freiraum- und neuen Baustruktur gut verknüpft.

Der Anschluss an das östlich gelegene Wohngebiet Kirschplantage wird für Fußgänger und Radfahrer sichtbarer gestaltet. Entlang des U-Bahntroges verläuft auf der Nordseite eine zusätzliche Fuß- und Radwegverbindung.
Die Radverbindung nach Wulfsdorf kann über den Ahrensburger Friedhof geführt werden und wird um eine Treppen-/Rampenanlage am Bahnhofsvorplatz ergänzt.

Konzeptentwicklung Nutzungsverteilung

- Wohnen
- Wohnen und Gewerbe
- Dienstleistung und Gewerbe
- Park+Ride
- III + D Gebäude 3 Geschosse + Staffelgeschoss
- III Gebäude 3 Geschosse
- II + D Gebäude 2 Geschosse + Staffelgeschoss
- II Gebäude 2 Geschosse
- I + D Gebäude 1 Geschoss + Staffelgeschoss
- Gebäude Bestand
- Grünfläche
- Gewässer
- Untersuchungsgebiet

Rahmenplan Stadteingang West
Gebäudetypen

Auftraggeber:

Stadt Ahrensburg

Auftragnehmer:

Büro Düsterhöft
Architektur und Stadtplanur

BPW HAMBURG
STADTPLANUNG • FORSCHUNG • BERATUNG
JÜCHUMSEN SCHNEIDER GBR

M: 1:5.000
(im Original (Din A3))

August 2010

0 100 200

Bautypen

Im zentralen Bereich entlang der Fernbahnstrecke überwiegt eine mehrgeschossige Zeilenbebauung als offene Hofstruktur. Die Typologien für Wohnen sind überwiegend Reihenhäuser oder 2- bis 3-geschossige Mehrfamilienhäuser mit ca. 6-8 Wohneinheiten in Anlehnung an die umgebende Bebauungsstruktur.

Bautypenverteilung im Rahmenplangebiet

Teilbereich Stadteingang

Nutzungs- und Baustruktur

Südlich der Hamburger Straße wird eine neue Siedlungskante als Pendant zur grünen Kante des Friedhofes formuliert. In Anlehnung an die heutige Parzellenteilung bilden 50-60 m tiefe Baufelder eine robuste Struktur für eine schrittweise Ergänzung und Ausbau der bestehenden Nutzungen. So können das neue Parkhaus u.a. mit öffentlichen Nutzungen im Erdgeschoss und die Bestandsnutzungen in die Hofstruktur mit zwei- bis dreigeschossigen Zeilen gut integriert werden. Nutzungsschwerpunkt sind gewerbliche Nutzungen, Dienstleistungen, Ergänzungsnutzungen des Friedhofs und Gastronomie mit Wohnmöglichkeiten direkt am Betrieb.

Im Süden könnte als baulicher Auftakt ein „Haus der Natur“ mit Ausstellungsflächen im Außenraum zum Naturschutzgebiet Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal und der Burganlage Arnesvelde errichtet werden. Voraussetzung wäre in Verlängerung des Weges am Hopfenbach eine zusätzliche Querung der B 75 und der Fernbahnstrecke. Dies könnte ein Projekt im Rahmen der Tourismusförderung sein.

Die Hamburger Straße erhält den Charakter eines Boulevards: ein ca. 12 m breiter Streifen als Baumallee mit Fuß- und Radweg, Kundenparkplätzen und Flächen für Anlieferung.

Der Bahnhofsvorplatz mit Bushaltestellen und Fahrradabstellanlagen hat eine Verteilerfunktion ins Wohnquartier Ahrensburg West, ins Gewerbegebiet und in die Landschaftsräume zu beiden Seiten der Hamburger Straße und wird entsprechend umgestaltet. Ein zweiter barrierefreier Bahnausgang nach Norden sollte realisiert werden.

Freiraum und Erschließung

Zur Anbindung des Gewerbegebietes West und des Naturschutzgebietes Stellmoor-Ahrensburger Tunneltal sind zwei Bahnstrecken auf unterschiedlichen Niveaus zu queren. Dies erfolgt über eine Rampe entlang des Park and Ride-Gebäudes auf der Ebene +1 mit Anschluss an eine Brücke und ein ins Gelände abfallendes Rampenbauwerk entlang der Fernbahnstrecke. Hier ist der Anschluss an den Kuhlenmoorweg gegeben. Für die Querung des U-Bahntrogs steht zunächst die alte Brücke zur Verfügung.

Teilbereich Stadteingang

Studie für ein Park and Ride - Gebäude mit integrierter Brückenanlage
(wrs architekten und stadtplaner BDA)

Teilbereich Gewerbegebiet West

Das Ziel einer nachhaltigen Innenentwicklung gilt nicht nur für die Wohngebiete in Ahrensburg, sondern auch für die Gewerbeflächen.

Im Sinne einer Stärkung der Außendarstellung („Marke“) des Gewerbegebietes am Stadteingang liegt der Fokus auf einer Veränderung, einer intensiveren Ausnutzung und anspruchsvollen Gestaltung der Flächen an der Bahnstrecke und Profilbildung durch das ehemalige Rohrbogenwerk.

Zu den weiteren Maßnahmen gehört die Bestandssicherung der größeren Betriebe südlich der Bogenstraße ebenso wie der Erhalt der kleinteiligen Gewerbestruktur östlich der Brückenstraße.

Wesentliches Element zur Aufwertung ist die direkte und sichtbare Anbindung an den U-Bahnhof Ahrensburg-West.

Teilbereich Gewerbegebiet West

Nutzungs- und Baustruktur

Das Kernstück des Konzeptes bildet eine neue 50-60 m tiefe Bebauungsschiene entlang der Bahnstrecke mit einem „Kopf" am Stadteingang West und dem Rohrbogenwerk im Osten, die den späteren Ausbau der Fernbahnstrecke berücksichtigt. Sie definiert den Stadtraum nach außen und nach innen neu. Die offenen 3- bis 4-geschossigen Blöcke bieten Lärmschutz an der Bahn und eignen sich bei entsprechender Grundrissgestaltung für eine Mischung aus Wohnen und Dienstleistung/Gewerbe.

Den Schnittpunkt mit der Haupterschließung des Gebietes bildet ein öffentlicher Platz, der in den Innenhofbereich des Rohrbogenwerkes überleitet. Mit dem Erhalt der alten Hallenstruktur und neuen umgebenden mehrgeschossigen Gewerbe- und Wohnhöfen entsteht mittig ein halböffentlicher Außenraum, der für ganz unterschiedliche Aktivitäten genutzt werden kann. Für die Entwicklung der alten Industriebrache in Richtung Freizeit, Bildung, Kultur gibt es bereits mehrere Anfragen.

Auch die Grundstücke südlich der Brückenstraße bieten in Teilen Raum für eine Nutzungsintensivierung. Von den Firmen nicht mehr genutzte Flächen könnten hier z.T. langfristig in Wohnbauflächen mit direkter Lage am Naturschutzgebiet umgewandelt werden. Dies bietet sich z.B. in Nähe der Kirschplantage in Verknüpfung mit dem dortigen Wohngebiet an. Mit einer zusätzlichen Sticherschließung könnten z.B. ca. 30 Reihenhäuser entwickelt werden.

Östlich der Brückenstraße erfolgt eine Konsolidierung und behutsame Ergänzung der bestehenden kleingewerblichen Strukturen. Der vorhandene Gewerbehof wird entlang der Brückenstraße um Flächen für gemeinsame Serviceeinrichtungen, Gründerbüros etc. ergänzt.

Die Bogenstraße wird zur Adresse für weitere Firmengründungen. Hier könnten am Rand des Gewerbegebietes im Übergang zum Wohngebiet Kirschplantage ergänzende Bürogebäude (alternativ auch Wohnen) entstehen.

Freiraum und Erschließung

Die Brückenstraße läuft als Sticherschließung ins Gebiet, eine Umfahrung der Blöcke entlang der Bahn ist für Rettungsfahrzeuge, Anlieferung und Parken möglich. Der Innenhof am Rohrbogenwerk ist ebenfalls befahrbar mit einer Zufahrt von der Brückenstraße.

Parallel zur Neubebauung führt ein direkter fußläufiger Weg vom Rohrbogenwerk über den zentralen Platz bis zur Brücke über den U-Bahntrog und weiter zum Ahrensburger U-Bahnhof über eine ins Gelände modellierte Treppen-/Rampenanlage mit Anbindung an das Parkhaus.

Das Gesamtkonzept für das Gewerbegebiet West ermöglicht eine schrittweise Umsetzung. Die Verlagerung einzelner Firmen ist jedoch Vorraussetzung und Schlüssel zur formalen Anbindung an das öffentliche Wegesystem zum U-Bahnhof Ahrensburg-West, welche zurzeit nur über Privatgrund möglich ist.

Baukörperstruktur Gewerbegebiet West und Hamburger Straße

Teilbereich Hamburger Straße

Nutzungs- und Baustruktur

Der langfristige Erhalt der historischen Chausseebebauung südlich der Hamburger Straße ist ein erklärtes Ziel. Daher ist hier ein zukunftsfähiges Konzept zur besseren Verwertung der sehr tiefen Grundstücke erforderlich.

Mit der Anlage einer zusätzlichen Erschließungsstraße entsteht eine Zweitbaumöglichkeit auf den Grundstücken, z.B. für Wohnungsbau. Südlich der neuen Erschließungsstraße, korrespondierend mit der gegenüber liegenden Bahnseite, bilden Flächen für Dienstleistungsnutzungen einen aktiven Lärmschutz für die dahinterliegenden Wohnbauten.

Erforderliche Stellplätze können in Tiefgaragen untergebracht werden. Eine zusätzliche Anbindung an die Brückenstraße im Osten wäre zu prüfen, derzeit ist diese von gewerblichen Nutzungen belegt.

Eine Variante bildet die Lage der zusätzlichen Erschließungsstraße an der Bahn. Auch hier wäre die Option für Wohnbebauung in zweiter Reihe mit passivem Lärmschutz oder auch für eine gewerbliche Nutzung gegeben.

Die Realisierung setzt in jedem Fall eine einvernehmliche Lösung mit der Vielzahl der Eigentümer voraus. Für die Formulierung des Stadteinganges von der Bahnseite aus wäre dieses wünschenswert.

Teilbereich Hamburger Straße

Teilbereich
Quartier am Waldemar-Bonsels-Weg

Die besondere Lage am U-Bahnhof West und am Grünzug Am Neuen Teich prädestiniert das Quartier für eine Nachverdichtung mit Wohnen. Gleichzeitig kann hier ein kleines Quartierszentrum zur Sicherung der Nahversorgung gesichert und ausgebaut werden.

Nutzungs- und Baustruktur

Ein großer Teil der Bestandsgebäude ist bereits modernisiert, bei einigen besteht noch Modernisierungsbedarf. Ein eher langfristiges Ziel ist daher die Ausbildung einer Raumkante entlang des Waldemar-Bonsels-Wegs mit einer 2- bis 3-geschossigen Neubebauung aus Stadtvillen oder Mehrfamilienhäusern, die eine höhere Ausnutzung der Grundstücke im Umkreis der Bahnstation bieten. Zum Grünzug hin wird eine Bebauung in 2. Reihe vorgeschlagen, dazwischen verlaufen grüne Stichwege. Am Ohlendamm wird bereits eine Nachverdichtung durch eine Wohnungsbaugesellschaft (Neue Lübecker) angedacht.

Zur Stärkung der Quartiersmitte werden Maßnahmen zur Aufwertung der Randbereiche um die grüne Platzfläche ergänzt: eine stärkere bauliche Fassung an der Nord- und Westseite, sowie neue Kopfbauten an der Einmündung der Wegeverbindung im Grünzug parallel zum Waldemar-Bonsels-Weg mit Dienstleistungs- und Handelsflächen im Erdgeschoss. Vorraussetzung sind Abriss und Neubau bzw. Ersatz für die Sparkasse und einen Garagenhof.

Auch der Blockinnenbereich zwischen Hamburger Straße und Waldemar-Bonsels-Weg könnte bei einem Ausbau der vorhandenen Stichstraße mit weiteren Wohnbauten (durch Teilung der langen Grundstücke an der Hamburger Straße) ergänzt werden.

Freiraum und Erschließung

Eine Verlängerung des Grünzuges am „Katzenbuckel“ mit der wichtigen Fuß- und Radwegverbindung bis zum U-Bahnhof Ahrensburg West erfolgt über die Wegeverbindung im Grünzug parallel zum Waldemar-Bonsels-Weg bis zum Quartiersplatz. Im Anschluss wird der Waldemar-Bonsels-Weg in seinem südlichen Abschnitt als grüner Straßenzug fußgänger- und radfahrerfreundlicher gestaltet. Die Festsetzung von Vorgärten, Alleebäumen, Materialien und Beleuchtung in der weiteren Planungsphase sollen den Charakter als Boulevard weiter unterstreichen.

Vom Quartiersplatz aus führt auch eine Fuß- und Radwegverbindung in den westlichen Landschaftsraum zur Bredenbekniederung – über den Grünzug am Neuen Teich.

Teilbereich Waldemar-Bonsels-Weg

Schritt nach vorn

Handlungsempfehlungen

Der städtebauliche Rahmenplan Stadteingang West ist ein komplexes Planwerk mit unterschiedlichen Zielrichtungen. Er bereitet zum einen kurzfristige Bauvorhaben vor, zum anderen werden übergeordnete Ziele formuliert und räumlich dargestellt, die sich eher langfristig realisieren lassen. Der Rahmenplan vereint Neubauplanungen und Bestandsentwicklungsprojekte.

Mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept wird die Bedeutung des Stadteingang West als einen der räumlichen Handlungsschwerpunkte der Stadt Ahrensburg in den nächsten Jahren betont. Der Rahmenplan bildet die Basis für eine schrittweise Umsetzung.

Akzeptanz schaffen

Bauvorhaben lösen in Ahrensburg generell ein großes öffentliches Interesse aus. Zukunftswerkstätten und zahlreiche vergleichbare Veranstaltungen zur künftigen Stadtentwicklung in Ahrensburg belegen die Bereitschaft, sich kritisch mit geplanten Veränderungen auseinanderzusetzen. Eine frühzeitige und kontinuierliche Beteiligung der Betroffenen und Interessierten ist daher auch im Bereich des Stadteingangs West zu empfehlen. In den einzelnen Teilbereichen des Rahmenplanes sind Anwohner- und Eigentümerbeteiligungen notwendig, um Akzeptanz für die jeweiligen Pläne zu schaffen. Angesichts der z.T. weitreichenden Stadtumbauziele des Rahmenplans ist eine Beteiligung zu empfehlen, die über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus geht.

Fast alle Grundstücke im Gebiet des Rahmenplans sind in der Hand von Privateigentümern. Mit dem Rahmenplan und auch der Bauleitplanung kann ein Entwicklungsziel festgelegt werden, die Entscheidung zur Umsetzung bleibt bei dem jeweiligen Eigentümer. Der Rahmenplan Stadteingang West verdeutlichlicht, welche Entwicklungspotenziale in dem Gebiet stecken. Dadurch sollen Eigentümer zu einer Entwicklung angeregt werden. Einige Grundstücke spielen durch ihre Lage eine Schlüsselrolle für die Umsetzung wesentlicher Ziele des Rahmenplans, z.B. das am Bahnhofsvorplatz gelegene durch ein griechisches Restaurant genutzte Gebäude oder das Areal des Baustoffhandels am westlichen Ende der Bogenstraße. In diesen Beispielen sind Gespräche mit den Eigentümern besonders wichtig, um den Rahmenplan Schritt für Schritt umzusetzen.

Für die Entwicklung des Teilbereichs Gewerbegebiet West ist neben dem Areal des Baustoffhandels das ehemalige Rohrbogenwerk von großer Bedeutung. Im ISEK werden dessen Entwicklungspotenziale in Form eines „Schlüsselprojekts“ hervorgehoben, von dem eine wichtige Ausstrahlung auf die gesamte Stadt ausgehen kann. Nach einigen Jahren des Leerstands sind zuletzt verschiedene potenzielle neue Nutzer aktiv geworden. Daraufhin wurde die Neuaufstellung eines Bebauungsplans begonnen. Gespräche mit Eigentümern und möglichen künftigen Nutzern des Rohrbogenwerks genießen folglich ebenfalls Priorität für die Quartiersentwicklung.

Besondere Anforderungen an den Dialog über die Weiterentwicklung besteht weiterhin im Bereich des kleinteilig strukturierten Gewerbes zwischen Bogen- und Ladestraße. Einem Einzelgespräch mit dem Eigentümer kann ein runder Tisch mit allen interessierten Gewerbetreibenden folgen.

Im Bereich der Wohnungsbestände lassen sich zwei Akteure bzw. Akteursgruppen als Ansprechpartner hervorheben: die Neue Lübecker Norddeutsche Baugenossenschaft eG sowie die Eigentümer der südlichen Hamburger Straße zwischen U-Bahn und Brückenstraße. Der Rahmenplan zeigt für diese Bestände auf, welche Entwicklung langfristig angestrebt wird. Eine Mitwirkung der Eigentümer ist Voraussetzung für die Erreichung dieser Entwicklungsziele.

Ideenskizze zur Verknüpfung des Gewerbegebietes mit dem U-Bahnhof

Ideenskizze für eine behutsame Weiterentwicklung der kleinteiligen Gewerbestruktur zwischen Bogen- und Ladestraße

Qualität entwickeln

Um den hohen gestalterischen Ansprüchen an den Stadteingang West gerecht zu werden, sind städtebauliche Wettbewerbe ein geeigneter Weg, funktional und ästhetisch optimale Lösungen zu finden. Die Inhalte des Rahmenplans bilden dabei Ausgangspunkte für die Formulierung der jeweiligen Wettbewerbsaufgabe.

In drei Teilbereichen ist die Durchführung von Wettbewerben mit dem Ziel einer hohen funktionalen und gestalterischen Qualität besonders wichtig:

- Der Bereich südlich der Hamburger Straße gegenüber des Friedhofs und des U-Bahnhofs. An diesem zentralen Eingangspunkt in die Kernstadt Ahrensburgs besteht ein großer städtebaulicher und nutzungsbezogener Aufwertungsbedarf.

- Das Areal des ehemaligen Rohrbogenwerks. Für diese Gebäude und Flächen sind Nutzungsbausteine gefragt, die wirtschaftlich tragfähig sind und miteinander derart harmonieren, dass ein attraktiver Nutzungsmix entsteht, der eine positive Ausstrahlung für das gesamte Umfeld entfaltet.

- Für die Wohnungsbestände der Neuen Lübecker Baugenossenschaft bietet sich ebenfalls ein kooperatives Verfahren zur Konzeptentwicklung an. Dabei können verschiedene Teams aus Stadtplanern und Architekten Vorschläge entwickeln, wie das Wohnquartier verdichtet werden und seine Attraktivität gesteigert werden kann.

Verbindlichkeit anstreben

Städtebauliche, funktionale und gestalterische Grundsätze aus dem Rahmenplan fließen in den Flächennutzungsplan und die Bebauungspläne ein. Formal ist ein städtebaulicher Rahmenplan gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB als abwägungserheblicher Belang in der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Bestehendes Planungsrecht im Geltungsbereich des Rahmenplans Schlossviertel ist zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Die Zielsetzungen des Rahmenplans sind bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu berücksichtigen. Bebauungspläne müssen ausgehend von den Rahmenplaninhalten geändert oder neu aufgestellt werden.

Weitere Einflussmöglichkeiten auf die Umsetzung der Zielsetzungen des Rahmenplans eröffnen städtebauliche Verträge nach § 11 BauGB. Private Eigentümer können darüber u.a. zur Übernahme von Planungs- und Grundstücksaufbereitungskosten verpflichtet werden, städtebauliche Zielsetzungen können vertraglich geregelt werden und damit der Rahmenplan und der Bebauungsplan verbindlich ergänzt werden.

Schlüsselprojekte entwickeln

Bei der Entwicklung des Stadteingangs West handelt es sich um Baumaßnahmen im Bestand. Daher wurde bei dem Rahmenplanentwurf Wert darauf gelegt, dass sich alle vorgeschlagenen Maßnahmen unabhängig voneinander entwickeln lassen. Dieser Anspruch trägt auch der Tatsache Rechnung, dass sich ein Großteil der Flächen in Privatbesitz befindet und z.T. mit mehreren Eigentümern ein Vorhaben verhandelt werden muss. Zudem ist die zeitliche Komponente der behutsamen Umstrukturierung im Bestand nicht bestimmbar und hängt z.B. von zukünftigen Betriebsverlagerungen bzw. Abwanderungen oder von Rückbauwünschen im Baubestand ab.

Dennoch gibt es mehrere Schlüsselstellen und Projekte, die für das gesamte Gebiet und darüber hinaus von großer Bedeutung sind:

Das **Rohrbogenwerk** sollte möglichst zeitnah einer Nutzung zugeführt werden, die einerseits den Gebäudebestand weitestgehend berücksichtigt, zum anderen nicht mit den Rahmenplanzielsetzungen kollidiert, das Gewerbegebiet West in einen Standort zum Arbeiten und Wohnen umzustrukturieren. Ein Nutzungskonzept in den Bereichen Freizeit/ Kultur oder Bildung scheint dafür besonders geeignet.

Die **Brücke** über die Fern- und U-Bahngleise ist Dreh- und Angelpunkt für eine Verknüpfung von Nahverkehr, Wohn- und Arbeitsstätten sowie der Natur miteinander. Die derzeitige Fußgängerbrücke mit Treppenanlage ist dieser Aufgabe nicht gewachsen. Die Entwicklung von Wohnbau- und neuen Gewerbeflächen und erst recht eine Umnutzung des Rohrbogenwerks, die hohe Publikumsverkehre erzeugt, wird diesen Missstand noch verschärfen. Das Schlüsselgrundstück für die Erschließung ist der Baustoffhandel der Firma Brinckmann. Hier sollten unbedingt und zeitnah Gespräche mit dem Eigentümer geführt werden, um die Erschließung zu sichern.

Der **Stadteingang** sollte nach und nach städtebaulich und architektonisch aufgewertet werden, um ein Zeichen von hohem symbolischen Wert für die gesamte Entwicklung des Stadteingangs West zu setzen. Insbesondere auch um die Chance zu nutzen im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Park and Ride Parkhauses einen einheitlichen bzw. harmonischen architektonischen Ausdruck zu finden. Gespräche mit den Grundeigentümern und Gewerbetreibenden sind zeitnah zu führen, um Flächen zu sichern und um ggf. nötige Folgeprojekte (z. B. „Trauerzentrum“ auf dem Friedhofsgelände mit Anbindung des Steinmetzbetriebes und des Blumenhandels).

Mit der **Umstrukturierung** des Bereichs am **Waldemar-Bonsels-Weg, Ecke Hamburger Straße / Rantzaustraße** sollte ebenfalls zügig begonnen werden. Dieser Bereich ist eine Schlüsselstelle für die Verknüpfung der Fuß- und Radwegeverbindungen mit den überörtlichen Grünzugsystemen. Dieser funktionale Anspruch sollte sich auch in einer städtebaulichen Neuordnung der Ecksituation wiederfinden. Derzeit wird das Gebäude der Sparkassenfiliale nur noch temporär und teilweise genutzt. Die hauptsächliche Dienstleistung besteht in der Bereitstellung von Serviceautomaten. Auch hier sollten Gespräche mit den Grundstückseigentümern gesucht werden und die konzeptionellen Ansätze des Rahmenplanes für diesen wichtigen Ort konkretisiert werden.

Appendix

Literaturverzeichnis

ISEK Ahrensburg, Büro Düsterhöft / BPW Hamburg, 2010

Lärmaktionsplan, urbanus GbR, 2008

Masterplan Verkehr Ahrensburg, Gertz Gutsche Rümenapp / urbanus GbR, 2010

Studie für ein Park and Ride – Gebäude mit integrierter Brückenanlage, wrs architekten + stadtplaner BDA, 2009

Abbildungsverzeichnis

Alle Abbildungen BPW Hamburg / Büro Düsterhöft mit Ausnahme von:

Seite 5; or: Flächennutzungsplan, Stadt Porta Westfalica, 2008

Seite 5; m: Bebauungsplan Staufener Straße, Gemeinde Sölden, 2010

Seite 10; ul: Luftbild, Stadt Ahrensburg, 2009

Seite 36; ur: Studie für ein Park and Ride – Gebäude mit integrierter Brückenanlage, wrs architekten + stadtplaner BDA, 2009