

**Städtebaulicher Vertrag über Planungsleistungen
nach § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB**

Die Projektgesellschaft Lindenhof vertreten durch

[REDACTED]

[REDACTED]

und

die [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

- nachfolgend „Projektgesellschaft“ genannt -

und

die Stadt Ahrensburg, Manfred-Samusch-Straße 5, 22926 Ahrensburg, vertreten durch Herrn Bürgermeister Michael Sarach,

- nachfolgend „Stadt“ genannt -

schließen folgenden Städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB:

Präambel

Die Stadt Ahrensburg ist Eigentümerin des Flurstücks Nr. 394, Flur 9 „Lindenhof“. Das Grundstück liegt zentral im Ahrensburger Stadtgebiet und wird derzeit als gebührenpflichtiger Parkplatz genutzt. Die Projektgesellschaft ist mit dem Wunsch an die Stadt herangetreten, einen Teil zu erwerben und zu bebauen. Die Fläche umfasst eine Größe von ca. 4.300 m², wovon etwa 1.400 m² als Straßenverkehrsfläche genutzt werden.

Der Bereich verfügt über keinen rechtsverbindlichen Bebauungsplan (B-Plan). Im Flächennutzungsplan (FNP) von 1974 sowie im Landschaftsplan (LPlan) ist die Fläche als Mischbaufläche ausgewiesen.

Im Vorfeld der Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für das Lindenhofareal soll ein nichtoffener städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt werden. Das Ergebnis des Wettbewerbs (grundsätzlich der Gewinnerentwurf) soll als Grundlage für den B-Plan dienen.

§ 1

Gegenstand des Vertrages

- (1) Gegenstand des Vertrages ist die Beplanung des Lindenhofareals. Hierzu soll ein städte- und hochbaulicher Wettbewerb im nichtoffenen einphasigen Verfahren durchgeführt werden. Hierfür trägt die Projektgesellschaft ihre Kosten sowie die von Dritten.
- (2) Die Stadt Ahrensburg ist Eigentümerin des in der **Anlage 1** dargestellten Lindenhofgrundstückes. Das Grundstück ist derzeit der Projektgesellschaft anhand gegeben.

§ 2

Städtebaulich-hochbaulicher Wettbewerb

- (1) Die Projektgesellschaft wird für die Durchführung des Wettbewerbes 6 Planungsbüros mit der Erstellung einer Wettbewerbsarbeit beauftragen. Jedem der beauftragten Büros soll anteilig von der Wettbewerbssumme hierfür ein Bearbeitungshonorar in Höhe von 5.000,- € netto zur Verfügung gestellt werden.
- (2) Die Projektgesellschaft verpflichtet sich zur Übernahme der Kosten für die Durchführung des Wettbewerbes einschließlich der Aufwandsentschädigungen und der der Bürgerbeteiligung.
- (3) Im Falle der Beauftragung eines Wettbewerbsteilnehmers werden die erbrachten Leistungen bis zur Höhe des gezahlten Bearbeitungshonorars nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.
- (4) Mit der Übernahme der Planungskosten nach diesem Vertrag ergibt sich gemäß § 1 Abs. 3 S. 2 BauGB kein Anspruch der Projektgesellschaft zur Aufstellung eines Bebauungsplans mit einem bestimmten Inhalt, insbesondere im Hinblick auf eine bestimmte Anzahl von Wohneinheiten oder eine bestimmte Geschossfläche.

§ 3

Grundlagenermittlung

- (1) Vor Durchführung des Wettbewerbs sind die verkehrstechnischen, nutzungsrelevanten und baulichen Belange zu überprüfen, sofern und soweit sie für die Bebauung des Lindenhofareals und für die Abwägung der hierfür erforderlichen Bauleitplanung erforderlich sind.
- (2) Die Projektgesellschaft hat ein unabhängiges Büro mit der Bedarfsermittlung der Nutzungen am Standort Lindenhof (vgl. **Anlage 2**) beauftragt.

§ 4

Ziele und Inhalte

- (1) Für die Durchführung des Wettbewerbes wird der als **Anlage 3** beigefügte Auslobungstext vereinbart.

- (2) Falls die Projektgesellschaft (oder Rechtsnachfolger) das Projekt nicht ausführt, gehen die Eigentums- und Nutzungsrechte an den Wettbewerbsergebnissen, wie in Abschnitt 6.14 Absatz 1 des Auslobungstextes ausgeführt, an die Stadt Ahrensburg über.
- (3) Im Auslobungstext sind Anforderungen und Maßgaben der Stadt eingeflossen, insbesondere im Abschnitt 5. Wesentliche Abweichungen von den Wettbewerbsergebnissen gemäß Abschnitt 6.14 Absatz 2 des Auslobungstextes dürfen nicht ohne die Zustimmung der Stadt Ahrensburg vorgenommen werden. Bei Verstoß hiergegen setzt die Stadt eine angemessene Vertragsstrafe fest, die der Höhe nach geeignet ist, wirtschaftliche Vorteile des Investors bei Nichteinhalten auszugleichen.

§ 5

- (1) Ein Kaufvertrag mit aufschiebender Bedingung wird zeitgleich geschlossen.
- (2) Die Veräußerung eines Teils des Flurstücks Nr. 394 erfolgt unter der Bedingung, dass die zur Realisierung vorgesehene städtebauliche, architektonische und freiräumliche Konzeption unter Wahrung des dem Urheber zustehenden Verwertungsrechts realisiert wird. Zur Sicherung der Ausloberziele sollen im Grundstückskaufvertrag Rechte der Stadt Ahrensburg für den Fall vorgesehen werden, dass der entsprechende Entwurf nach der Veräußerung nicht zur Ausführung gelangt.

§ 6

Bürger- und Gremienbeteiligung

Die Projektgesellschaft verpflichtet sich, sich aktiv an einer Bürgerbeteiligung einzubringen. Hierzu gehört insbesondere die Verpflichtung, an Informationsveranstaltungen für Bürger, Betroffene und andere an der Planung interessierte Gruppen mitzuwirken. Des Weiteren verpflichtet sich die Projektgesellschaft, an öffentlichen sowie nicht öffentlichen Gremiensitzungen teilzunehmen. Im Gegenzug verpflichtet sich die Stadt, die Projektgesellschaft an den Gremiensitzungen angemessen zu beteiligen.

§ 7

Weitere Verträge

Die Stadt und die Projektgesellschaft sind sich darüber einig, dass vor Bebauung des Lindenhof-Grundstückes weitere städtebauliche Verträge geschlossen werden. Insbesondere sind sich die Parteien darüber einig, dass die Kosten von Dritten und die Eigenkosten der Projektgesellschaft für den vorhabenbezogenen B-Plan, der nach erfolgreicher Durchführung des vorgenannten Wettbewerbes aufgestellt werden soll, und für die Änderung des Flächennutzungsplans von der Projektgesellschaft übernommen werden.

§ 8**Haftungsausschluss zugunsten der Stadt Ahrensburg**

Ein Anspruch auf Aufstellung der Bauleitpläne kann durch diesen Vertrag nicht begründet werden. Eine Haftung der Stadt für etwaige Aufwendungen der Projektgesellschaft, die diese im Hinblick auf die Aufstellung der Bauleitpläne und den Vollzug dieses Vertrages tätigt, ist ausgeschlossen. Privatrechtliche Vereinbarungen bleiben hiervon unberührt.

§ 9**Rechtsnachfolge**

- (1) Die Projektgesellschaft verpflichtet sich, die Verpflichtungen aus diesem Vertrag auch einem etwaigen Rechtsnachfolger aufzuerlegen, verbunden mit der Verpflichtung der Weitergabe der Verpflichtung an weitere Rechtsnachfolger.
- (2) Die Weitergabe von Rechten aus diesem Vertrag ist grundsätzlich ausgeschlossen. Ausnahmen hiervon sind schriftlich von der Stadt zu genehmigen
- (3) Die Projektgesellschaft kann ihre Verpflichtungen aus diesem Vertrag nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung der Stadt an einen Dritten übertragen. Die Stadt kann die Zustimmung nur aus wichtigem Grund versagen, der insbesondere dann vorliegt, wenn der in Aussicht genommene Rechtsnachfolger nicht die hinreichende Gewähr dafür bietet, dass er die in diesem Vertrag vereinbarten Verpflichtungen erfüllt. Die Projektgesellschaft wird von ihren Verpflichtungen erst dann frei, wenn der Rechtsnachfolger sie verbindlich übernommen und die Stadt die Projektgesellschaft aus der Haftung entlassen hat.
- (4) Im Falle des Verstoßes gegen die vorstehende Verpflichtung verpflichtet sich die Projektgesellschaft zur Zahlung einer Vertragsstrafe in Höhe von 100.000,- € (in Worten: einhunderttausend Euro) unter Verzicht auf die Einrede des Fortsetzungszusammenhangs. Weitergehende Schadensersatzansprüche bleiben hiervon unberührt.

§ 10**Schlussbestimmungen**

- (1) Sollten Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden oder sollte sich in dem Vertrag eine Lücke herausstellen, so soll hierdurch die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt werden. Anstelle der unwirksamen oder ungültigen Bestimmungen oder zur Ausfüllung der Lücke soll eine angemessene Regelung gelten, die, soweit rechtlich möglich, dem am nächsten kommt, was die Vertragsschließenden gewollt haben oder nach Sinn und Zweck des Vertrages gewollt haben würden, wenn sie diesen Punkt bedacht hätten.
- (2) Die Vertragsparteien werden die im Rahmen dieses Vertrages vom Vertragspartner erhaltenen Informationen, Unterlagen etc. vertraulich behandeln und nur zum Zwecke der Durchführung dieses Vertrages verwenden. Eine Weitergabe von Daten an Dritte ist – soweit es nicht die unmittelbare Vergabe von Aufträgen betrifft – nur in Abstimmung mit dem Vertragspartner möglich.

- (3) Diesem Vertrag liegen die **Anlage 1 (Grundstück)**, die **Anlage 2 (Markt- und Standortanalyse)** sowie die **Anlage 3 (Auslobungstext inkl. Verkehrstechnische Untersuchung)** bei. Die Anlagen sind Bestandteil des Vertrages. Die Vertragspartner bestätigen, dass ihnen die Anlagen vorliegen und sie hiervon Kenntnis genommen haben.
- (4) Der Vertrag ist dreifach ausgefertigt, jede Vertragspartei erhält eine Ausfertigung.

Ahrensburg, den

Ahrensburg, den

.....

Stadt Ahrensburg
Der Bürgermeister

.....

[Redacted signature block]

Ahrensburg, den

Ahrensburg, den

.....

[Redacted signature block]

.....

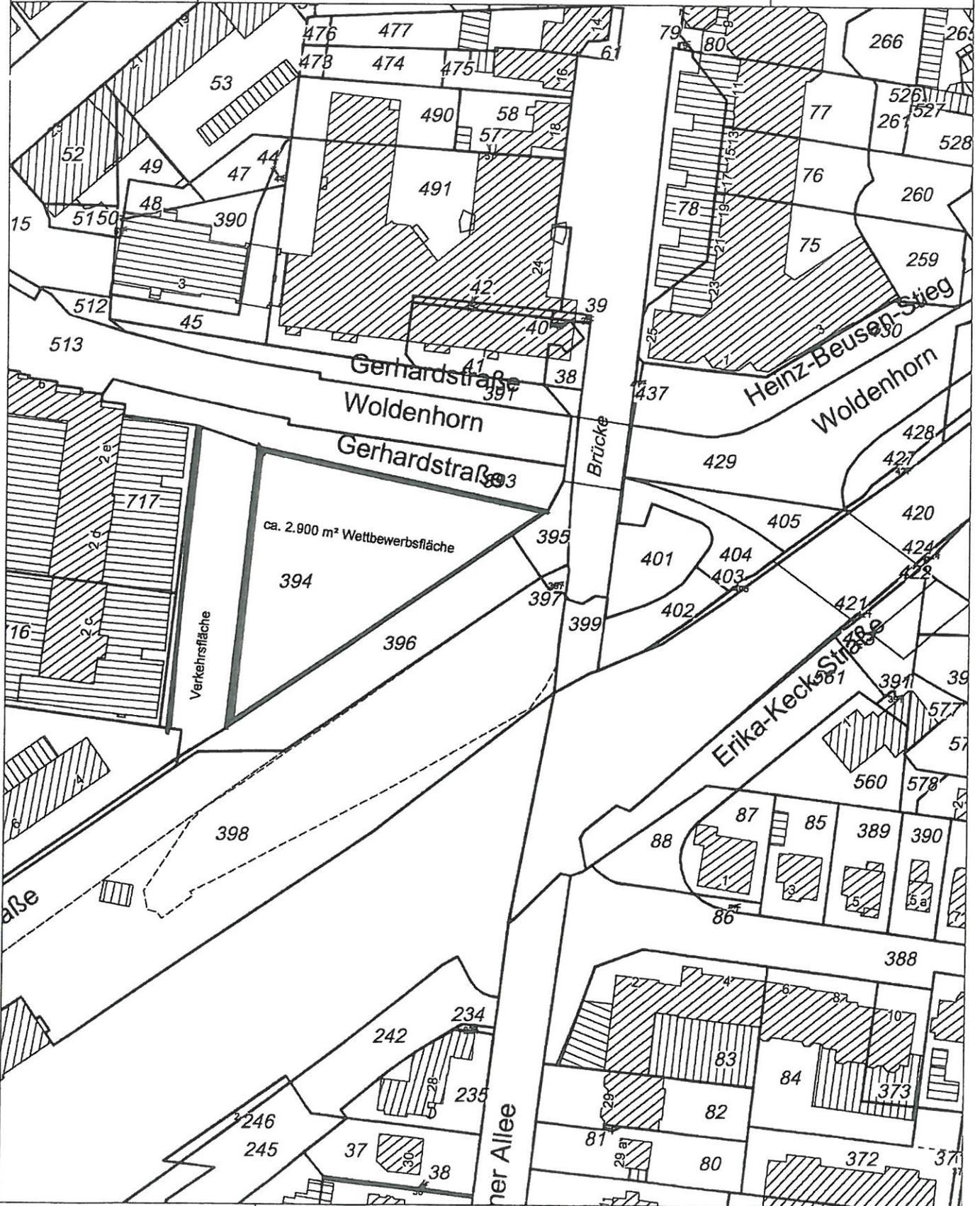
[Redacted signature block]



Wettbewerbsgebiet Lindenhof

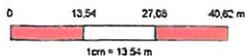
Anlage 1

Datum: 15.10.2013



M 1 : 1354

© GeoBasis-DE/LVermGeo SH
(www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de)



empirica

Forschung und Beratung

empirica ag
Zweigniederlassung Bonn

Kaiserstr. 29
D- 53113 Bonn

Tel.: 0228 / 914 89-0

Fax: 0228 / 217 410

bonn@empirica-institut.de

www.empirica-institut.de

**Markt- und Standortanalyse für ein
Wohnungsbauvorhaben in Ahrensburg,
Lindenhof/ Bahnhofstraße/ Wilhelmstra-
ße/ Woldenhorn**

Auftraggeber: HOCHTIEF Hamburg GmbH

Ansprechpartner: Thomas Abraham, Philipp Schwede

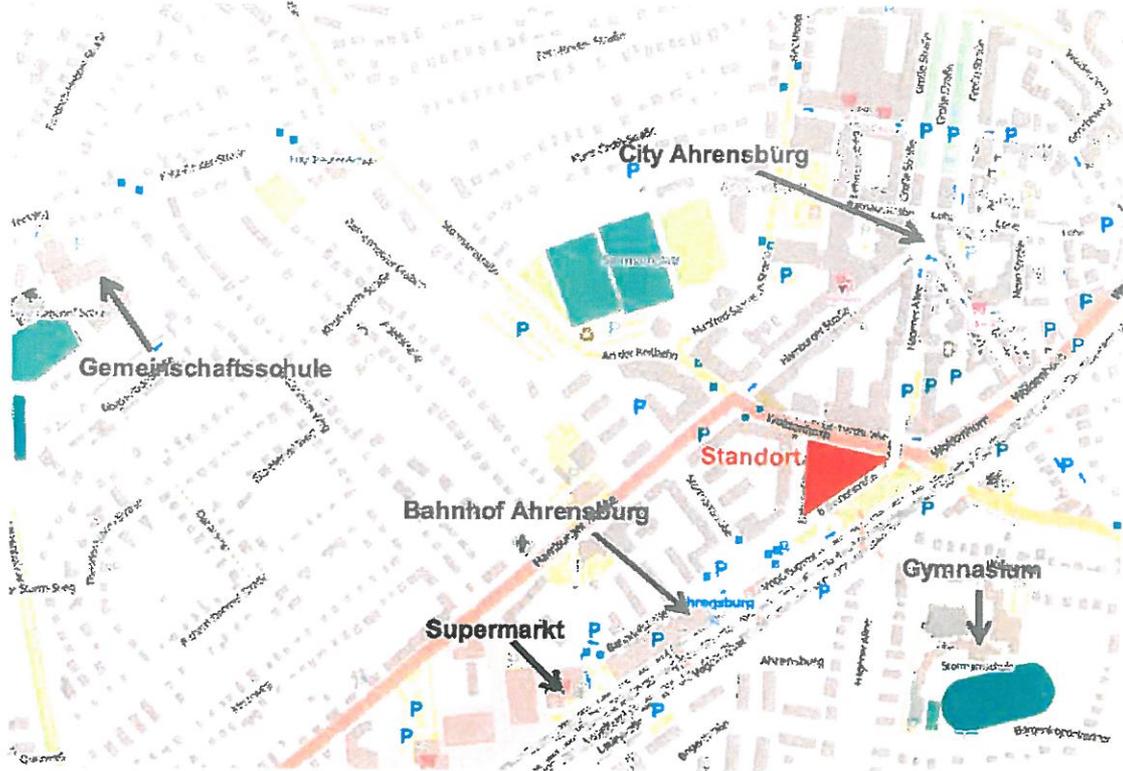
Projektnummer: 2012170

Bonn: Dezember 2012

INHALTSVERZEICHNIS

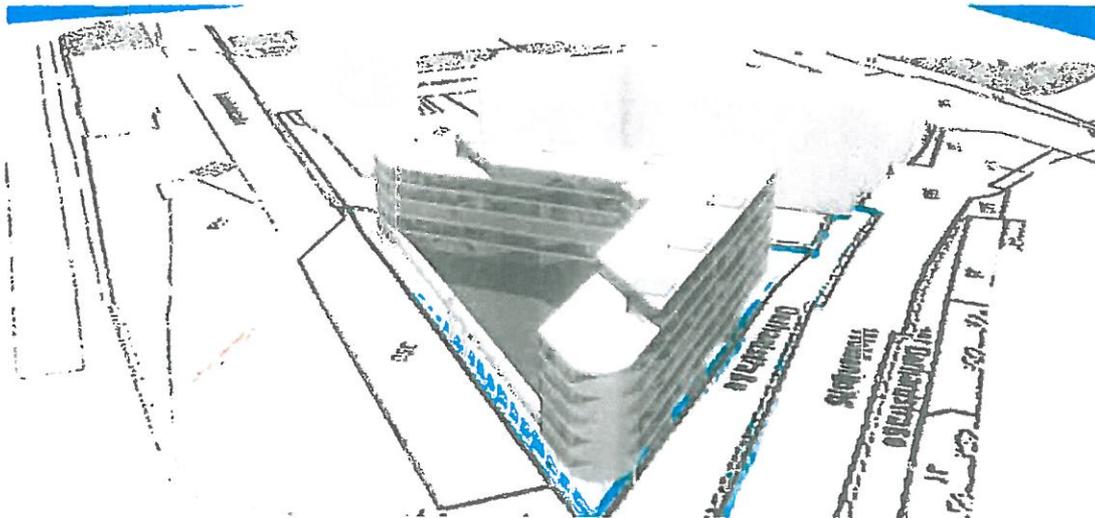
1. Hintergrund	2
2. Standorteinschätzung	4
3. Immobilienmarkt	7
3.1 Preisniveaus	7
3.2 Bautätigkeit	8
3.3 Neubauprojekte	10
4. Essentials	13
4.1 Makroperspektive: Bevorzugter Wohnstandort im ersten Ring um Hamburg	13
4.2 Mikroperspektive: Zentrale Lage mit Einschränkungen	14
4.3 Mietwohnungen mit mittleren Größen am Standort	14

Abbildung 2: Mikrostandort „Bahnhofstraße/ Wilhelmstraße/ Woldenhorn“ in Ahrensburg



Quelle: basierend auf www.openstreetmap.org

Abbildung 3: Planungskonzept „Bahnhofstraße/ Wilhelmstraße/ Woldenhorn“ in Ahrensburg



Quelle: Hochtief Hamburg GmbH

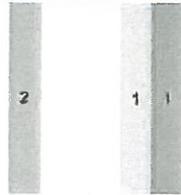
2. Standorteinschätzung

Abbildung 4: Stärken-Schwächen-Profil des beplanten Standortes „Bahnhofstraße/ Wilhelmstraße/ Woldenhorn“ in Ahrensburg

Faktor	Bewertung		Zellhorizont ca.		Erläuterung:
			Aktuell	Langfristig*	
	-	0	+	-	
Lagefaktoren					
Lage in der Wohnmarktregion	1	1	1	1	Der beplante Standort liegt in der Stadt Ahrensburg. Die Stadt befindet sich im Landkreis Stormarn (Schleswig-Holstein) und liegt nordöstlich von Hamburg. Die Entfernung zur Stadtgrenze von Hamburg beträgt rd. 4 Kilometer. Bis in die Innenstadt von Hamburg sind es 25 Kilometer.
Lage in der Stadt			2	2	Der beplante Standort liegt in der Innenstadt von Ahrensburg. Sowohl zum Bahnhof von Ahrensburg als auch zu den Einkaufsstraßen von Ahrensburg beträgt die Entfernung nur wenige Meter.
Nutzungsqualitäten direktes Umfeld:	1	1	1	1	Durch die Lage in der Innenstadt finden sich im direkten Umfeld sowohl Einzelhandels- auch Wohnnutzungen. Südlich des Standortes verläuft - durch eine Straße getrennt die Bahnstrecke in Richtung Hamburg. An den nördlichen Rand des Standortes grenzt die tiefergelegte B 75 an (Unterführung)
Sozialräumliche Einbindung:			2	2	Mit der Realisierung des beplanten Standortes wird die bestehende Wohnbebauung zwischen Stormarnstraße, Bahnhofstraße und Woldenhorn komplementiert. Eine sozialräumliche Einbindung ist somit gewährleistet und gut zu beurteilen.
Naheholung:	1	1	1	1	Ahrensburg ist Wohnstandort im Grünen in der Wohnmarktregion Hamburg. Im Süden von Ahrensburg finden sich mehrere Naturschutzgebiete, welche Möglichkeiten zum Spazieren, Wandern und Radfahren bieten. Die Entfernung vom Standort aus beträgt rd. 2 Kilometer.
Infrastrukturfaktoren					
Erreichbarkeit OPNV:			2	2	Der Standort ist sehr gut an den OPNV angeschlossen. Nur wenige Meter vom Standort entfernt befindet sich der Bahnhof von Ahrensburg. Von hier verkehrt eine Regionalbahn/ Regionalexpress im Halbstundentakt zum Hamburger Hauptbahnhof. Die Fahrzeit beträgt zwischen 15 und 20 Minuten. Vom Bahnhof verkehren zudem mehrere Stadtbuslinien, die das Ahrensburger Stadtgebiet und die benachbarten Gemeinden erschließen.
Erreichbarkeit MIV:		2		2	Über die A 1 ist Ahrensburg gut an Hamburg angebunden. Die Fahrzeit vom Standort in die Hamburger Innenstadt liegt je nach Verkehrsbelastung zwischen 20 und 30 Minuten. Ebenso weit ist die Entfernung zum Hamburger Flughafen.
Versorgungsangebote:		2		2	Auf Grund der direkten Lage im Zentrum von Ahrensburg kann die Versorgungssituation des Standortes als sehr gut bewertet werden. Rund um den Standort gibt es ein vielfältiges Einzelhandelsangebot, das sowohl den alltäglichen als auch den weitergehenden Bedarf deckt. Im Bereich des Bahnhofes gibt es mehrere Supermärkte. Für ein darüber hinaus gehendes Waren- und Dienstleistungsangebot ist die Hamburger Innenstadt in rd. 25 km in einer halben Stunde mit dem Auto und in 15-20 Minuten mit der Bahn zu erreichen.
Kinder- und Jugendinfrastruktur:	1	1	1	1	Der nächstgelegene Kindergarten ist die Kindertagesstätte in der Adolfstraße in rd. 300 Metern Entfernung. Zudem gibt es eine Kindertagesstätte "die Kletterfritzen", welche 800 Meter vom Standort entfernt liegt. Drei weitere Kindergärten finden sich im Umkreis von 1,5 Kilometern. In Ahrensburg gibt es insgesamt vier Grundschulen. Die Grundschule in der Schulstraße ist rd. 1,3 Kilometer entfernt. Zwei weitere Grundschulen liegen in einem Umkreis von 2 Kilometern um den beplanten Standort (Schlimmelmannstraße, Ahrensfelde Weg). Weiterführende Schulen gibt es in der Waldstraße in 350 Metern Entfernung (Gymnasium), am Reesenbütteler Redder in rd. 2 km Distanz (Gymnasium) sowie am Wulfsdorfer Weg in 1,2 Kilometer Entfernung (Gesamtschule).

"Weiche Faktoren" Mikrolage

Lärmbelastung:



Der geplante Standort grenzt direkt an die B 75 an (Woldenhom). Die Bundesstraße verläuft tieferversetzt zum Standort und wird an der östlichen Grenze des Standortes durch eine Brücke überspannt. Die Lärmbelastung durch die Bundesstraße ist - trotz des Höhenunterschiedes und der Brücke - hoch. An der Bahnhofstraße verläuft die Bahnstrecke zwischen Bad Oldesloe und Hamburg. Die Strecke wird vom Personen- und Güterverkehr genutzt, wodurch eine weitere Lärmbelastung am Standort entsteht. Durch die vorgesehene Bebauung (Orientierung nach Süden, Lärmschutzmaßnahmen) wird die Lärmbelastung in den geplanten Wohnungen geringer als zum jetzigen Zeitpunkt.

Image/Adressbildung:



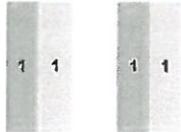
Das Image von Ahrensburg als Wohnstandort ist der Region Hamburg insgesamt positiv. Das Villen- oder auch das Alleeviertel von Ahrensburg sind in der Region als sehr hochwertige Wohnlagen bekannt. Bei Wohnungssuchenden in der Region sind aber auch die durchschnittlichen Lagen z.B. im Neubaugebiet Gartenholz bekannt. Das Image des geplanten Standorts wird vor allem durch die zentrale Lage bestimmt sein. Hier kann das geplante Vorhaben zur Imageaufwertung des gesamten Mikrobereichs beitragen. Durch die vorgesehenen Ladenflächen wird der Standort auch als Einkaufsort bekannt.

Durchgrünung:



Der Grünanteil in Ahrensburg ist sehr hoch. Der Standort selber wird durch Baumreihen umrandet, wobei der Baumbestand an der Bahnhofstraße und Wilhelmstraße sehr alt ist. Grünflächen im direkten Umfeld sind wenig vorhanden.

Sichtbeziehungen:



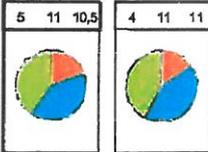
Durch die geplante Bebauung besteht eine Sichtbeziehung zu den Gebäuden an der Wilhelmstraße sowie zu den gegenüberliegenden Gebäuden am Woldenhom. Zudem besteht eine Sichtbeziehung zur Bahnhofstraße und der Bahntrasse. Im Ergebnis werden die Blickbeziehungen von den geplanten Wohnungen bei den Bewohnern die Wahrnehmung eines zentralen Wohnstandortes unterstreichen.

Hauptbewertung
Nebenbewertung



Bewertung:

Pro Faktor: 2 Punkte



Grün = Haupttrend
Blau = Positiv
Orange = Neutral
Rot = Negativ

Abbildung 5: Umfeld des beplanten Standortes „Bahnhofstraße/ Wilhelmstraße/ Woldenhorn“ in Ahrensburg



3. Immobilienmarkt

3.1 Preisniveaus

3.1.1 Eigentumswohnungen

Eine Auswertung der in Ahrensburg angebotenen Eigentumswohnungen zeigt folgende Niveaus und Entwicklungen:

- **Eigentumswohnungen aus dem Bestand** werden in Ahrensburg derzeit im Schnitt (Median) für **2.050 EUR/qm** (1.-3. Quartal 2012) angeboten. **Neubauwohnungen in Ahrensburg** liegen im Schnitt bei **3.800 EUR/qm (Hamburger Niveau)**. Die Neubaupreise in Ahrensburg sind in den letzten Jahren in erheblichem Maß gestiegen.

Abbildung 6: Angebotspreise für Eigentumswohnungen in Ahrensburg, 2006-2012

	2006				2007			
	Bestand		Neubau		Bestand		Neubau	
	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median
Ahrensburg	433	1.566	37	2.148	421	1.639	44	2.227

	2008				2009			
	Bestand		Neubau		Bestand		Neubau	
	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median
Ahrensburg	395	1.721	40	2.299	317	1.742	35	2.306

	2010				2011			
	Bestand		Neubau		Bestand		Neubau	
	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median
Ahrensburg	285	1.783	30	2.473	185	1.946	68	3.249

	Q1-Q2 2012 (IDN Immodaten GmbH)				Q1-Q3 2012 (empirica-systeme)			
	Bestand		Neubau		Bestand		Neubau	
	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median
Ahrensburg	61	1.979	35	3.766	121	2.073	69	3.800

Quelle: 2006 – Q1-Q2 2012: empirica Preisdatenbank (IDN-ImmoDaten GmbH), Q1-Q3 2012: empirica systeme empirica

3.1.2 Mietwohnungen

Eine Auswertung der in Ahrensburg angebotenen Mietwohnungen zeigt folgende Niveaus und Entwicklungen:

- Mietwohnungen aus dem **Bestand** werden in Ahrensburg für **8,3 EUR/qm** (Median 1.-3. Quartal 2012) angeboten. **Neubauwohnungen in Ahrensburg** liegen im Median bei **9,6 EUR/qm**. Die Mieten von Wohnungen aus dem Bestand wie auch von Neubauwohnungen sind in den letzten Jahren in Ahrensburg moderat gestiegen.

Abbildung 7: Angebotsmieten in Ahrensburg, 2006-2012

	2006				2007			
	Bestand		Neubau		Bestand		Neubau	
	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median
Ahrensburg	607	7,9	22	9,1	545	7,6	18	k.A.

	2008				2009			
	Bestand		Neubau		Bestand		Neubau	
	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median
Ahrensburg	518	7,8	23	8,6	511	8,0	16	k.A.

	2010				2011			
	Bestand		Neubau		Bestand		Neubau	
	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median
Ahrensburg	540	7,9	15	k.A.	428	8,0	13	k.A.

	Q1-Q2 2012 (IDN Immodaten GmbH)				Q1-Q3 2012 (empirica-systeme)			
	Bestand		Neubau		Bestand		Neubau	
	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median	Anzahl	Median
Ahrensburg	145	8,1	11	k.A.	176	8,3	35	9,6

Quelle: 2006 – Q1-Q2 2012: empirica Preisdatenbank (IDN-ImmoDaten GmbH), Q1-Q3 2012: empirica systeme empirica

3.1.3 Ladengeschäfte

Eine Auswertung der aktuell in Ahrensburg angebotenen Ladenflächen zeigt:¹

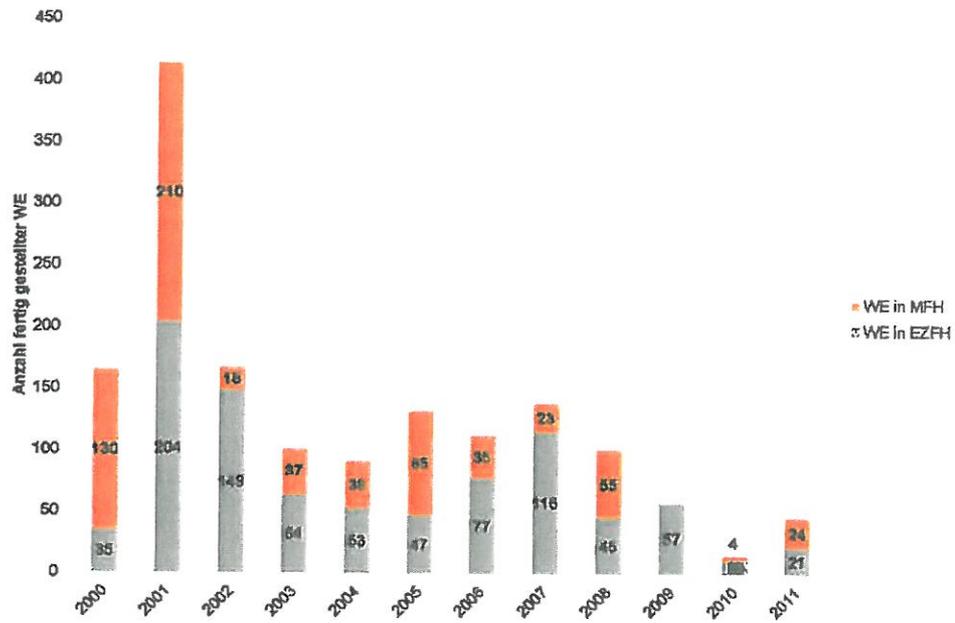
- 11 Angebote im gesamten Stadtgebiet, wobei die meisten Objekte in der Ahrensburger City liegen
- Es werden vor allem ausschließlich Angebote aus dem Bestand (1980er und 1990er Baujahre), es gibt einige wenige Neubauangebote
- Die Qualität der Flächen ist zumeist gepflegt
- Die Preisspanne der angebotenen Flächen reicht von 5 - 30 €/qm (bezogen auf Gesamtfläche, ohne Nebenkosten). Vor allem liegen die Preise zwischen 15 und 25 €/qm.
- Die wenigen Neubauangebote (3) werden zu Preisen von 15 – 30 €/qm angeboten (Fußgängerzone: 26 und 30 €/qm, Randlage City: 15 €/qm)
- Es werden Größen von 26 – 1.016 qm angeboten (Schwerpunkt: 100 – 200qm Gesamtfläche)

3.2 Bautätigkeit

Die Bautätigkeit in Ahrensburg ist in den vergangenen fünf Jahren deutlich zurückgegangen - sowohl bei Ein- und Zweifamilienhäusern als auch bei Geschosswohnungen. Zuletzt, in 2010 und 2011, wurden 14 WE bzw. 45 WE errichtet. Seit 2009 wurden nur 28 Geschosswohnungen fertig gestellt. Die Baugenehmigungen lassen erwarten, dass die Bautätigkeit von Geschosswohnungen in Ahrensburg in 2012 und 2013 leicht zunehmen wird.

¹ Immobilienscout Abfrage Einzelhandel zur Miete am 11.12.2012

Abbildung 8: Fertig gestellte Wohneinheiten in Ahrensburg



Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Statistik Nord

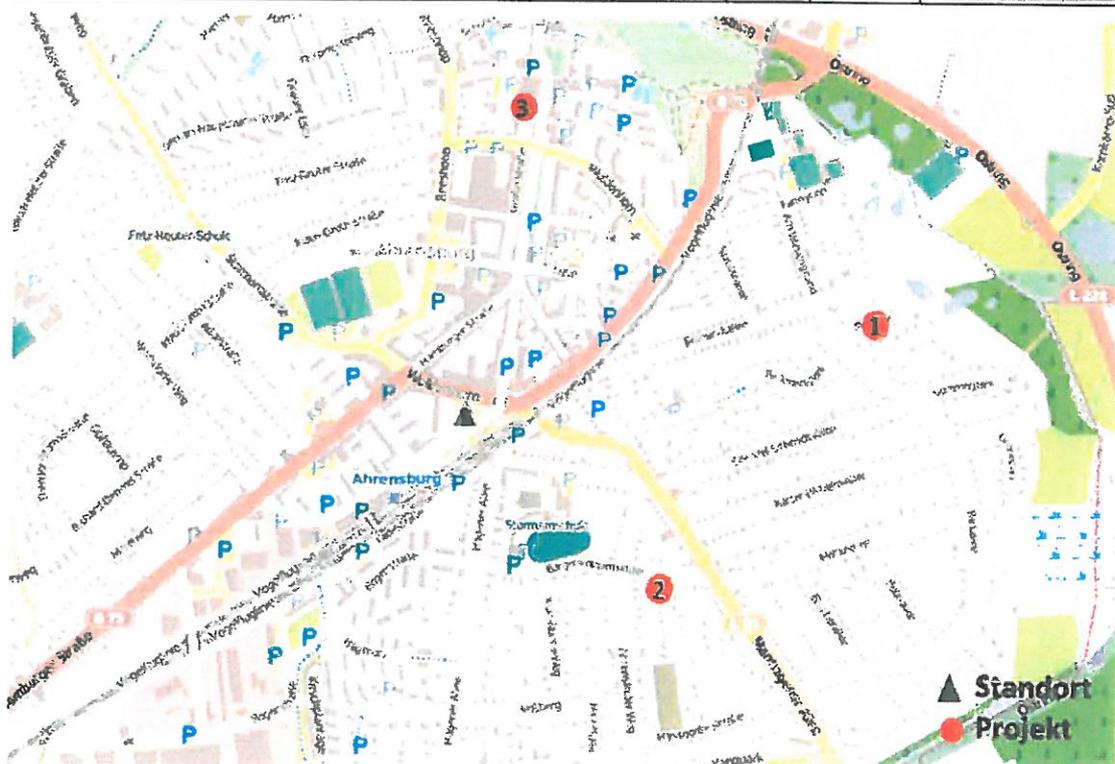
3.3 Neubauprojekte

3.3.1 Eigentumswohnungen

In Ahrensburg konnten lediglich drei Projekte recherchiert werden, in denen Eigentumswohnungen zum Kauf angeboten werden. Das geringe Angebot korrespondiert mit den statistischen Auswertungen der Bautätigkeit in Ahrensburg (siehe Kapitel 3.2).

Abbildung 9: Neubauprojekte -Eigentum – im Einzugsbereich des geplanten Standortes

Nr.	Stadt, Anschrift	Projektgröße (Anzahl WE)	Fertigstellung	Wohnfläche (m ²)	Kaufpreise in EUR	Kaufpreise (in EUR/m ²)	Tiefgarage (in EUR)	Vormerkungsstand	Bilder
1	Ahrensburg Parklaue	5	Ende 2013	alle WE 135 - 202	alle WE 514.200 - 892.400	alle WE 3.800 - 4.400	17.500	alle WE frei	
2	Ahrensburg Hansdorfer Straße/ Hugo Schilling Weg 16-18	30	Frühjahr 2013	alle WE 54 - 143	freie WE 242.900 - 440.700	freie WE 3.650 - 4.000	17.000	7 WE frei	
3	Ahrensburg Bei der Alten Kate 8-10	8	Ende 2013	freie WE 63 - 80	freie WE 189.000 - 265.000	freie WE 2.950 - 3.250	vorhanden	mind. 2 WE frei	



Quelle: eigene Recherche

Die Eckpunkte der recherchierten Projekte:

- Insgesamt werden 43 WE realisiert,
- Zwei Projekte liegen im beliebten Ahrensburger Villenviertel (Nr. 1 und 2), ein Projekt am nördlichen Cityrand in verkehrsbelasteter Lage (Nr. 3),
- Die Spanne der angebotenen Wohnungen reicht von 2.950 – 4.400 €/qm,
- Die Wohnungen sind hochwertig ausgestattet,
- Mindestens 14 WE sind noch verfügbar,
- Der Vermarktungserfolg ist gemischt: Während in der Hansdorfer Straße im Ahrensburger Villenviertel die Vermarktung als gut eingeschätzt werden kann (nur noch 7 WE frei), hat eine schleppende Vermarktung im Projekt „Bei der Alten Kate 8-10“ dazu geführt, dass die Preise mittlerweile um rd. 10% reduziert wurden. Offensichtlich wurde das Preis-Leistungs-Verhältnis angesichts des verkehrlich belasteten Standortes im ersten Schritt nicht an die Nachfrage angepasst.

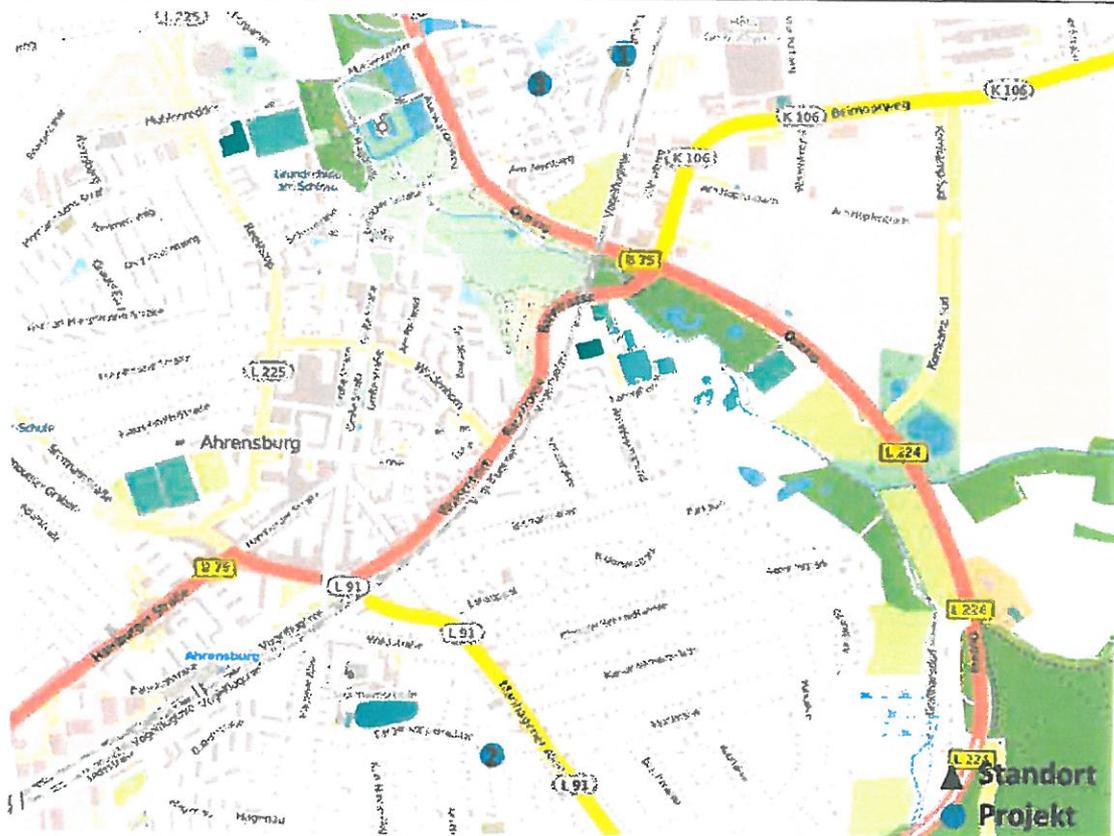
3.3.2 Mietwohnungen

Die geringe Neubautätigkeit in Ahrensburg hat auch zur Folge, dass das Neubauangebot im Mietsegment mengenmäßig begrenzt ist. Die Eckpunkte der drei recherchierten Projekte:

- Die angebotenen Mietwohnungen befinden sich in Projekten mit einem Gesamtvolumen von 117 WE, wobei mindestens ein Projekt eine Bauträgermaßnahme mit Stückverkauf ist (Nr. 2, siehe auch Kapitel 3.3.1).
- Die Projekte liegen nicht in fußläufiger Entfernung zum Ahrensburger Zentrum. Zwei Projekte (Nr. 1 und 3) befinden sich rd. 1km nördlich der Innenstadt in einem Neubaugebiet, ein Projekt (Nr. 2) liegt im Ahrensburger Villenviertel.
- Alle drei Projekte sind nicht durch Verkehrslärm beeinflusst,
- Die Spanne der angebotenen Mieten reicht von 10 – 12,5 €/qm (nettokalt),
- Die Wohnungen sind hochwertig ausgestattet
- Der Vermarktungserfolg der Projekte ist gut, zurzeit stehen lediglich noch 9 WE zur Verfügung.

Abbildung 10: Neubauprojekte -Miete – im Einzugsbereich des geplanten Standortes

Nr.	Stadtteil Adresse	Projekt- größe (Anzahl WE)	Fertig- stellung	Wohnfläche (qm)	Mietpreis (EUR/Mon)	Mietpreis (EUR/qm)	Garage (EUR)	WE frei	Bilder
1	Ahrensburg Otto-Siege-Straße 11-17	63	2012	freie WE 79- 106	freie WE 745 - 1.035	freie WE 11,5- 11,9	50	5 WE frei	
2	Ahrensburg Handorfer Straße/ Hugo-Schilling Weg 16-20	30	Anfang 2013	elle WE 54- 148	z.B. 1.050	z.B. 125	65	mind. 1 WE frei	
3	Ahrensburg Am Marstall	24	2011	freie WE: 57- 143	freie WE: 570- 1.420	freie WE 10	vorhanden	3 WE frei	



Quelle: eigene Recherche

4. Essentials

4.1 Makroperspektive: Bevorzugter Wohnstandort im ersten Ring um Hamburg

- Die Wohnungsmarktregion Hamburg wird in den kommenden Jahren weiter wachsen. Prognosen gehen von einem weiteren deutlichen Einwohner- und damit auch Haushaltszuwachs aus. empirica prognostiziert eine Zunahme der Zahl der wohnungsnachfragenden Haushalte in der Raumordnungsregion Schleswig-Holstein Süd² bis 2025 von 9%. Die günstigen Prognosen erscheinen angesichts der sehr guten wirtschaftlichen Entwicklung und Perspektiven des Hamburger Raums realistisch. Die Zahl der in der Hamburger Wirtschaft beschäftigten Personen ist auch 2011 wieder gewachsen und liegt damit über der gesamtdeutschen Dynamik. Eine wachsende Wirtschaft zieht auch kontinuierlich neue Haushalte in die Stadt.
- Das 31.000 Einwohner zählende Ahrensburg liegt nordöstlich im ersten Ring um Hamburg und ist mit dem Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut an Hamburg angebunden. Ahrensburg ist beliebter Wohnstandort auch für Familien mit Kindern, die aus Hamburg fortziehen ins Grüne. Innerhalb des Kreises Stormarn zählt es zu den höherwertigen Lagen, was vor allem auf das repräsentative Ahrensburger Villenviertel zurückzuführen ist. Darüber hinaus verfügt Ahrensburg aber auch über durchschnittliche Lagen. Als Mittelstadt und größte Stadt im Kreis verfügt Ahrensburg über eine Innenstadt mit einem umfangreichen Einkaufs- und Dienstleistungsangebot.
- Die Geschosswohnungsbautätigkeit in Ahrensburg war in den letzten fünf Jahren eingeschränkt – was weniger ein Grund fehlender Nachfrage war als vielmehr durch ein knappes Neubaufflächenangebot in zentraleren Lagen verursacht wurde. Dementsprechend sind die Kauf- und Mietpreise in Ahrensburg gestiegen, wobei das Wachstum nicht die Dynamik auf dem Hamburger Wohnungsmarkt erreicht. Das Wohnungsmarktkonzept der Stadt Ahrensburg geht davon aus, dass im Zeitraum bis 2030 im Durchschnitt rd. 110 WE pro Jahr (Annahme: die Hälfte davon als Geschosswohnungen) in Ahrensburg marktgerecht gebaut werden können. Gegenüber der Situation in den letzten drei Jahren wäre dies mehr als eine Verdoppelung der Bautätigkeit.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen und zukünftigen Trends können die Rahmbedingungen für das geplante Wohnungsneubauvorhaben in Ahrensburg als günstig bewertet werden.

² Kreise Stormarn, Pinnberg, Herzogtum Lauenburg, Segeberg

4.2 Mikroperspektive: Zentrale Lage mit Einschränkungen

Das geplante Grundstück in der Bahnhofstraße weist folgende Standortqualitäten auf:

- Der Standort liegt sehr zentral am Ahrensburger Bahnhof, wenige Meter entfernt von der Ahrensburger City.
- Das Umfeld des geplanten Vorhabens ist eine gewachsene Wohnbebauung, bestehend aus mehrgeschossigen Wohngebäuden. Somit ist das Projekt städtebaulich integriert.
- Auf Grund der zentralen Lage sind die Standortfaktoren Nähe zu Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten (City ist in 5 Minuten zu Fuß zu erreichen) und Anbindung an den öffentlichen Schienenverkehr (Fahrzeit zum Hamburger Hauptbahnhof: 15 – 20 Minuten ohne Umsteigen) benötigt als sehr gut zu bewerten.
- Die Fahrzeit vom Grundstück zum nächsten Autobahnanschluss liegt bei rd. 10 Minuten und kann als durchschnittlich eingestuft werden.
- Ahrensburg verfügt über ein gutes Angebot an Kitas, Grund- und weiterführenden Schulen, von denen einige vom geplanten Standort aus in wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen sind.
- Abstriche an die Lagequalität ergeben sich durch die Lage des Areals in der Schnittstelle zu einer stark frequentierten Bundesstraße und der Bahntrasse (Personen- und Güterverkehr).

4.3 Mietwohnungen mit mittleren Größen am Standort

Im Ergebnis der geschilderten Standortqualitäten und dem eingeschränkten Neubauangebot in Ahrensburg halten wir am geplanten Standort in erster Linie ein Mietwohnungsprojekt für marktgängig. Dieses Segment funktioniert derzeit in Ahrensburg besser als Eigentumswohnungen, die eher in den sehr guten Ahrensburger Lagen (Villenviertel) gesucht werden. Ein Eigentumswohnungsprojekt in zentraler Lage könnte nach unserer Einschätzung eher funktionieren, wenn der Lärmeinfluss (Straße, Schiene) geringer ist.

Zielgruppen für ein Mietwohnungsprojekt sind Ein- und Zweipersonenhaushalte in einer breiten Alterspanne von 25 bis 65 Jahren. Dies sind zum einen Haushalte im jüngeren und mittleren Alter, die auf eine gute Verkehrsanbindung (Nähe Bahnhof) angewiesen sind, zum anderen ältere Haushalte, die eine zentrale Lage mit kurzen Wegen zum Einkaufen und Versorgen schätzen.

Auf Grund der o.g. Zielgruppenansprache sollten die Wohnungen im Vorhaben eher im mittleren Größenbereich liegen. Dies bedeutet, 60-80qm große Wohnungen sollten den größten Anteil im Projekt haben. Der Anteil großer Wohnungen oberhalb von 100qm sollte gering sein.

Nicht offener, einphasiger, städtebaulich-hochbaulicher Wettbewerb

Auslobung

Entwurf: 10.02.2014

LINDENHOF

in Ahrensburg

ausgelobt durch die

**Projektgesellschaft „Lindenhof“
Hochtief Hamburg GmbH und Baustudio PE GmbH
Bogenstraße 30
22926 Hamburg**

(nachstehend Ausloberin genannt)

im Einvernehmen mit der

**Stadt Ahrensburg
Der Bürgermeister
Manfred – Samusch – Straße 5
22926 Ahrensburg**

(nachstehend Stadt Ahrensburg genannt)

1 ANLASS UND ZIEL DES VERFAHRENS

2 EINORDNUNG IN DEN STADTRÄUMLICHEN KONTEXT

- 2.1 Historische Entwicklung – Das Hotel Lindenhof
- 2.2 Die Stadt Ahrensburg
- 2.3 Nutzungs- und Baukörperstrukturen
- 2.4 Verkehrliche Infrastruktur

3 DARSTELLUNG DES PLANGEBIETS

- 3.1 Lage, Größe und Abgrenzung
- 3.2 Eigentumsverhältnisse und aktuelle Nutzung
- 3.3 Rechtliche Rahmenbedingungen

4 AUSLOBERIN

5 AUFGABENSTELLUNG

- 5.1 Städtebauliche Zielsetzung
- 5.2 Verkehrliche und freiraumplanerische Zielsetzung
- 5.3 Hochbauliche Zielsetzung
- 5.4 Nutzungskonzept Einzelhandel
- 5.5 Nutzungskonzept Büro/Praxen
- 5.6 Nutzungskonzept Wohnen

6 VERFAHREN

- 6.1 Ausloberin
- 6.2 Verfahrensmanagement
- 6.3 Aufgabe
- 6.4 Grundlagen
- 6.5 Teilnehmende
- 6.6 Preisgericht
- 6.7 Bearbeitungshonorar und Preisgelder
- 6.8 Termine
- 6.9 Leistungen
- 6.10 Unterlagen
- 6.11 Vorprüfung
- 6.12 Beurteilungskriterien
- 6.13 Weitere Bearbeitung
- 6.14 Eigentum und Urheberrecht
- 6.15 Rücksendung der Arbeiten
- 6.16 Vertraulichkeit
- 6.17 Sonstiges
- 6.18 Terminübersicht

NACHWEISE

1 ANLASS UND ZIEL DES VERFAHRENS

Das Planungsareal befindet sich in attraktiver Lage am Rande der Ahrensburger Innenstadt (siehe Abb. xx). Mit ca. 32.000 Einwohnern ist Ahrensburg die größte Stadt im Kreis Stormarn. Nordöstlich der Stadtgrenze von Hamburg gelegen, gehört Ahrensburg zum Großraum Hamburg und profitiert deutlich von der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Sogwirkung der Metropolenregion Hamburg.

Das Wettbewerbsgebiet auf dem Gelände des ehemaligen Gasthofs Lindenhof, hat für Ahrensburg eine besondere Bedeutung. Durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof Ahrensburg und einer direkten Lage an Bundes- und Stadtstraßen, präsentiert sich der Standort täglich Bewohnern und einer hohen Anzahl von Berufspendlern. Zudem ist das Gebiet direkt an der Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt platziert, sodass sich hieraus eine zusätzliche Lagegunst ergibt. Das derzeit ausschließlich als unbefestigte Parkplatzfläche genutzte Areal, wird dem Anspruch an ein attraktives Stadtbild sowie dem städtebaulichen Potential nicht gerecht (siehe auch hierzu Anlage S.68 – ISEK).

Um eines der letzten freien Grundstücke in der Innenstadt anspruchsvoll zu entwickeln, strebt die Ausloberin hier auf Basis des noch zu schaffenden Planungsrechts die Entwicklung eines mischgenutzten (gemäß Flächennutzungsplan von 1974 sowie Landschaftsplan) Gebäudekomplexes an. Auf dem dreieckförmigen, 2.934 m² großen Areal werden hochwertige Entwürfe erwartet, welche sowohl eine Gewerbe- Dienstleistungs-, und Wohnnutzung in besonderem Maße miteinander vereinen als auch einen neuen städtebaulichen Übergang zum Einkaufs- und Versorgungsbereich der Innenstadt in exponierter Lage herstellen. Da das Gebiet Lindenhof lange Zeit ein kulturelles Zentrum in Ahrensburg war, sollte darauf geachtet werden, dass der Wunsch nach einem Begegnungsraum für die Bürger bzw. informeller Treffpunkt am Standort Lindenhof besteht, was auch im Ergebnisbericht der Zukunftswerkstatt 2008 (siehe Anlage xx, S. 18/19 und S. 24-26) formuliert und festgehalten ist.

Unter der angemessenen Berücksichtigung des Umfeldes werden im Ergebnis überzeugende Konzepte im Sinne der Vorgaben dieser Auslobung gesucht, die langfristige Bindungen der Bewohnerinnen/Bewohner sowie der Nutzerinnen/Nutzer an den Standort entwickeln und sichern. Die besondere Charakteristik und Lage des Planungsareals, die angestrebten Lebens- und Aufenthaltsqualitäten und eine Stärkung der Funktionsvielfalt des Zentrums sollen mit diesem Bauvorhaben herausgearbeitet werden.

2 EINORDNUNG IN DEN STADTRÄUMLICHEN KONTEXT

2.1 Historische Entwicklung – Das Hotel Lindenhof

Nach Eröffnung des Bahnhofes Ahrensburg an der Strecke Hamburg-Lübeck im Sommer 1865 wurde Ahrensburg ein beliebtes Ausflugsziel. Außerdem wurde der Bahnhof Umschlagplatz für Produkte der Region, wodurch zu Beginn viele Bauern, Händler und auch Pferdefuhrwerke für die Anlieferungen zum Bahnhof kamen und versorgt werden wollten. Der Sattler und Tapezierer E. Kröger stellte daraufhin im Jahr 1870 den Antrag beim Inspektor des Gutsherren Schimmelmann, dem die Flächen um den Bahnhof gehörten, ein Gesuch. Kröger wollte einen Gasthof mit genügend Platz errichten, um Tagestouristen, Reisende, Geschäftsleute und Pferde zu versorgen. Die Konzession für die Gaststätte wurde erteilt und das Hotel Lindenhof errichtet. Das Lokal und das Hotel florierten durch den zunehmenden Fremdenverkehr und die gute Lage am Bahnhof. Im Jahr 1887 befanden sich auf Krögers Grundstück außer dem Wohnhaus ein Tanzsalon, eine Kegelbahn, Wagenremisen, ein Pferdestall und sowie eine große Wiese. Im „Lindenhof“ fanden viele private Feiern aber auch offizielle Veranstaltungen statt. Im Jahr 1949 erhielt die Bürgermeisterin Erika Keck im festlich geschmückten Saal des Restaurants „Lindenhof“ aus der Hand des Innenministers die Urkunde, die die Verleihung der Stadtrechte bezeugte. Auch viele Kinderfeste wie Maskeraden oder Sommerfeste wurden im Tanzsaal oder im Garten des „Lindenhofs“ veranstaltet. Aus diesem Grund ist vielen Ahrensburgern bis zu den Ge-

burtsjahrgängen der 1960er Jahre der „Lindenhof“ in persönlich in lebhafter Erinnerung und emotional nah. Im Jahr 1973 wurde das Gebäude abgebrochen.

2.2 Die Stadt Ahrensburg

Als Woldenhorn wurde die heutige Stadt Ahrensburg 1314 erstmals urkundlich erwähnt. Die Anfänge des einstigen Dorfes liegen jedoch erheblich früher und stehen wahrscheinlich im Zusammenhang mit der Burg Arnesvelde. Woldenhorn wurde später eine Vogtei des Zisterzienserklosters Reinfeld. Nach der Säkularisation des Klosters erhielt im Jahr 1567 der dänische Feldherr Daniel Rantzau die Vogtei. Sein Bruder und Erbe Peter ließ von 1570 bis 1585 am Dorfrand von Woldenhorn ein Herrenhaus im Stil der Renaissance als Wasserburg errichten. Peter Rantzau erweiterte seinen Besitz noch durch Wulfsdorf, widmete Woldenhorn in ein Adliges Gut um und gründete dafür ein eigenes Kirchspiel. Die „Kirche zu Woldenhorn“ (heute Schlosskirche) und die sogenannten Gottesbuden, Wohnungen für Arme wie auch Bedienstete des Gutsherren, wurden ungefähr zeitgleich mit dem heute als Schloss Ahrensburg bezeichneten Herrenhaus errichtet. 1759 erwarb der Kaufmann Heinrich Carl Schimmelmann Schloss und Gut Ahrensburg. Schimmelmann, später dänischer Lehnsgraf und einer der reichsten Männer Nordeuropas, ließ das Schloss und Gutsdorf Woldenhorn nach barocken Vorgaben repräsentativ umgestalten. Noch heute ist die Straßenführung im Stil einer barocken Kleinstresidenz in der Ahrensburger Innenstadt erkennbar.

Im Jahr 1867 wurde Woldenhorn selbstständige Gemeinde und gab sich den Namen Ahrensburg. Die Eröffnung der Bahnstation Ahrensburg im Jahr 1865 auf der Strecke Hamburg-Lübeck führte ab der Jahrhundertwende zu einem Zuzug begüterter Hamburger Kaufleute, östlich der Bahnstation entstand in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts ein Villengebiet. Aus wirtschaftlichem Zwang verkaufte der Gutsbesitzer Graf Schimmelmann ab den 1920 Jahren große Flächen als Bauland, zahlreiche neue Siedlungen entstanden daraufhin. Begünstigt durch den Anschluss an das Hamburger U-Bahn-Netz mit zwei Stationen auf der Linie der U1 ab 1923 und in Verbindung mit Eingemeindungen wuchs somit die Landgemeinde Ahrensburg stetig. Der daraufhin folgende Antrag auf Erteilung der Stadtrechte wurde deshalb vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs genehmigt, kriegsbedingt wurden diese aber erst im Jahr 1949 überreicht.

Durch den Zuzug vieler Flüchtlinge während und nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs stieg die Bevölkerungszahl sprunghaft an. Geschosswohnungsbau zur Linderung der Wohnungsnot ab 1950 sowie die Ausweisung von Gewerbegebieten in den 1950er und 1960er Jahren veränderten den Charakter Ahrensburgs von einer Vorortgemeinde Hamburgs zu einem prosperierenden Wirtschaftsstandort mit städtischem Charakter. Seit Anfang der 1980er Jahre ist Ahrensburg größte und wirtschaftlich stärkste Stadt des Kreises Stormarn und zu einem Mittelzentrum aufgewertet. Die durch die Stadt führende B 75, zwei Haltepunkte der Regionalbahn zwei U-Bahn-Haltestellen sowie eine Anbindung an die Autobahn A1 mit der Anschlussstelle Ahrensburg gewährleisten eine gute Erreichbarkeit.

2.3 Nutzungs- und Baukörperstrukturen

Das Ahrensburger Siedlungsgebiet ist vergleichsweise homogen ausgeprägt. Insgesamt überwiegen ausgedehnte Einfamilienhausgebiete in reinen Wohnquartieren. Hervorzuheben ist das Villenviertel, das durch großzügige Grundstücke und prägenden Baumbestand eine hohe Stadtbildqualität aufweist. Geschosswohnungsbauten nehmen nur recht kleine Teile des Stadtgebiets ein und liegen größtenteils in der Innenstadt. Ausnahmen bilden hierbei Bestände im Stadtteil Gartenholz, eine kleinere Anlage im Forsthof Hagen sowie das gemeinschaftliche Wohnprojekt Wulfsdorf.

Gewerbebauten sind im Wesentlichen auf zwei Teilbereiche begrenzt: das kleinere Gewerbegebiet West in Bahnhofsnähe sowie das ausgedehnte Gewerbegebiet Nord. Einzelne gewerbliche Nutzungen befinden sich im Bahnhofsumfeld südlich der Innenstadt sowie nördlich der Innenstadt an der

Aue. Ansonsten ist das Stadtgebiet frei von gewerblichen Nutzungen, Mischgebiete außerhalb der Innenstadt sind nicht ausgeprägt.

Einkaufsmöglichkeiten sind auf zwei wesentliche Standorte konzentriert: die Innenstadt sowie das Gewerbegebiet Nord. Die Innenstadt mit insgesamt 28.000 m² weist hauptsächlich kleinteilige Handelsbetriebe auf. Im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe fällt ein noch hoher Anteil inhabergeführter Fachgeschäfte auf. Durch die restriktive Politik der vergangenen Jahre in Bezug auf die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels an dezentralen Standorten konnte eine relativ große Bedeutung der Innenstadt gesichert werden.

In den 1970/80er Jahren wurde die Ahrensburger Innenstadt modernisiert. Die ursprüngliche, eher dörfliche Bebauung mit 1- bis 2-geschossigen Gebäuden an der Großen Straße wich einer 3- bis 4-geschossigen Bebauung. 1972 konnte das Neue Rathaus mit dem vorgelagerten Rathausplatz eingeweiht werden. Bis in die 1990er Jahre dauerte der Umbau des innerstädtischen Verkehrsnetzes. Die so genannte Eisenbahnkreuzungsmaßnahme führte zur Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge und zum Bau des Innenstadtrings (B75). Dadurch konnte die Innenstadt erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Besonders im Umfeld der Innenstadt fallen jedoch starke städtebauliche und funktionale Brüche ins Auge. Vielerorts wirkt Innenstadt die durch Brachen oder gering genutzte Flächen unvollständig.

Südlich des Innenstadtbereichs, nordöstlich des Bahnhofs Ahrensburg ist das Plangebiet damit in einer wichtigen Scharnierposition situiert. Die angrenzende, vorhandene westlich gelegene Bebauung über bis zu 9 Geschosse wird überwiegend wohnungswirtschaftlich genutzt. Die 4 – 5 geschossige Blockrand- und Zeilenbauweise auf den Grundstücken entlang der Stormarnstraße und Hamburger Straße passt in seinem Charakter in den Zentrums-typischen Mix aus Blockrand-/Zeilenbauweise, Punkthochhäuser, Einzelhäuser und identitätsstiftenden Merkmalen wie bspw. Schloss, Rathaus und Alter Markt.

Südlich des Wettbewerbsgebiets befindet sich zunächst eine starke räumliche Trennung durch die parallel zur Bahnhofstraße verlaufende Bahnstrecke. Weiter südlich findet sich dann das Villenviertel mit der teilweise ältesten erhaltenen Wohnbausubstanz der Stadt, bestehend aus überwiegend großen Grundstücken mit alter Villenbebauung.

2.4 Verkehrliche Infrastruktur

Ahrensburg ist gut an das überörtliche Straßenverkehrsnetz angebunden. Die Bundesautobahn A1 (Hamburg - Lübeck) tangiert das Stadtgebiet im Süden. Die Entfernung ins Hamburger Zentrum beträgt etwa 30 km. Die von Hamburg nach Lübeck führende Bundesstraße 75 verläuft von Süd nach Nord mitten durch das Stadtgebiet.

Aufgrund der nördlich an das Planungsgebiet angrenzenden B75, mit einer durchschnittlichen Belastungen von rund 20.000 Kfz / 24 h (DTV) (vgl. ISEK 2010, S.36), ist im Bereich des Wettbewerbsgebiet in Spitzenzeiten mit einer erhöhten Lärmbelastung zu rechnen (siehe auch Punkt 3.6 sowie Anlage XX Lärmaktionsplanung und Anlage XX ISEK 2010, S.36).

Am zentral gelegenen Bahnhof halten die Regionalbahnen und darüber hinaus stündlich Regionalexpress der Linie Hamburg-Lübeck, über die der Hamburger Hauptbahnhof in 14 bzw. 23 Minuten, der Lübecker Hauptbahnhof in 29 bzw. 40 Minuten zu erreichen ist. Die Gleisanlagen, die neben dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auch durch Güterzüge genutzt werden, befinden sich in unmittelbarer Nähe südlich des Plangebiets und tragen zusätzlich zur Lärmimmission bei (siehe Punkt 3.6, Belange des Lärmschutzes). Allerdings wurde diese durch die Elektrifizierung deutlich reduziert.

Zwei U-Bahnhaltestellen im Süden des Wettbewerbsgebiets schaffen eine zusätzliche, bequeme Verbindung in die benachbarte Metropole. Mit einer Entfernung von etwa 1.200 Metern zum Planungsgebiet sind sie jedoch nicht mehr ohne weiteres fußläufig zu erreichen, es existieren jedoch akzeptable direkte Busverbindungen.

Geplant ist, die R 10 um eine Linie S4 zu ergänzen mit der Folge, die Regionalbahnen durch eine S-Bahn mit einer höheren Taktung zu ersetzen. Die Vorentwurfsplanung sieht zwischen den Bahnhöfen Ahrensburg und Ahrensburg Gartenholz ein zusätzliches Gleis sowie ein kurzes Wendegleis vor. Die Fahrgastzunahme wird in Ahrensburg derzeit auf rd. 30 % geschätzt und betrifft insofern auch das Umfeld des Bahnhofes Ahrensburg mit seinem Flächenbedarf für Parkraum und Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB)

Das Busnetz ist auf die Bahnhaltestellen ausgerichtet und führt durch sämtliche Siedlungsbereiche. Die Bedienungshäufigkeiten der Buslinien sind typisch für eine Kleinstadt wie Ahrensburg, üblich sind Taktfrequenzen von 30 Minuten, die in den Abendstunden und an den Wochenenden reduziert werden.

Dennoch hat der bestehende Busbahnhof zeitweise seine Kapazitätsgrenze erreicht (S. 55/66 Masterplan Verkehr). Aktuell führt dies schon zu einer Parkknappheit im gesamten Umfeld des Bahnhofes. Durch den Wegfall weiterer öffentlicher Parkplätze (Wettbewerbsgebiet) würde das Problem noch verstärkt werden.

Auch haben die Lichtsignalanlagen der Hamburger Straße und Stormarnstraße ihre Auslastungsgrenzen erreicht (siehe Anlage xx - S. 85 Masterplan Verkehr). Die Rad- und Fußwegeverbindungen sind nicht mehr zeitgemäß und bedürfen daher einer Überplanung. Alle Randbedingungen, auch die derzeitigen Containerstellplätze auf dem Wettbewerbsgebiet, sollten daher in das Gesamtkonzept mit einfließen um keine Verschlechterung der Situation durch das neue Bauvorhaben herbeizuführen.

Ferner wurde in der Nähe des Lindenhofgebietes ein Planfestellungsverfahren durchgeführt, welches beachtet werden muss. Im Fachdienst IV.3. Straßenwesen kann das Verfahren von den Teilnehmern eingesehen werden. Die Verkehrserzeugung des Bauvorhabens muss Berücksichtigung finden. Hierzu wurde eine verkehrstechnische Stellungnahme erstellt, die den Teilnehmerinnen und Teilnehmern in der Anlage xx zur Verfügung steht (siehe hierzu auch Punkt 3.5 und 5.2).

3 DARSTELLUNG DES PLANGEBIETES

3.1 Lage, Größe und Abgrenzung

Das dreiecksförmige Wettbewerbsgebiet umfasst die Flurstücksnummer 394 und hat eine Größe von ca. 2.934 m². Der Betrachtungsraum umfasst zusätzlich die umgebenden Bereiche der angrenzenden Straßenräume.

Im Westen bilden der Straßenraum und die Wohnhäuser der Wilhelmstraße (Sackgasse) die Grenze des Plangebiets. Die Wilhelmstraße ist zugleich die hauptsächliche Zufahrtsstraße für die dortige Parkplatzfläche. Parallel zu den Bahngleisen verläuft die Bahnhofstraße, sie bildet die südöstliche Planungsgrenze. Als nördliche Grenze verläuft, in einem Höhenversatz unter der Bahnhofstraße/Hagener Allee hindurchführend, die B75.

3.2 Eigentumsverhältnisse und aktuelle Nutzungen

Das gesamte Plangebiet befindet sich im Besitz der Stadt Ahrensburg. Die Projektgesellschaft „Lindenhof“ hat seitens der Stadt Ahrensburg, als Verkäufer der Liegenschaft, Ankaufsexklusivität in Form einer Anhandgabe bzw. Vereinbarung bis zum 31.3.2013 erhalten.

Kommentar [BOh1]: Hier wird der neue Termin nachgetragen / bzw. die bis zum Wettbewerb gültige Rechtslage dokumentiert

Das Grundstück liegt derzeit brach und wird als öffentlich unbefestigte Parkplatzfläche mit ca. 60 Stellplätzen von Besuchern der Ahrensburger Innenstadt für das Kurzzeitparken genutzt. Die vorhandene Parkierungsanlage auf der Wettbewerbsfläche entfällt. Die hohe Auslastung des bestehenden Parkplatzes auf dem Lindenhof-Grundstück unterstreicht dessen Wichtigkeit in der Parkraumbewirtschaftung der Ahrensburger Innenstadt und den notwendigen Stellplatzbedarf, was einen Ersatz der Parkplätze erforderlich macht (siehe Punkt 2.4 und 3.5).

3.3 Topographie und Bodenverhältnisse

Geländehöhen

Das Plangebiet selbst ist relativ eben und zeigt keine relevanten Höhensprünge

Kommentar [BOh2]: Hierzu wird bis zum Start des Wettbewerbs ein Vermessungsplan beauftragt. Der Text wird in Abhängigkeit zum Ergebnis angepasst.

Baugrund/Geologie

Grundmoräne (Geschiebelehm und Geschiebemergel) an der Geländeoberfläche. Eingeschlossene Sandlinsen, auch flächenhaft verbreitete Sandlagen sind möglich. Weich bis halbfest, nur schwer wasserdurchlässig (häufig Staunässe); mittel bis sehr frostempfindlich; Gründungen aller Art mit mittleren, z. T. auch höheren Sohlspannungen möglich. (Quelle: Geologische Übersichtskarte Bereich Hamburg 1:50.000; Baugrundübersicht; Geologisches Landesamt HH 1983; herausgegeben vom Vermessungsamt Hamburg 1985.) Im Anschluss des Verfahrens wird durch die Ausloberin ein Bodengutachten erstellt.

Alllasten

Der Unteren Bodenschutzbehörde liegen keine Verdachtsmomente vor (Stand: 14.12.2012).

Ver- und Entsorgung

Die Schmutz- und Regenwasserentwässerung des Areals ist grundsätzlich gegeben. Aufgrund der Lage der vorhandenen Kanalisation ist die Schmutzwasserentwässerung zur nordwestlichen Grundstücksecke zu führen. Entwässerungsmöglichkeiten für die Regenwasserentwässerung befinden sich im südwestlichen Bereich des Areals

Baumbestand

Auf dem Grundstück befinden sich einige Bäume, die für die Entwurfsplanung Berücksichtigung finden müssen (siehe hierzu Anlage xx, Baumschutzsatzung).

3.4 Rechtliche Rahmenbedingungen

Planungsrecht

Im Flächennutzungsplan von 1974 sowie im Landschaftsplan ist die Fläche als Mischbaufläche ausgewiesen. Das Planvorhaben soll über einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan (§12 BauGB) realisiert werden.

Bauordnungsrecht

Für die Planung gilt die Landesbauordnung Schleswig Holstein. Zu beachten ist das ISEK vom 31.05.2010, S. 68. (siehe Anlage X und Teil B, Ziff. 3.5).

Baulasten/Dienstbarkeiten

Auf dem Plangebiet sind weder Baulasten eingetragen, noch privatrechtliche Verträge geschlossen worden.

Öffentliche Widmung

Die „Wilhelmstraße“ ist eine alte, öffentlich gewidmete Straße, deren Status aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses eine zwingende Rahmenbedingung ist und berücksichtigt werden muss.

3.5 Belange der Verkehrsplanung

Im Vorfeld des Wettbewerbs wurde in Abstimmung mit der Stadt Ahrensburg eine verkehrstechnische Untersuchung (ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung) erstellt. Diese trifft Aussagen zur verkehrlichen Erschließung und Abwicklung der Prognoseverkehre des Bauvorhabens auf dem Plangebiet.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass aus verkehrlicher Sicht die Erschließung des Plangrundstücks für den Individualverkehr (inkl. Zu- und Abfahrt aus der Tiefgarage) über die Wilhelmstraße, im Westen des Plangebiets, zu bevorzugen ist (vgl. Anlage XX Verkehrstechnische Untersuchung sowie Punkt 5.2).

Gemäß §50 (1) LBO Schleswig-Holstein sind Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit auf privatem Grund herzustellen (siehe Punkt 5.2).

Ersatzflächen für die entfallenden öffentlichen Parkplätze sollen vorrangig auf dem Gelände geschaffen werden oder – sofern nicht möglich – in unmittelbarer Nähe.

3.6 Belange des Lärmschutzes

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich im Einflussbereich erheblicher Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr – insbesondere aus Richtung Woldenhornstraße (B75) im Norden – sowie durch die im Südosten des Plangebiets verlaufende Bahntrasse. Die Deutsche Bahn plant hier einen Ausbau der Güterverkehrsstrecke zwischen Hamburg und Lübeck sowie einen Ausbau der S-Bahn aus Richtung Hamburg (siehe Punkt 2.4, verkehrliche Infrastruktur). Ob und wann dieser erfolgt steht derzeit noch nicht fest, sollte aber in den Entwürfen Berücksichtigung finden. Die Anforderungen an den Lärmschutz sind dem Punkt 5.3 Lärmschutz zu entnehmen.

4 AUSLOBERIN

Hier hat die Ausloberin die Möglichkeit ihr Unternehmen textlich darzustellen.

Kommentar [13]: Wird von Stadt Ahrensburg und Projektgesellschaft Lindenhof ergänzt

5 AUFGABENSTELLUNG

5.1 Städtebauliche Zielsetzung

Aufbauend auf die Zielsetzung der Zukunftswerkstatt 2008 und des ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept) (siehe Anlage xx), die Innenstadt von Ahrensburg nachhaltig zu beleben, erhält der Standort an der Bahnhofstraße in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof eine besondere Bedeutung in der Gesamtentwicklung. So bildet das Vorhaben einen wichtigen Baustein in der Verknüpfung des Ahrensburger Innenstadtbereichs mit dem Bahnhofsumfeld. Bisher stellt die Woldenhorn Unterführung eine südliche Grenze für den Einzelhandel und Bürodienstleistungsflächen dar. Die Ausloberin plant hier die Realisierung eines Gebäudekomplexes mit positiver Signalwirkung, der auf ca. 10.000 m² BGF mischgenutzte Flächen für Gewerbe, Einzelhandel/ und Wohnnutzung anbietet.

In der Erdgeschosebene des Gebäudekomplexes sollen gewerbliche Einheiten für Einzelhandel, nichtstörende Gewerbebetriebe oder Gastronomie platziert werden. Um die Flexibilität der Erdgeschosszone für die unterschiedlichen Nutzungen zu gewährleisten, ist hier eine lichte Raumhöhe von mind. 3,75 m vorzusehen. In der Bahnhofstraße soll das Erdgeschoss straßenseitig so ausformuliert werden, dass hier ein offener und lebendiger Charakter entsteht, der für Fußgänger und Besucher der Ahrensburger Innenstadt Verweilqualitäten bildet. Die Sockelzone im Bereich der Bahnhofstraße ist mit attraktiven Schaufensterflächen zu versehen, die ggf. in einem konzeptabhängigen Umfang zudem in die Woldenhorn und die Wilhelmstraße reichen. Bei dem Plangebiet handelt es sich um ein Solitärgrundstück, welches architektonisch anspruchsvolle Fassaden erhalten soll.

Art und Umfang der Bebauung der Erdgeschosebene ist konzeptabhängig zu prüfen (siehe auch hierzu Punkt 5.2 Verkehrliche und freiraumplanerische Zielsetzung). Die vollständige Überbauung des Erdgeschosses wird durch die Ausloberin nicht zwingend angestrebt.

Ab dem 1. OG soll das Gebäude für Wohnnutzung konzipiert werden. Es ist jedoch auch denkbar im 1. OG gewerbliche Nutzungen wie Büros, Praxen, Einzelhandel o.ä. unterzubringen. Die Grundrisse im 1. OG sind so zu gestalten, dass sie flexibel auf eventuelle Nutzungsänderungen (für z.B. Wohnen) reagieren können.

Bei der Formulierung des Gesamtkonzepts sollen einerseits die spezifischen Eigenschaften und Charakteristiken des Umfelds (Denkmalschutz - Hagener Allee) berücksichtigt werden und andererseits ein Gebäudekomplex mit einer eigenständigen Identität und Strahlkraft entwickelt werden. Bei der Differenzierung der neu zu schaffenden Baukörper ist die städtebauliche Körnung und Vielfalt des näheren Umfelds angemessen zu berücksichtigen.

In diesem Zusammenhang ist dem Thema Außenwerbung eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen: nicht der Einzelhandel im Erdgeschoss, auch die potenziellen Dienstleistungsunternehmen im 1. OG erfordern eine Außenrepräsentation, dem der Bauherr zur Sicherung seiner Vermietungsinteressen nachkommen muss. Der Standort verlangt unter Beachtung der Vorschriften der Gestaltung eine sensible Einbindung.

Die Ausloberin erwartet eine optimale und verträgliche Flächenausnutzung des Areals. Die Höhenentwicklung des Ensembles soll sich angemessen in das stadträumliche Umfeld mit der bestehenden Bebauung einpassen und eine maximale Gebäudehöhe von 24,0 m ü OK Gelände (oder OK FFB oberstes Geschoss max. 21,90 m) nicht überschreiten.

Darüber hinausgehende detaillierte städtebauliche Zielsetzungen werden nicht formuliert, um der Ideenvielfalt und Kreativität der teilnehmenden Büros möglichst großen Raum zu bieten.

5.2 Verkehrliche und freiraumplanerische Zielsetzung

Freiraum/Erschließung für Fußgänger und Radfahrer

Ein wesentliches Ziel in der gesamtheitlichen Entwicklung des Areals ist neben der städte- und hochbaulichen Qualifizierung des Areals eine Attraktivitätssicherung des Außenraums. Angestrebt wird deshalb die hochwertige Ausbildung öffentlicher Freiräume, um der Bedeutung des Geländes in seiner innerstädtischen Lage und in Bezug auf zukünftige Nutzungen gerecht zu werden. Für die zu planenden Außenanlagen sind im Rahmen des Wettbewerbes deshalb Vorschläge zu unterbreiten, die neben einer Gestaltungsdarstellung der Eingangs- und Erschließungsebene auch Überlegungen bezüglich der Übergänge vom Plangebiet zu angrenzenden Räumen erkennen lassen.

Bei der zukünftigen Erschließung des Plangebiets für den Fuß- und Radverkehr sind die bestehenden Fuß- und Radwege entlang der drei Grundstückskanten aufrecht zu erhalten. In der Bahnhofstraße und der Wilhelmstraße liegen diese Erschließungsflächen außerhalb des Plangebiets. Im Verlauf der Straße Woldenhorn (B75) - im nördlichen Bereich des Plangebiets - existieren zwei Fuß-

Entwurf

städtebaulich-hochbaulicher Wettbewerb in Ahrensburg
LINDENHOF

/Radwegeverbindungen, welche auch weiterhin vorgesehen werden müssen. Eine Verbindung befindet sich außerhalb des Plangebiets und verläuft unter der Brücke. Die zweite Radwegeverbindung liegt im Bereich des Plangebiets (südlich der Böschung) und erschließt die Brücke oberirdisch, wodurch sie eine direkte Verbindung zwischen Innenstadt und dem Bahnhof darstellt. Von den Teilnehmenden wird daher erwartet, die auf dem Grundstück verlaufende Radwegeverbindung beizubehalten und mit in die Planung einzubeziehen.

Die Freiflächen sollten zusammenhängend erlebbar sein und unterschiedliche Angebote in Wechselwirkung mit den in den Erdgeschosszonen angedachten Nutzungen aufweisen. So sollen qualitätvolle Aufenthaltsbereiche im Außenraum geschaffen werden, die zur Belebung des Standorts beitragen.

Neben der Gestaltung der Außenflächen ist die interne Erschließung der unterschiedlichen Nutzungsbausteine und -einheiten ein wesentlicher Baustein zur Sicherung der Qualität und Funktionalität des Gebäudeensembles. So ist für die Zugänge der Büro- und Wohnnutzung eine konzeptabhängige Anzahl von repräsentativen Eingangssituationen zu schaffen. Zudem sind eindeutige und klar ablesbare Zugänge zu den Einzelhandelsflächen sicher zu stellen. Die notwendigen Fluchtwege nach LBO Schleswig Holstein müssen sichergestellt und nachgewiesen werden.

Äußere Erschließung

Grundsätzlich muss von den Teilnehmenden ein belastbares und plausibles Erschließungskonzept entwickelt werden, welches eine hohe Nutzerqualität und Funktionalität bietet. Eine besondere Herausforderung bildet hierbei die ausgeschlossene Anfahrbarkeit aufgrund von fehlenden Sichtbeziehungen und konstruktiven Gründen zur Bundesstraße 75 (Woldenhorn) im Norden. Eine Anfahrt ist deshalb nur über die bestehende Wilhelmstraße im Westen des Plangebiets, die im Süden an die Bahnhofsstraße anbindet, möglich.

Aufgrund der direkten Nachbarschaft des Zugangs zum Wohngebäude Bahnhofstraße 2 sind hier Nutzungskonflikte zu vermeiden.

In das Konzept der äußeren Erschließung des Plangebiets ist die notwendige Erreichbarkeit für Feuerwehr und Müllabfuhr einzubeziehen (gemäß § 34 LBO). Der Nachweis der Funktionalität der Anlieferung ist im Rahmen des Verfahrens ebenso zu führen.

Ruhender Verkehr

Entsprechend des anvisierten Nutzungsmixes (siehe Punkt 5.1) sind die notwendigen Stellplätze und Fahrradplätze anhand der Verwaltungsvorschriften § 50 der Landesbauordnung (Stellplätze und Garagen, Abstellanlagen für Fahrräder/Stellplatzlerlaß - StErl) zu ermitteln. Die Pkw-Stellplätze sollen ausschließlich auf dem privaten Grund in einer Tiefgarage in einem Untergeschoss des Gebäudekomplexes untergebracht werden, bei deren Planung bzw. Erschließung die Anforderungen der Garagenverordnung (Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Garagen, GarVO) zu beachten sind.

Kommentar [14]: Die Information ist jetzt unter Punkt 3.5

5.3 Hochbauliche Zielsetzung

Die Gebäude im Plangebiet sollen in der Hauptsache für Wohnnutzung, zudem in Teilbereichen für gewerblichen Nutzungen/Einzelhandel konzipiert sein.

Insbesondere sind überzeugende Konzepte zu erarbeiten, die sowohl den architektonischen wie auch den funktionalen Ansprüchen genügen. Das gilt vor allem für die Grundrissqualitäten und die interne Erschließung. Die im Zusammenhang mit der Gebäudeerschließung ausgewiesenen Treppenträume sollten zugleich als Fluchttreppen bauordnungsrechtlichen Anforderungen genügen.

Die Ausloberin erwartet die optimale Nutzung des Areals unter Berücksichtigung der unter Punkt 5.1 Städtebaulichen Zielsetzung genannten Rahmenbedingungen.

Die Ausloberin erwartet zudem eine Architektursprache, die kreativ und zeitgemäß dem spezifischen Anspruch der Aufgabenstellung gerecht wird. Neben städtebaulichen, architektonischen, funktionalen, wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten ist die baurechtliche Realisierbarkeit ein wichtiges Kriterium in der Beurteilung der Wettbewerbsbeiträge.

Barrierefreiheit

Alle Bereiche des Gebäudeensembles und der Außen- und Freianlagen sind in Anlehnung an die DIN 18024 nutzungs- und funktionsgerecht für Mobilitätseingeschränkte zu planen. Ebenfalls sind Teile der Wohnungen gemäß LBO (§ 52) für Rollstuhlbewerber vorzusehen.

Lärmschutz

Im Hinblick auf den Lärmschutz sind in der Entwurfsplanung insbesondere folgende Aspekte zu beachten (siehe hierzu Anlage xx, Lärmaktionsplan):

- Für jede Wohnung ist nach Möglichkeit eine lärmabgewandte Seite nachzuweisen. Schlafräume, Wohn-/Schlafräume sowie Kinderzimmer sind zur lärmabgewandten Gebäudeseiten zu orientieren.
- Außenbereiche sind nach Möglichkeit an lärmabgewandten Gebäudeseiten anzuordnen (Innenhöfe) oder durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. verglaste Vorbauten mit teilgeöffneten Bauteilen zu versehen, sodass in dem Außenbereich ein Tagpegel von ≥ 65 dB(A) sichergestellt werden kann. Dies gilt für den Fall, dass der einer Wohnung zugeordnete Außenbereich ausschließlich zur lärmzugewandten Seite liegt. Weist eine Wohnung auf einer lärmabgewandten Seite einen nutzbaren Außenbereich von < 65 dB(A) auf (z.B. durchgesteckte Wohnung), dann müssen vorgesehene Außenbereiche auf der lärmzugewandten Seite nicht durch bauliche Maßnahmen geschützt werden.
- Anlieferungszone sind einzuhausen.

Ausstattung und Technikkonzepte

Gefordert werden ökonomische und ökologische Technikkonzepte, die mit einem verhältnismäßig geringen technischen Aufwand eine hohe Bedienerfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität in den Gebäuden ermöglichen. In das Energiekonzept sollen regenerative Energien (soweit wirtschaftlich sinnvoll) einbezogen werden. Die eingebauten Standards müssen den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen.

Insbesondere gelten die nachfolgend genannten allgemeinen Anforderungen und ohne weitere besondere Erwähnung der Stand der Technik unter Berücksichtigung einer hohen Wirtschaftlichkeit:

- Optimierung der resultierenden Einflüsse von Außenraum, Baukörper und Gebäudetechnik in Bezug auf die technische Konzeption;
- Einsatz umweltschonender Versorgungssysteme bezogen auf Emission, Immission und Betriebskosten in Zusammenhang mit einer behaglichen Raumatmosphäre.

Gebäudehülle/Fassadengestaltung

Die Konzeption der Fassaden sollte insbesondere die Aspekte Lärmschutz, Lüftungssystem, Sonnenschutz und Fassadenreinigung (Gebäudereinigung) berücksichtigen. Die Fassade soll unter dem Aspekt einer nachhaltigen und kosteneffizienten Unterhaltung geplant werden (siehe hierzu Punkt 5.3 Wirtschaftlichkeit).

Es ist eine hochwertige Fassadengestaltung zu wählen.

Die Gebäude sollen mindestens die Maßgaben der EnEV (Energieeinsparverordnung 2009) erfüllen. Der Energiebedarf der Wohnungen muss mindestens dem Energiebedarf nach KW40 Standard entsprechen.

Wärmebrücken sind auf ein Minimum zu reduzieren, unvermeidliche Wärmebrücken sind so zu konstruieren, dass sich hinsichtlich Bauphysik und Komfort keine Probleme ergeben.

Auch der sommerliche Wärmeschutz ist einzuhalten. Eine unzulässige Erwärmung ist durch geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von erhöhten Raumtemperaturen zu unterbinden. Zu große Glasanteile der Fassade in Richtung Süden sollen vermieden werden.

Technische Dachaufbauten sind bis zu einer Höhe von 2,00 m über der Dachfläche zulässig, wenn sie weniger als 10% der Dachfläche beanspruchen und vom öffentlichen Verkehrsraum nicht einsehbar sind. Sofern die vorgenannten Bedingungen nicht realisierbar sind, ist eine gestalterisch anspruchsvolle Einhausung vorzunehmen.

Ökologische Aspekte/Nachhaltigkeit

Bei der Planung der Gebäude sind neben den Prinzipien des umweltverträglichen Bauens, das Ressourcen schont, gesundheitsverträglich ist und einen hohen Komfort für die Nutzerinnen und Nutzer bietet, folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Nutzung von erneuerbaren Energien;
- flächen- und materialsparendes Bauen;
- energie- und umweltschonende Bauweise für Erstellung, Betrieb und Rückbau;
- möglichst umweltschonende und gleichzeitig Betriebskosten optimierte technische Gebäudeausrüstung;
- Baustoffe, die einfach und schadstoffarm recyclebar oder problemlos zu entsorgen sind und deren Einbau keine Gesundheitsgefährdungen der im Gebäude arbeitenden Personen herbeiführen;
- Dauerhaftigkeit von Material- und Oberflächenbeschaffenheit mit langen Gebrauchszeiten;
- Einsatz von Recyclingbaustoffen;
- Ausrichtung und günstiges Verhältnis Hüllfläche zu Rauminhalt (kompakte Bauweise);
- Bauweise, die eine natürliche Belichtung und Belüftung erlaubt, und eine direkte Einflussnahme des Nutzers ermöglicht;
- optimierter winterlicher bzw. sommerlicher Wärmeschutz, des Innenraumklimas unter Berücksichtigung von Produktivität und Gesundheit der Nutzer und Energieverbrauch sowie
- Verzicht auf Tropenhölzer.

Eine Nutzwasseranlage für die Nutzung von Regenwasser ist vorzusehen.

Die Ausloberin fühlt sich neben den genannten ökologischen Aspekten den Zielen der Nachhaltigkeit verpflichtet. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen in der Bearbeitung der Entwürfe deshalb die Beachtung ganzheitlicher Grundsätze zum nachhaltigen Planen und Bauen sowie Betreiben und Unterhalten erkennen lassen. Angestrebt werden für alle Lebenszyklusphasen die Minimierung des Verbrauchs von Energie und Ressourcen sowie eine möglichst geringe Belastung des Naturhaushalts.

Wirtschaftlichkeit

Ohne stringente Vorgaben für die Herstellungskosten ist für das zu planende Gebäudeensemble eine hohe Wirtschaftlichkeit zugrunde zu legen, die in die Projektbeurteilung einfließen wird. Diese Wirtschaftlichkeit bezieht sich zum Beispiel auf die Flächenkennzahlen, zu erwartende Investitionskosten, planbare Bauabläufe sowie die laufende Instandhaltung. Folgende Mindest-Flächenkennzahlen wer-

den vorgegeben. Wohnungsnutzung WF/BGF = mind. 0,75; Büronutzung NF/BGF = mind. 0,80 und Einzelhandel NF/BGF = mind. 0,90.

Die Teilnehmer sind angehalten, besonders die Bau- und Betriebskosten der Fassaden im Auge zu behalten.

Hinweis: Für den Bau der Tiefgarage werden seitens der Ausloberin Kosten in Höhe von 10.000 – 15.000,- Euro je Stellplatz angesetzt.

Kommentar [SA5]: Da auf politischen Wunsch hin eine zweite TG-Ebene nicht ausgeschlossen ist, sollten ggf. wie in einem früheren Entwurf bereits vorgesehen hierfür Fixkosten (25.000€?) angegeben werden.

5.4 Nutzungskonzept Einzelhandel

Für die Erdgeschosszonen werden in Abhängigkeit vom Umfeld Nutzungsvorschläge für Einzelhandelsflächen und Gastronomie erwartet. Die Shops und Gastronomieflächen sollen straßenseitig erschlossen werden; eine Ladenstraße im Gebäudeinnern ist nicht vorgesehen. Im Grundsatz sollen Einzelhandelsflächen mit einer hohen Variabilität angeboten werden, die sowie kleinere wie auch größere Einheiten zulassen. Es ist denkbar eine Einzelhandelsnutzung über max. 2 Geschosse anzubieten (vgl. hierzu Anlage XX, Einzelhandelskonzept Ahrensburg). Da die Ausloberin am Standort Lindenhof die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandels anstrebt, ist von den Teilnehmern eine zusammenhängende Verkaufsfläche mit ca. 1.250 m² zu entwickeln.

Für die Erdgeschosszone ist eine lichte Raumhöhe von ca. 3,75 m zu Grunde zu legen.

Die Anlieferung erfolgt in Abhängigkeit zum Erschließungskonzept. Lager- und Technikflächen sind im ausreichenden Maße vorzusehen und sollten möglichst nicht im Erdgeschoss untergebracht werden.

5.5 Nutzungskonzept Büro/Praxen

Die größtmögliche Flexibilität in der Arbeitsorganisation ist ein wesentlicher Wettbewerbsfaktor zukunftsorientierter Unternehmen. Der rasche Wechsel zwischen kommunikativer Team- und konzentrierter Einzelarbeit charakterisiert in zunehmendem Maße den heutigen Arbeitsplatz und prägt somit die grundlegenden und zugleich differenzierten Anforderungen an die moderne Bürogestaltung. Der Gebäudegrundriss (und die damit verbundenen relevanten Versorgungsmedien) soll entsprechend flexibel und zukunfts offen gestaltet sein. Die Grundrisse sollten darüber hinaus so strukturiert sein, dass auch eine Nutzung durch Arztpraxen möglich ist.

Von dieser Überlegung ausgehend, muss das geforderte Gebäudekonzept durch reversible Strukturen abbildbar sein, das heißt ein Raumtyp muss in den anderen überführt werden können. Der Umbau zu alternativen Raumstrukturen muss ohne Flächenverlust möglich sein. Hochwertige Bürofläche darf dabei nicht zur Dunkelfläche werden!

Es ist von einem Ausstattungsstandard in mittlerer Qualität auszugehen.

Notwendige Trennungen, zum Beispiel durch Brandabschnitte, sollen sich nicht störend auf die räumliche Struktur und die Verbindung der Bereiche untereinander auswirken.

5.4.1 Mietflächen und Büroflächeneinheiten

Die Ausloberin verzichtet auf die Vorgabe eines konkreten Raumprogramms. Die Dimensionierung der zu schaffenden Flächen soll die Abbildung folgender Bürokonzepte gewährleisten:

- Klassisches Zellenbüro,
- Kombibüro,
- Teamraumbüro,

- Gruppenbüro.

Die Ausführbarkeit dieser Einzelnutzungen ist anhand von Mustermöblierungen in den Grundrissen nachzuweisen. Die Nutzbarkeit folgender Mietvarianten muss gewährleistet sein:

- Vermietung mehrerer Büroeinheiten je Geschoss (max. 400 m² je Mieteinheit aus brandschutz-technischen Gesichtspunkten),
- geschossweise Vermietung,
- Vermietung mehrerer zusammenhängender Geschosse an einen Nutzer (mit eigener Vertikalverbindung),
- komplette Vermietung des ganzen Gebäudes an einen einzigen Nutzer sowie
- eine Kombination aus den genannten Varianten.

Die Einzelmietflächen müssen autark funktionieren (Anschluss an einen Erschließungskern, Verbrauchsdatenmessung etc.) und darüber hinaus die zusätzlich erforderliche Infrastruktur aus Besprechungs- und Archivräumen, Servicestationen für Teeküchen sowie Technikanschluss-, Kopier-, Sanitär- und Putzräumen vorhalten.

5.6 Nutzungskonzept Wohnen

Für die Realisierung der Wohnnutzung ein Mix aus verschiedenen, flexiblen Wohnungstypologien mit einer zukunftsfähigen Grundstruktur vorgesehen. Die Ausloberin sieht unterschiedliche Wohnungswertigkeiten innerhalb des Gebäudes vor, um Wohnraum für verschiedene Zielgruppen anbieten zu können.

Wohnungsgrößen und Wohnungsmix

Die Wohnungen sollten Größen zwischen 40 m² (1-1,5 Zimmer-Wohnung) und 110 m² (3,5 – 4 - Zimmer-Wohnung) aufweisen. Die Anzahl der Wohnungen sollte sich an der Vorgabe von 65 bis 80 Wohneinheiten orientieren. Die genaue Anzahl der Wohneinheiten ist in Abhängigkeit vom Entwurfskonzept zu ermitteln.

Folgender Wohnungsmix soll Berücksichtigung finden:

1,5 Zimmer-Wohnungen	ca. 40 m ²	25%
2 – 2,5-Zimmer-Wohnungen	ca. 60 m ²	55%
3 – 4- Zimmer-Wohnungen	ca. 80 - 110	20%

Die lichte Raumhöhe sollte ca. 2,65 m betragen.

Die nachfolgenden Erläuterungen sind als Orientierungswerte für die Planung der Wohnungen zu verstehen. Insbesondere in den Eckbereichen des Grundstücks sind innovative Grundrisskonzepte zu entwickeln, die von den genannten Parametern abweichen können.

Raumvorgaben

Wohnräume sind möglichst nach Westen zu orientieren. Für die Wohnzimmer (West- oder Südausrichtung) sollte eine Mindestgröße inkl. Essbereich von 20 m² nachgewiesen werden. Küchen sind als außen liegende Räume mit Fenstern zu planen. Bei den 1-2 Zimmer-Wohnungen sind die Küchen in den Wohn- und Essbereich zu integrieren. Diese Bereiche sollen ca. 25 m² groß sein. Die Küchen der 3-4- Zimmer-Wohnungen können als separate Räume oder auch offene Küche konzipiert werden. Wird der Essbereich in die Küche integriert, sollte eine Mindestgröße von 12 m² nachgewiesen werden.

Die Schlafräume sollten eine Mindestgröße von 12 m² haben. Für Kinderzimmer sind 10 bis 15 m² vorzusehen.

Alle Bäder, Duschbäder und Gäste-WC sind in Bezug auf ihre Grundabmessungen zu standardisieren (6 bis 8 m²), um verschiedene Möblierungs- und Ausstattungsvarianten erzeugen zu können. Alle Bäder sind mit Badewanne und/oder Dusche auszustatten und möglichst natürlich zu be- bzw. entlüften. 3-4-Zimmer-Wohnungen müssen darüber hinaus über ein separates Gäste-WC möglichst im Eingangsbereich verfügen. Flure sind überwiegend funktional und wirtschaftlich (Flächenanteil max. 10 %) zu gestalten und sollen Platz für eine Garderobe bieten.

Balkone/Freiflächen

Die Balkone sollten eine lichte Tiefe von mindestens 2 m und eine Fläche von mindestens 6 m² haben, bei großen Wohnungen können auch größere bzw. mehrere Balkone angeordnet werden. Auf einen angemessenen Sichtschutz ist zu achten. Wenn sich die Integration von Dachterrassen aus der Gebäudekubatur anbietet, sollten diese vorgesehen werden.

Entwurf

6 VERFAHRENSGRUNDLAGEN

6.1 Ausloberin

Ausloberin des städtebaulich-hochbaulichen Wettbewerbs ist die

Projektgesellschaft "Lindenhof"
Hochtief Hamburg GmbH und Baustudio PE GmbH
Bogenstraße 30
22926 Ahrensburg

im Einvernehmen mit der
Stadt Ahrensburg

letztere vertreten durch

Der Bürgermeister
Manfred – Samusch – Straße 5
22926 Ahrensburg

6.2 Verfahrensmanagement

Die inhaltliche und fachliche Betreuung sowie die organisatorische Abwicklung des Verfahrens erfolgen durch:

D&K drost consult GmbH
Kajen 10, 20459 Hamburg
Tel.: +49 40 36 09 84-0
Fax: +49 40 36 09 84-11
E-Mail: info@drost-consult.de
Internet: www.drost-consult.de

6.3 Verfahrensaufgabe

In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Ahrensburg liegt zentrumsnah das Gelände des ehemaligen Gasthofes Lindenhof, welches seiner besonderen Lage und Ausnutzung derzeit nicht gerecht wird. Im Rahmen des vorliegenden Verfahrens sollen die teilnehmenden Büros ein mischgenutztes Gebäude mit ca. 10.000 m² BGF entwickeln, das sich angemessen in die Umgebung einpasst und gleichzeitig seiner prominenten Lage gerecht wird. In der Umsetzung sollen dabei sowohl Wohn- und Büronutzungen als auch Einzelhandelsflächen im Erdgeschossbereich berücksichtigt werden.

6.4 Verfahrensgrundlagen

Das Verfahren erfolgt als nicht offener, einphasiger, städtebaulich-hochbaulicher in Form eines Einladungswettbewerbs mit 6 teilnehmenden Büros.

Die Auslobung erfolgt in gemäß RPW 2008 – Richtlinien für Planungswettbewerbe. Die Lösung der Aufgabe soll in einer Bearbeitungsphase gefunden werden. Das Verfahren ist anonym. Verfahrenssprache ist deutsch.

Verfahrensteilnehmer, Preisrichterinnen und Preisrichter, sachverständige Beraterinnen und Berater sowie sonstige Personen erklären sich durch ihre Mitwirkung am Verfahren mit den genannten Bedingungen einverstanden.

Entwurf

städtebaulich-hochbaulicher Wettbewerb in Ahrensburg
LINDENHOF

Der Wettbewerbsausschuss der Architekten- und Ingenieurkammer Schleswig-Holstein hat Kenntnis vom Inhalt der Auslobung erhalten und beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der Nummer **XXX** registriert.

6.5 Teilnehmende Büros

Folgende sechs Architektinnen und Architekten wurden von der Ausloberin in Abstimmung mit der Stadt Ahrensburg für dieses Verfahren gesetzt:

1. Thüs, Farnschläder Architekten, Hamburg
2. Hage.Felshart.Griesenberg Architekten, Ahrensburg
3. Arge Schliep/Haase Architekten, Ahrensburg
4. Störmer Murphy and Partners, Hamburg
5. Dinse Feest Zurl, Architekten, Hamburg
6. SternbergWerner Architekten, Ahrensburg

Den teilnehmenden Büros wird empfohlen, sich bei der Bearbeitung der Verfahrensaufgabe von einem Landschaftsarchitekten und Verkehrsplaner beraten zu lassen.

6.6 Preisgericht (Vorschlagsliste - noch zu ergänzen)

Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Angelika Andres	Oberbaurätin der Stadt Ahrensburg
Andreas Marchel	Architekt, Projektgesellschaft „Lindenhof“
Klaus Petersen	Stadtplaner/Architekt, petersen pörksen partner architekten + stadtplaner, Lübeck (Zweiter Vizepräsident Architektenkammer für Schleswig-Holstein)
NN	freischaffende/r Architekt/in, Büroname

Kommentar [I6]: Vorschläge folgen

Stellvertretende Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Andrea Becker	Stadt Ahrensburg, Fachdienstleiterin Stadtplanung
NN	freischaffende/r Architekt/in, Büroname

Kommentar [I7]: Vorschläge folgen

Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

Hartmut Möller	Vorsitzender des Bau- und Planungsausschusses der Stadt Ahrensburg, SPD-Fraktion
Jörg Hansen	Stellv. Vorsitzender des Bau- und Planungsausschusses der Stadt Ahrensburg, Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion
NN	Mitglied des Bau- und Planungsausschusses, CDU-Fraktion
NN	Mitglied des Bau- und Planungsausschusses, WAB-Fraktion
NN	Mitglied des Bau- und Planungsausschusses, FDP-Fraktion

Entwurf

städtebaulich-hochbaulicher Wettbewerb in Ahrensburg
LINDENHOF

Martin Kalkmann	Projektgesellschaft „Lindenhof“
Norbert Schwencke	Projektgesellschaft „Lindenhof“
NN	Projektgesellschaft „Lindenhof“
NN	Projektgesellschaft „Lindenhof“
NN	Projektgesellschaft „Lindenhof“

Stellvertretende Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

Rafael Haase	Mitglied des Bau- und Planungsausschuss, SPD-Fraktion
NN	Mitglied Bau- und Planungsausschuss der Stadt Ahrensburg
NN	Mitglied Bau- und Planungsausschuss der Stadt Ahrensburg
NN	Mitglied Bau- und Planungsausschuss der Stadt Ahrensburg
NN	Mitglied Bau- und Planungsausschuss der Stadt Ahrensburg
Tanja Heine	Projektgesellschaft „Lindenhof“
Udo Krieger	Projektgesellschaft „Lindenhof“

Kommentar [I8]: Ggf. Frau Behr/CDU-Fraktion

Sachverständige

Kirsten Proschwitz	Projektgesellschaft „Lindenhof“
NN	Projektgesellschaft „Lindenhof“
NN	Projektgesellschaft „Lindenhof“
Stephan Schott	Stadt Ahrensburg, Straßenwesen
Achim Keizer	Stadt Ahrensburg, Zentrale Gebäudewirtschaft
Anette Kruse	Stadt Ahrensburg, Verkehrsaufsicht
Annette Kirchgeorg	Stadt Ahrensburg, Umwelt
NN	Stadt Ahrensburg, Bauprüfung

Die Verfahrensteilnehmer auf der Seite des Preisgerichtes sind zur Verschwiegenheit verpflichtet

6.7 Bearbeitungshonorare und Preise

Die Ausloberin stellt folgende Verfahrenssumme bereit:

Gesamtsumme 60.000 Euro brutto

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhalten ein Bearbeitungshonorar von je **5.000,- Euro (netto)** für die Erfüllung der in der Auslobung (Punkt 6.9) definierten Leistungen.

Für Preise stellt die Ausloberin **30.000,00 Euro (netto)** zur Verfügung

1. Preis	15.000,00 Euro (netto)
2. Preis	9.000,00 Euro (netto)
3. Preis	6.000,00 Euro (netto)

Kommentar [I9]: Seitens der Stadt wird eine Verteilung von einem höheren Bearbeitungshonorar (7.000,- je TN) und weniger Preisgeld (insg. 18.000,-) gewünscht -> Dies wird mit der Architektenkammer abgestimmt!

Das Preisgericht ist berechtigt, durch einstimmigen Beschluss eine andere Aufteilung der Preisgelder vorzunehmen.

Die Auszahlung der Honorare und Preisgelder erfolgt gegen Rechnungsstellung der teilnehmenden Büros im Anschluss an das Verfahren. In den Summen ist die Mehrwertsteuer nicht enthalten, sie ist

gesondert in Rechnung zu stellen. Informationen zur Rechnungsstellung werden mit dem Protokoll zur Preisgerichtssitzung versandt.

6.8 Termine des Verfahrens

Ausgabe der Verfahrensunterlagen

Die Auslobung wird allen am Verfahren beteiligten Personen ab dem **xx** zugesandt.

Kommentar [I10]: 37. KW

Schriftliche Rückfragen

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, schriftliche Rückfragen zur Auslobung an

D&K drost consult GmbH
Kajen 10, 20459 Hamburg
Tel.: +49 40 36 09 84-0
Fax: +49 40 36 09 84-11
E-Mail: info@drost-consult.de
Internet: www.drost-consult.de

zu stellen. Die Fragen müssen bis zum **xx**, 12.00 Uhr, dort eingegangen sein.

Rückfragenkolloquium

In einem Kolloquium werden die Auslobung sowie die dazu schriftlich und mündlich gestellten Fragen mit den Preisrichterinnen/Preisrichtern und den teilnehmende Büros erörtert und beantwortet.

Das Kolloquium findet statt am **xx um xx Uhr in xx**.

Kommentar [I11]: 39. KW

Von der Ausloberin wird die dringende Empfehlung formuliert, dass jeweils mindestens ein Vertreter der teilnehmenden Büros beim Rückfragenkolloquium anwesend sein sollte.

Am gleichen Tag und Ort findet um **xx** Uhr das Preisrichtervorgespräch statt.

Es ist keine gemeinsame Besichtigung des Planareals vorgesehen, die Verfahrensbeteiligten sollten eigenständig vor dem Kolloquium eine Ortsbesichtigung durchgeführt haben.

Das Protokoll des Kolloquiums wird allen am Verfahren Beteiligten zugesandt und Bestandteil der Auslobung.

Abgabe der Arbeiten

Einlieferungstermin für die Arbeiten ist der **xx**, bis 17.30 Uhr. Letzter Abgabetermin für das Modell ist der **xx**, bis 17.30 Uhr. Alle Unterlagen sind zu richten an:

D&K drost consult GmbH
Kajen 10
D-20459 Hamburg
Tel.: +49 40 36 09 84-0
Fax: +49 40 36 09 84-11
E-Mail: info@drost-consult.de
Internet: www.drost-consult.de

Die Unterlagen und das Modell müssen innerhalb der o.g. Fristen bei D&K drost consult GmbH eingehen. Der Poststempel gilt nicht.

Die Verpackungen der Verfahrensbeiträge müssen zur Wahrung der Anonymität in verschlossenem Zustand, mit Kennzahl und ohne Absender oder sonstige Hinweise auf die Verfasser mit dem Vermerk „LINDENHOF“ eingereicht werden. Zur Wahrung der Anonymität ist bei der Zusendung durch Post, Bahn oder andere Transportunternehmen als Absender die Anschrift des Auslobers zu verwenden. Die Einlieferung muss für den Empfänger porto- und zustellungsfrei erfolgen.

Preisgerichtssitzung/Ergebnis

Das Preisgericht tagt am **xx** in Ahrensburg. Die Ausloberin benachrichtigt alle teilnehmenden Büros unmittelbar nach dem Preisgericht über die Entscheidung.

Kommentar [I12]: 50. KW

Das abschließende Protokoll der Preisgerichtssitzung wird allen Verfahrensbeteiligten zugesandt.

Ausstellung der Ergebnisse

Die Ergebnisse des Verfahrens werden öffentlich ausgestellt. Ort, Eröffnung und Dauer der Ausstellung werden den Verfahrensbeteiligten und der Presse nach dem Preisgericht bekannt gegeben.

6.9 Leistungen des Verfahrens

Alle Pläne sind genordnet darzustellen.

Jeder Verfahrensteilnehmer darf nur eine Arbeit einreichen. Jede Arbeit darf nur eine Lösung enthalten.

Die folgenden Vorgaben bzgl. Blattformat und Anzahl der zugelassenen Pläne/Erläuterungsblätter sind zwingend einzuhalten. Darüber hinausgehend eingereichte Leistungen werden nicht berücksichtigt.

Die geforderten Leistungen sind jeweils an der rechten oberen Ecke jeder Zeichnung und jeder Textseite durch eine Kennzahl aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern (1 cm hoch/insgesamt 6 cm breit) zu kennzeichnen. Als Kennzahl dürfen weder Datum der Abgabe, Zahlenreihen noch Geburtsdaten der Verfasserinnen und Verfasser gewählt werden.

Alle Planbeschriftungen sind in Druckschrift und der Erläuterungsbericht nur in deutscher Sprache anzufertigen. Die Präsentationszeichnungen sind ungefaltet und gerollt einzureichen.

1. Lageplan

M 1 : 500

Als städtebaulich-freiraumplanerischer Funktions- und Rahmenplan mit der Darstellung von Baukörpern und Freiraum bzw. mit konzeptionellen Aussagen zu

- der städtebaulichen Struktur (Baukörper und Geschossigkeiten mit Gelände- und Gebäudehöhenangaben in m ü. NN, Nutzungen);
- der Verknüpfung mit dem Umfeld;
- den Abstandsflächen;
- der Realteilbarkeit;
- Verkehrsflächen, zu Erschließung und ruhendem Verkehr;
- Zu- und Abfahrten zur Tiefgarage.

2. Untergeschoss

M 1 : 500

Darstellung des Untergeschossgrundrisses unter Angabe der Achsmaße. Aufzuzeigen sind

- die Erschließung, Versorgung und Vernetzung der einzelnen Gebäudeteile;
- die Anzahl der Stellplätze;
- die Realteilbarkeit.

3. Strukturplan M 1 : 500

Strukturplan über alle Geschosse (mit Ausnahme des Untergeschosses), unter Angabe

- der unterschiedlichen Nutzungen und Wohntypologien mit den unter Punkt 12 genannten farblichen Abgrenzungen;
- der Anzahl und Anordnung der Miet-/Wohneinheiten je Geschoss;
- der internen Erschließungsstruktur.

4. Erdgeschoss M 1 : 200

Darstellung des Erdgeschossgrundrisses unter Angabe der Achsmaße mit beispielhafter Möblierung der Wohnungen. Aufzuzeigen sind

- die Erschließung, Versorgung und Vernetzung der einzelnen Gebäudeteile,
- die Mietteilbarkeit (bei gewerblicher Nutzung).

Im Erdgeschossplan ist die Gestaltung der Außenräume darzustellen, insbesondere

- die Anbindung des Plangebietes an die Umgebung, Anschlüsse an die angrenzenden Straßenräume,
- private und öffentliche Freiflächen,
- die Erschließung aller Nutzungseinheiten.

5. Regelgrundriss M 1 : 200

Darstellung eines charakteristischen Regelgeschossgrundrisses sowie des obersten Geschosses unter Angabe der Achsmaße mit Möblierung der Wohnungen gemäß Vorgabe (siehe Punkt 6). Bei sich wiederholenden Wohnungszuschnitten ist jeweils eine Wohnung je Typ exemplarisch zu möblieren.

Die übrigen Geschosse sind gemäß Punkt 2. darzustellen. In den Grundrissen ist die Erschließung, Versorgung und Vernetzung der einzelnen Gebäudeteile darzustellen.

Ergänzend ist das 1. Obergeschoss als Büronutzung, Praxennutzung oder ergänzende Flächen des Einzelhandels aus dem EG zu konzipieren.

6. Schnitte/Ansichten M 1 : 200

Darstellung frei wählbarer, zum Verständnis des Konzeptes erforderliche und den Bezug zur Umgebenden Bebauung verdeutlichende Schnitte. Sämtliche Schnitte sind mit Höhenangaben (bezogen auf NN) zu versehen.

Ansichten sind aus allen vier Himmelsrichtungen darzustellen.

7. Liberoblatt

Zur Erläuterung und Darstellung der entwurfsbestimmenden Leitidee sind frei wählbare Skizzen und Details in angemessenem Maßstab sowie zwei Visualisierungen darzustellen. Die Visualisierungsstandorte sind dem beigefügten Lageplan zu entnehmen.

Kommentar [BOh13]: Plan wird in Abstimmung mit der Stadt erstellt

Die Visualisierungen sollen jeweils aus Augenhöhe erfolgen. Die umgebende Bebauung ist als Massenmodell darzustellen.

8. Haustechnisches und statisches Konzept (kurz im Erläuterungsbericht)

- Erläuterung des haustechnischen Grundkonzeptes
- Erläuterung des statischen Grundkonzeptes
- Systemdarstellungen.

9. Flächenberechnungen

Die Flächenberechnungen sind auf den vorbereiteten Berechnungsblättern abzugeben, Rechenansätze sind zusätzlich nachvollziehbar darzustellen (siehe digitale Anlage XX Berechnungslisten).

10. Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht soll die Entwurfsvorstellungen erläutern und alle für eine Beurteilung maßgeblichen Hinweise der städtebaulichen, gestalterischen, funktionalen Lösungen enthalten, die nicht aus den Zeichnungen hervorgehen (max. 2 DIN-A4-Seiten).

11. Prüfpläne

Für die Vorprüfung ist zusätzlich zu den Präsentationsplänen ein Plan-Satz Prüfpläne (gefaltet) mit allen zur Berechnung notwendigen Maßen und Angaben abzugeben. Die Darstellungen der Grundrisse, Schnitte und Ansichten müssen die zur Ermittlung der Flächen und des umbauten Raumes erforderlichen Aussagen treffen. In den Prüfplänen muss eine Grundvermessung (Grobabmessung der Achsen und Außenmaße) der zur Berechnung notwendigen Längen und Höhen enthalten sein.

Für die Vorprüfung sind in den Prüfplänen zur eindeutigen Abgrenzung die Flächenarten (nach DIN 277) wie folgt zu kennzeichnen:

Nutzfläche Wohnen (NF)	rot	(RGB 255/0/0)
Nutzfläche Büro (NF)	orange	(RGB 255/192/0)
Nutzfläche Einzelhandel (NF)	blau	(RGB 0/176/240)
Balkone/Terrassen/Loggien	grün	(RGB 0/176/80)
Verkehrsfläche (VF)	grau	(RGB 191/191/191)
Technische Funktionsfläche (TF)	gelb	(RGB 255/255/0)

Die Prüfpläne sollen mit den vorgegebenen farbigen Flächenbelegungen zusätzlich als .dxf/.dwg-Dateien abgegeben werden, so dass ein digitales Aufmaß der Flächen durch die Vorprüfung möglich ist (keine Layout-Dateien).

12. Einsatzmodell**M 1 : 500**

Auf der separat gelieferten Einsatzplatte ist ein Modell anzufertigen, das sich in das vorhandene Umgebungsmodell einsetzen lässt. Das Modell ist transportsicher zu verpacken und mit dem Vermerk „LINDENHOF“ zu versehen. Die Kennzahl ist unter der Einsatzplatte aufzubringen.

Kommentar [I14]: Existiert ein Umgebungsmodell? Muss ggf. in Auftrag gegeben werden!

13. Verfassererklärung

Abzugeben auf beigefügtem Vordruck, unterschrieben mit Angabe aller an der Entwurfslösung beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, in einem separaten, verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag, der lediglich mit der Beschriftung „Verfassererklärung“ und der Kennzahl versehen ist. (siehe Anlage XX).

14. Verpflichtungserklärung zur Nutzung digitaler Daten

Das beigefügte Formblatt der Verpflichtungserklärung ist während des Rückfragenkolloquiums unterschrieben abzugeben (siehe digitale Anlage XX).

15. Liste der eingereichten Unterlagen**16. Digitale Unterlagen**

Alle unter 1. bis 12. aufgeführten Leistungen sind auf einer CD-ROM abzugeben. Die Präsentationspläne müssen als JPG-Dateien („Qualität maximal“, Baseline optimiert im CMYK-Modus mit 150 dpi) und als pdf-Dateien abgespeichert sein. Die Prüfpläne sollen mit den farbigen Flächenbelegungen zusätzlich als .dxf/.dwg-Dateien hinterlegt werden, so dass ein digitales Aufmaß der Flächen durch die Vorprüfung möglich ist (keine Layout-Dateien).

Entwurf

städtebaulich-hochbaulicher Wettbewerb in Ahrensburg
LINDENHOF

Hängeplan

Zur Präsentation der Entwürfe steht je teilnehmendem Büro eine Gesamtfläche mit den Maßen x,xx m Breite und x,xx m Höhe zur Verfügung (siehe Hängeplan).

Kommentar [BOh15]: Der Hängeplan wird nach Übergabe der digitalen Stadtkarte konkretisiert.

120 x 90 cm Lageplan	120 x 90 cm
120 x 90 cm	120 x 90 cm

6.10 Verfahrensunterlagen

Auslobungsbroschüre

Anlagen

A Einsatzplatte für den Modellbau (wird im Kolloquium nachgereicht)

Digitale Anlagen

A_Formblätter (durch die Teilnehmer auszufüllen)

Verfassererklärung (.xls)
Verpflichtungserklärung (.pdf)
Berechnungslisten (.xls)

B_Planungsgrundlagen

Auslobung (.pdf)
Auszug der Digitalen Stadtgrundkarte (.dxf, dwg)
Vermesserplan/Höhenplan (.dxf, dwg)
Lageplan mit Kennzeichnung der TG-Zufahrten (.pdf)
Baumbestandsplan
Visualisierungsstandorte (.pdf)

C_Anlagen zur Information

Plan mit Planfeststellung „Wilhelmstraße“ (.pdf)
Plandarstellungen Unterführung „Woldenhorn“ (.pdf)
Verkehrstechnische Stellungnahme (.pdf)
Flächennutzungsplan (.pdf)
Landschaftsplan (.pdf)
Baumschutzsatzung (.pdf)
Zukunftswerkstatt Ahrensburg, Ergebnisbericht und Abschlussdokumentation (.pdf)
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) (.pdf)

Kommentar [BOh16]: Liste noch nicht abschließend; Anlagen stellt das Büro Drost Consult in Abstimmung mit der Stadt zusammen. Drost Consult wurden von der Ausloberin mit der Durchführung des Verfahrens beauftragt.

Entwurf

städtebaulich-hochbaulicher Wettbewerb in Ahrensburg
LINDENHOF

Historische Abbildungen (.jpg)
Bestandspläne Nachbarbebauung (.pdf)
Einzelhandelsgutachten (.pdf)
Lärmaktionsplan
Luftbild (.tiff)
Bestandsfotos (.jpg)

6.11 Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgt durch

D&K drost consult GmbH
Kajen 10, 20459 Hamburg
Tel.: +49 40 36 09 84-0
Fax: +49 40 36 09 84-11
E-Mail: info@drost-consult.de
Internet: www.drost-consult.de

Die eingereichten Verfahrensarbeiten werden anhand von Prüfkriterien durch die Vorprüfung und die sachverständigen Beraterinnen und Berater geprüft. Die Prüfung erfolgt ohne Bewertung, die dem Urteil des Preisgerichts vorgeifen könnte, als Fakten-Prüfung und Beschreibung der jeweiligen Lösung.

6.12 Beurteilungskriterien

Die Beurteilung erfolgt nach den Kriterien

Formalleistungen

Bewertungsmerkmale:

- Termingerechte Abgabe
- Leistungs- und Programmerfüllung
- Einhaltung der Grundstücksgrenzen

Städtebauliche Qualität

Bewertungsmerkmale:

- Einfügen in das städtebauliche Umfeld und Übergang zu angrenzenden Bereichen
- Straßenraumbildende Qualität der Bebauung
- Wirkung der Gebäudesilhouette
- Besonnung/Verschattung

Verkehrliches und freiraumplanerisches Konzept

Bewertungsmerkmale:

- Funktionale und gestalterische Qualität der Außenanlagen
- Attraktivität, Verknüpfung und Nutzbarkeit der öffentlichen und privaten Freiräume
- Gestalterische Qualität der Übergänge zum angrenzenden öffentlichen Raum
- Funktionalität des Erschließungskonzepts (inkl. ruhender Verkehr)

Hochbauliches Konzept

Bewertungsmerkmale:

- Idee, Image und Identifikationspotenzial
- Außenwirkung, Auffindbarkeit und Adressbildung
- Gestaltung und Zugänglichkeit der Erdgeschosszone (inkl. Anlieferung)
- Gestaltungselemente (Material, Konstruktion)

Nutzungskonzept

Bewertungsmerkmale:

- Flexibilität und Gesamtorganisation des Nutzungskonzeptes
- Funktionalität des Ver- und Entsorgungskonzeptes (inkl. Anlieferung)
- Funktionalität und Qualität der Grundrissstrukturen
- Ökologie und Nachhaltigkeit
- Planungs- und bauordnungsrechtliche Realisierbarkeit

Wirtschaftlichkeit

- Bautechnische und statische Realisierbarkeit
- Flächenwirtschaftlichkeit
- zu erwartende Baukosten (oberirdisch)

Das Preisgericht hat das Recht, die oben genannten Bewertungsmerkmale zu ergänzen, zu ändern oder zu modifizieren. Die dargestellte Reihenfolge der Aspekte ist nicht als Wertung zu betrachten.

6.13 Weitere Bearbeitung

Das Preisgericht gibt eine schriftliche Empfehlung zur weiteren Entwicklung und Bearbeitung der Aufgabe gem. RPW 2008, § 6 (2).

Die Ausloberin erklärt, dass sie unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichtes und entsprechend der RPW 2008, § 8 (2) einen oder mehrere Preisträger mit der weiteren Bearbeitung der Planungsleistungen gemäß HOAI §33 – mindestens Leistungsphasen 2 bis 4 und Teile von 5 (zum Beispiel Leitdetails) beauftragen wird (die Beauftragung erfolgt stufenweise), sofern das Projekt umgesetzt wird, soweit kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht und soweit mindestens eines der teilnahmeberechtigten Büros, dessen Arbeit mit einem Preis ausgezeichnet wurde, eine einwandfreie Ausführung der zu übertragenden Leistung gewährleistet.

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden durch das Verfahren bereits erbrachte Leistungen der Entwurfsverfasser bis zur Höhe der zuerkannten Preissumme nicht erneut vergütet, wenn der Entwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Löst sich eine Arbeitsgemeinschaft nach der Preisverleihung auf, so ist die Ausloberin berechtigt, unbeschadet der urheberrechtlichen Auseinandersetzung innerhalb der Arbeitsgemeinschaft ein Mitglied oder mehrere Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft mit der dem Verfahren zugrunde liegenden Planungsaufgabe zu beauftragen.

6.14 Eigentum und Urheberrecht

Alle mit Preisen und Ankäufen ausgezeichneten Arbeiten werden gem. RPW 2008 §8 (3) Eigentum der Ausloberin. Das Urheberrecht einschließlich des Schutzes gegen Nachbauen und das Recht auf Veröffentlichung der Entwürfe bleibt jeder Teilnehmerin und jedem Teilnehmer erhalten. Die Ausloberin erwirbt gem. RPW 2008 §8 (3) das uneingeschränkte Nutzungsrecht an der gesamten Arbeit des mit der weiteren Bearbeitung beauftragten Architekten (auch soweit die Arbeit nicht vollständig und/oder nicht allein durch die Ausloberin realisiert wird). Die Ausloberin ist berechtigt, das Nutzungsrecht zu übertragen. Die Nutzung einer Arbeit ohne weitere Beauftragung regelt sich nach §8 (3) RPW 2008.

Die Verfasserinnen/Verfasser und ihre Rechtsnachfolger sind verpflichtet, Abweichungen von der Arbeit zu gestatten. Dies gilt auch für das ausgeführte Werk. § 14 des 2. Gesetzes über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) bleibt unberührt. Vor einer wesentlichen Ände-

zung des ausgeführten Werkes sind die Teilnehmerinnen/Teilnehmer, soweit zumutbar, zu hören. Vorschläge der Teilnehmerinnen/Teilnehmer sind zu berücksichtigen, soweit ihnen nicht nach Auffassung der Ausloberin wirtschaftlich, funktional oder konstruktiv bedingte Bedenken entgegenstehen, die mitzuteilen sind. Die Ausloberin ist verpflichtet, bei wesentlichen Änderungen die Zustimmung der Stadt Ahrensburg einzuholen.

Unwesentliche Teillösungen anderer, nicht zur Ausführung bestimmter, jedoch mit Preisen oder Ankäufen ausgezeichnete Arbeiten, gelten als abgegolten und dürfen von der Ausloberin verwendet werden.

Die Ausloberin hat das Erstveröffentlichungsrecht. Sie ist berechtigt, die eingereichten Arbeiten des Verfahrens in angemessener Frist ohne weitere Vergütung zu veröffentlichen. Die Namen der Verfasser, Mitarbeiter und Fachplaner werden genannt.

Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet die Ausloberin nur im Falle grob fahrlässigen Verhaltens.

6.15 Rücksendung der Arbeiten

Alle mit Preisen und Ankäufen prämierten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Nicht prämierte Arbeiten werden im Anschluss an die Ausstellung kostenlos an die Teilnehmer zurück gesandt.

6.16 Terminübersicht

Versand der Unterlagen	ab	xx
Rückfragen (bis 12.00 Uhr)	bis	xx
Pflichtkolloquium		xx
Abgabe der Arbeiten		xx
Abgabe der Modelle		xx
Preisgericht		xx

6.17 Vertraulichkeit

Die Verfahrensbeteiligten werden über sämtliche Inhalte der Auslobung und des Verfahrens Stillschweigen bewahren und diese Dritten bis zur Veröffentlichung des Verfahrensergebnisses durch die Ausloberin nicht zugänglich machen.

6.18 Sonstiges

Von einer individuellen Rücksprache der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit den jeweiligen Ämtern oder der Ausloberin ist abzusehen. Fragen zu den Inhalten dieser Auslobung sind ausschließlich an das verfahrensbetreuende Büro (D&K drost consult GmbH) zu richten.

Entwurf

städtebaulich-hochbaulicher Wettbewerb in Ahrensburg
LINDENHOF

QUELLEN

Stadt Ahrensburg

ISEK Ahrensburg – Integriertes Stadtentwicklungskonzept; Ahrensburg 2010

Stiftung Schloss Ahrensburg

www.schloss-ahrensburg.de (Nutzungsrechte erfragen)

www.ahrensburg.de

Entwurf

Lindenhof in Ahrensburg
Verkehrstechnische Untersuchung

Stand: 31.07.2013



Lindenhof in Ahrensburg
Verkehrstechnische Untersuchung

Auftraggeber: Hochtief Hamburg GmbH
Fuhlsbüttler Straße 399
22309 Hamburg

Auftragnehmer: **ARGUS**
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0
Fax: +49 (40) 309 709 - 199
kontakt@argus-hh.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Markus Franke (Ltg.)
Dipl.-Ing. Rüdiger Martens
Dipl.-Ing. Katja Schmidt

Projektnummer: 2013060

Stand: 31.07.2013

INHALTSVERZEICHNIS

1 VERANLASSUNG..... 4

2 HEUTIGE SITUATION 4

2.1 Lage und vorhandene Erschließung4

2.2 Ergebnisse der Verkehrserhebung5

3 GEPLANTE SITUATION 6

4 VERKEHRSPROGNOSE 6

4.1 Ermittlung des Verkehrsaufkommens6

4.2 Verteilung des Verkehrs im Straßennetz10

5 KAPAZITÄTSNACHWEISE..... 11

5.1 Zusammenfassung.....23

6 BEURTEILUNG DER ÖPNV-BELANGE..... 24

7 ANSÄTZE FÜR EIN MOBILITÄTSKONZEPT 25

8 FAZIT 27

QUELLEN 28

1 VERANLASSUNG

Auf dem dreieckförmigen Areal, dem sog. „Lindenhof-Grundstück“, am Rande der Ahrensburger Innenstadt, ist die Realisierung eines Nutzungsmixes aus überwiegend Wohnen sowie Einzelhandel und ggf. kleinflächiger Büro- und Praxennutzung vorgesehen.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist die Durchführung eines städtebaulich-hochbaulichen Wettbewerbs vorgesehen. Hierfür wurde im April 2013 von ARGUS eine erste verkehrliche Stellungnahme erarbeitet, welche die Grundzüge einer gesicherten verkehrlichen Erschließung erörtert.

Zwischenzeitlich haben an den relevanten Knotenpunkten im Umfeld Verkehrsmengenerhebungen stattgefunden. Auf Grundlage derer werden in dieser Untersuchung nunmehr vertiefende Betrachtungen zur Abwicklung der Prognoseverkehre vorgenommen.

Darüber hinaus werden Überlegungen zu einem vorhabenbezogenen Mobilitätskonzept aufgezeigt.

2 HEUTIGE SITUATION

2.1 Lage und vorhandene Erschließung

Das Lindenhof-Grundstück befindet in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Ahrensburg und grenzt dabei südlich an die Bundesstraße B 75 an (vgl. rot umrandete Fläche in Abbildung 1).



Abbildung 1: Lage des Baugrundstücks [Quelle: google earth, 19.03.13]

Das Areal wird derzeit ausschließlich als unbefestigte Parkplatzfläche genutzt. Die Erschließung erfolgt über die Wilhelmstraße, unmittelbar hinter der Einmündung in die Bahnhofstraße.

2.2 Ergebnisse der Verkehrserhebung

Zur Beurteilung der Abwickelbarkeit der Verkehre im Umfeld werden Verkehrsmengendaten zum vorhandenen Fahrtenaufkommen benötigt. Hierfür wurden am 28.05.2013 im Zeitraum zwischen 00:00 und 24:00 Uhr an folgenden Knotenpunkten Verkehrserhebungen durchgeführt:

- Hamburger Straße/ Bahnhofstraße
- Hamburger Straße/ Stormarnstraße
- Hamburger Straße/ Woldenhorn/ An der Reitbahn
- Woldenhorn/ Manhagener Allee
- An der Reitbahn/ Manfred-Samusch-Straße

Es ergaben sich die in der folgenden Abbildung dargestellten Querschnittsbelastungen in Kfz-Fahrten pro 24 Stunden (Schwerverkehrsanteile in Klammern).

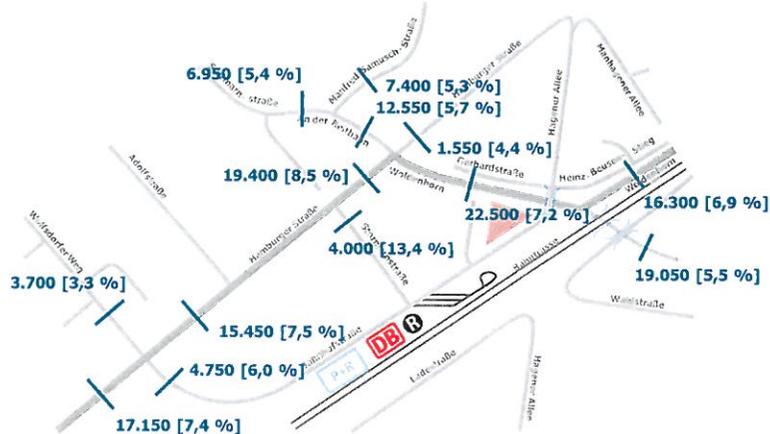


Abbildung 2: Bestandsbelastung im Querschnitt in Kfz-Fahrten/ 24 h

Anhang I zeigt die ermittelten Tagesverkehre sowie die Verkehrsmengen in den Spitzenstunden morgens und abends.

3 GEPLANTE SITUATION

Die städtebaulichen Nutzungen des ausgelobten Gebäudekomplexes stehen noch nicht genau fest. Es ist eine gemischte Nutzung vorgesehen, die eine BGF von ca. 10.000 m² umfassen soll. Der aktuelle Konzeptentwurf sieht eine Zusammensetzung aus Wohnungen, Büros und Arztpraxen sowie Einzelhandel vor.

Die erforderlichen Stellplätze werden in einer Tiefgarage untergebracht. Ggf. wird ein Teil der Besucher- bzw. Kundenstellplätze oberirdisch auf dem Grundstück realisiert.

Die verkehrliche Erschließung des Lindenhofareals hängt vom jeweiligen städtebaulichen Konzept der Wettbewerbsteilnehmer ab. Aus verkehrlicher Sicht ist die Erschließung über die Wilhelmstraße, die im Süden an die Bahnhofstraße anbindet, zu bevorzugen. Eine direkte Anbindung für Kfz an die Straße Woldenhorn im Norden hingegen ist auszuschließen.

Die vorhandene Parkierungsanlage auf der Fläche entfällt. Ersatzflächen für die entfallenden Stellplätze sollen nach Möglichkeit im nahen Umfeld generiert werden.

4 VERKEHRSPROGNOSE

4.1 Ermittlung des Verkehrsaufkommens

Zur Einschätzung der verkehrlichen Erschließung wird das durch die geplante Bebauung erwartete zusätzliche Verkehrsaufkommen rechnerisch ermittelt. Die Abschätzung erfolgt auf Grundlage der Aussagen im Masterplan Verkehr Ahrensburg [3] sowie anhand der Berechnungsgrundlagen der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung [4] sowie den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens nach Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [2].

Aufgrund der noch nicht vollständig definierten Nutzungsstruktur wird zunächst für zwei unterschiedliche Nutzungsvarianten das Verkehrsaufkommen ermittelt und eine Bandbreite des entstehenden Kfz-Verkehrs erarbeitet.

Es wird von folgenden Nutzflächen ausgegangen:

Variante A:

- 600 m² Nutzfläche Büros
- 500 m² Nutzfläche Arztpraxen
- 1.250 m² Verkaufsfläche großflächiger Einzelhandel
- 250 m² Verkaufsfläche kleinteiliger Einzelhandel
- 65 Wohneinheiten

Variante B:

- 1.250 m² Verkaufsfläche großflächiger Einzelhandel
- 250 m² Verkaufsfläche kleinteiliger Einzelhandel
- 80 Wohneinheiten

Als eine maßgebliche Eingangsgröße für die Berechnung des Verkehrsaufkommens im sogenannten „Motorisierten Individualverkehr“ (MIV) wird die durchschnittliche Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel auf Wegen zum Ahrensburger Stadtzentrum gemäß Masterplan Verkehr Ahrensburg herangezogen. Der Anteil des MIV beträgt danach 33 %. Aufgrund der einerseits sehr guten Erreichbarkeit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und einer andererseits relativ hohen Teilzeitbeschäftigung von oftmals Arbeitnehmern aus dem Umland wird dieser Anteil jedoch auf 40% für Beschäftigte erhöht. Ebenso wird dieser MIV-Anteil für Kunden des kleinflächigen Einzelhandels angenommen. Für Kunden des „großflächigen“ Einzelhandels sowie für Kunden von Büronutzungen bzw. Patienten von Arztpraxen ergeben sich erfahrungsgemäß höhere MIV-Anteile. Hier wurde ein Anteil von 60% bzw. 50% gewählt. Auch hierbei wurden die zentrale Lage und die sehr gute ÖPNV-Anbindung berücksichtigt. Die MIV-Anteile von 50% für Bewohner leiten sich aus dem Status Quo gemäß Masterplan (2010) von 50% sowie dem Ziel-Szenario (2025) von 45% ab und bilden somit den Mittelwert.

Darüber hinaus wurde für den Kundenverkehr im kleinflächigen Einzelhandel ein Abminderungsfaktor von 0,6 für den so genannten Verbundeffekt berücksichtigt. Demnach kann das Kundenverkehrsaufkommen verringert werden, da ein Teil der Kunden bei einem Besuch des Gebietes mehrere dort vorhandene Märkte aufsucht. Beim großflächigen Einzelhandel floss ein Abminderungsfaktor von 0,7 zur Berücksichtigung des so genannten Mitnahmeeffekts in die Berechnungen mit ein. Bei Wegen/ Fahrten zu einer neuen Einzelhandelseinrichtung, insbesondere in integrierter Lage, handelt es sich in der Regel nicht ausschließlich um Neuverkehr.

Die in den nachfolgenden Tabellen wiedergegebenen Berechnungen zur Ermittlung des Neuverkehrs berücksichtigen darüber hinaus Erfahrungswerte für Erschließungsflächenanteile, die die Differenz zwischen Nutzflächen und Bruttogeschossflächen (BGF) ausmachen (vgl. Tabelle 1 und 2).

geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Ansatz	Anwesenheit	Wege pro Person	MIV-Anteil	Besetzungsgrad [Pers./Kfz]	Abminderungsfaktor	Fahrten/Tag
Büro 700 m² BGF 28									
Beschäftigte:	1,0	Beschäftigter/30 m ² BGF	0,9	2,5	0,40	1,05	1	20	
Kunden:	0,5	Wege/Beschäftigtem			0,60	1,1	1	6	
Lieferverkehre:	0,1	Lkw-Fahrten/Beschäftigtem						2	
Arztpraxen 700 m² BGF 188									
Beschäftigte:	1,0	Beschäftigter/38 m ² BGF	0,9	2,5	0,40	1,05	1	16	
Patienten:	20,0	Wege/Beschäftigtem			0,50	1,1	1	170	
Lieferverkehre:	0,1	Lkw-Fahrten/Beschäftigtem						2	
Einzelhandel (kleinfl.) 250 m² VKF 211									
Beschäftigte:	1,0	Beschäftigter/30 m ² VKF	0,9	2,5	0,40	1,05	1	7	
Kunden:	2,0	Kunden/m ² VKF			2,0	0,40	1,2	200	
Lieferverkehre:	1,5	Lkw-Fahrten/100 m ² VKF						4	
Einzelhandel (großfl.) 1.250 m² VKF 626									
Beschäftigte:	1,0	Beschäftigter/60 m ² VKF	0,9	2,5	0,40	1,05	1	18	
Kunden:	0,8	Kunden/m ² VKF			2,0	0,60	1,4	0,7 600	
Lieferverkehre:	0,6	Lkw-Fahrten/100 m ² VKF					1	8	
Wohnen 65 WE 265									
Bewohner:	2,7	Bewohner/WE			3,5	0,50	1,2	1 256	
Lieferverkehre:	0,05	Lkw-Fahrten/Einwohner					1	9	
Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ Tag (gerundet) 1.300									

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen – Variante A

geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Ansatz	Anwesenheit	Wege pro Person	MIV-Anteil	Besetzungsgrad [Pers./Kfz]	Abminderungsfaktor	Fahrten/Tag
Einzelhandel (kleinfl.) 250 m² VKF 211									
Beschäftigte:	1,0	Beschäftigter/30 m ² VKF	0,9	2,5	0,40	1,05	1	7	
Kunden:	2,0	Kunden/m ² VKF			2,0	0,40	1,2	0,6 200	
Lieferverkehre:	1,5	Lkw-Fahrten/100 m ² VKF						4	
Einzelhandel (großfl.) 1.250 m² VKF 626									
Beschäftigte:	1,0	Beschäftigter/60 m ² VKF	0,9	2,5	0,40	1,05	1	18	
Kunden:	0,8	Kunden/m ² VKF			2,0	0,60	1,4	0,7 600	
Lieferverkehre:	0,6	Lkw-Fahrten/100 m ² VKF					1	8	
Wohnen 80 WE 326									
Bewohner:	2,7	Bewohner/WE			3,5	0,50	1,2	1 315	
Lieferverkehre:	0,05	Lkw-Fahrten/Einwohner					1	11	
Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ Tag (gerundet) 1.200									

Tabelle 2: Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen – Variante B

Rechnerisch ergeben sich aus dem Nutzungsmix der Variante A demnach insgesamt rd. 1.300 Kfz-Fahrten pro Tag, aus dem Nutzungsmix der Variante B rd. 1.200 Kfz-Fahrten pro Tag. Den verkehrstintensivsten Anteil hat dabei der großflächige Einzelhandel.

Nutzer	Fahrten/Tag	Fahrten/Tag u. Richtung
Gesamt	1.320	660

Stunde	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]
00:00 - 01:00	0	0
01:00 - 02:00	0	0
02:00 - 03:00	0	0
03:00 - 04:00	0	0
04:00 - 05:00	1	1
05:00 - 06:00	7	4
06:00 - 07:00	22	11
07:00 - 08:00	25	28
08:00 - 09:00	32	37
09:00 - 10:00	41	48
10:00 - 11:00	48	53
11:00 - 12:00	52	48
12:00 - 13:00	48	44
13:00 - 14:00	45	42
14:00 - 15:00	43	40
15:00 - 16:00	41	46
16:00 - 17:00	56	67
17:00 - 18:00	68	73
18:00 - 19:00	64	67
19:00 - 20:00	48	32
20:00 - 21:00	15	6
21:00 - 22:00	2	5
22:00 - 23:00	2	5
23:00 - 24:00	1	3
Summe	660	660

	Fahrten [Kfz/Zeitraum]	SV-Anteil
00:00 - 24:00	1.300	2,3%
maximale Spitzenstunde 17:00 - 18:00	140	1,3%

Variante A

Nutzer	Fahrten/Tag	Fahrten/Tag u. Richtung
Gesamt	1.170	585

Stunde	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]
00:00 - 01:00	0	0
01:00 - 02:00	0	0
02:00 - 03:00	0	0
03:00 - 04:00	0	0
04:00 - 05:00	2	0
05:00 - 06:00	7	2
06:00 - 07:00	24	5
07:00 - 08:00	24	17
08:00 - 09:00	28	27
09:00 - 10:00	35	40
10:00 - 11:00	40	44
11:00 - 12:00	43	41
12:00 - 13:00	39	39
13:00 - 14:00	38	36
14:00 - 15:00	38	35
15:00 - 16:00	35	41
16:00 - 17:00	49	65
17:00 - 18:00	62	72
18:00 - 19:00	60	67
19:00 - 20:00	45	31
20:00 - 21:00	13	6
21:00 - 22:00	1	6
22:00 - 23:00	1	6
23:00 - 24:00	0	3
Summe	585	585

	Fahrten [Kfz/Zeitraum]	SV-Anteil
00:00 - 24:00	1.200	1,7%
maximale Spitzenstunde 17:00 - 18:00	134	0,9%

Variante B

Tabelle 3: Spitzenstundenbelastungen der geplanten Nutzungen

Zur Bestimmung der Spitzenstundenbelastungen (vgl. Tabelle 3) wurden gängige Tagesganglinien zugrunde gelegt. Für die maßgebende Spitzenstunde (hier zwischen 17:00 und 18:00 Uhr) ergeben sich daraus rd. 140 Kfz-Fahrten in Variante A, mit jeweils rd. 70 Kfz-Fahrten im Zufluss und Abfluss, und rd. 130 Kfz-Fahrten in Variante B mit rd. 60 Kfz-Fahrten im Ab- und rd. 70 Kfz-Fahrten im Zufluss.

Die Berechnungen zeigen, dass die Spanne der Verkehrserzeugung zwischen den Varianten A und B nur rd. 100 Kfz-Fahrten am Tag ausmacht. In der Spitzenstunde liegt die Differenz der ermittelten Neuverkehre bei weniger als 10 Kfz-Fahrten. Diese Spanne hat aus verkehrlicher Sicht keine Relevanz, so dass die folgenden Berechnungen ausschließlich für das höhere Prognosezenario A durchgeführt werden.

Verkehre aus der zukünftig entfallenden Parkierungsanlage auf dem Lindenhofareal bleiben dabei unberücksichtigt, da für die Parkstände ein alternativer Standort im nahen Umfeld angedacht ist und die daraus resultierenden Verkehre im Netz verbleiben. Die Berechnungen beinhalten somit Sicherheiten.

4.2 Verteilung des Verkehrs im Straßennetz

Zur Beurteilung der Erschließung und der daraus resultierenden verkehrlichen Auswirkungen wird die Wegewahl der Ziel- und Quellverkehre, d.h. die Verteilung des Verkehrs im umliegenden Straßennetz, abgeschätzt. Die Abschätzung beruht zum einen auf den Aussagen zur Siedlungsstruktur, den Pendlerverflechtungen und den Handelsschwerpunkten in [3] sowie auf den straßenräumlichen Zusammenhängen im näheren Umfeld des Vorhabens.

Vor diesem Hintergrund werden die in der folgenden Abbildung 3 dargestellten Annahmen getroffen.

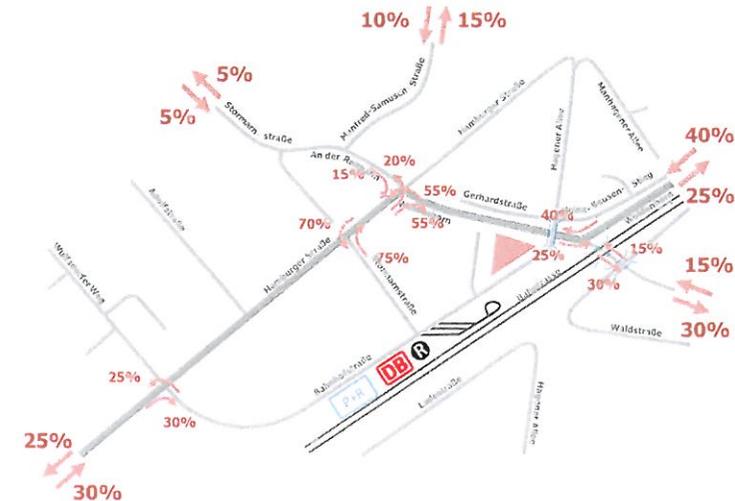


Abbildung 3: Verteilung der Ziel- und Quellverkehre im Umfeld

5 KAPAZITÄTSNACHWEISE

Alle Knotenpunkte wurden in Anlehnung zum Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) [1] berechnet. Die Nachweisverfahren des HBS stellen eine mathematische Beschreibung des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten dar und haben durchschnittliche Wartezeiten der Fahrzeuge einzelner Abbiegebeziehungen als Ergebnis. Die durchschnittlichen Wartezeiten in einer konkreten Situation sind in Kategorien zusammengefasst, so dass sich als Kurzbeschreibung der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) ein Buchstabe A-F ergibt, der eine bestimmte Spanne von durchschnittlichen Wartezeiten auf den einzelnen Fahrstreifen bezeichnet (s. Tabelle 3). Unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten und im Sinne einer effizienten Bemessung können die Qualitätsstufen A-D als zufriedenstellend betrachtet werden. Handlungsbedarf stellen die Stufen E und F dar.

Die Kapazitätsnachweise sind ausschließlich eine punktuelle Betrachtung der einzelnen Knotenpunkte. Die Wirkung einer leistungsfähigen Koordinierung „Grünen Welle“ und verkehrshängigen Steuerung wurde nicht berücksichtigt. Insbesondere mit verkehrshängigen Eingriffen können graduelle Verbesserungen der Kapazität erreicht werden. Die Ergebnisse sind vor diesem Hintergrund zu interpretieren.

Anhang II zeigt sowohl für die Bestandsverkehre als auch für die Prognoseverkehre der Nutzungsvariante A Knotenstrombelastungsbilder für die relevante nachmittägliche Spitzenstunde. Dabei setzt sich der Prognoseverkehr aus der Grundbelastung (erhobene Bestandsbelastung) sowie den ermittelten Neuverkehren des Lindenhofareals zusammen.

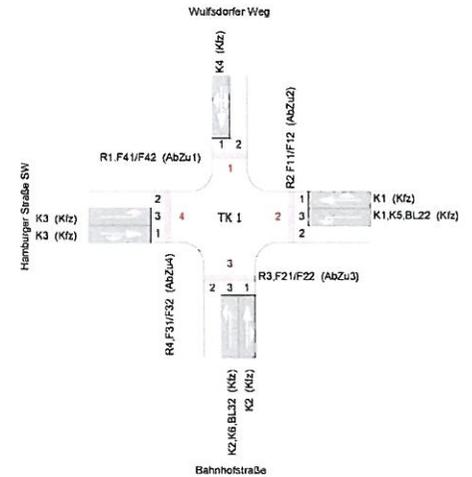
Für alle Knotenpunkte sind im Folgenden die Eingabewerte und Beurteilungen gemäß HBS-Rechenprogramm dargestellt. Die Abbildungen zu den einzelnen Knotenpunkten zeigen zudem die entsprechende Fahrstreifenaufteilung.

Zur Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) A bis F gelten für den Kraftfahrzeugverkehr die Grenzwerte der mittleren Wartezeiten nach Tabelle 4.

QSV	Kfz-Verkehr an signalisierten Knoten	
	Zulässige mittlere Wartezeit w [s]	Bedeutung
A	≤ 20	Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	≤ 35	Die Wartezeiten sind kurz.
C	≤ 50	Die Wartezeiten sind spürbar.
D	≤ 70	Die Wartezeiten sind beträchtlich.
E	≤ 100	Die Wartezeiten sind sehr lang.
F	> 100	Die Wartezeiten sind extrem lang. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Tabelle 4: Qualitätsstufen nach HBS

Knoten 8: Hamburger Straße (B75)/ Wulfsdorfer Weg



Kapazitätsnachweis Spitzenstunde Nachmittag:

Bestand

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	lv [s]	q [Fz/h]	qs [Fz/h]	C [Fz/h]	g	Nst [Fz]	Nst [m]	Nst [Fz]	r	S [%]	Nst [Fz]	Nst [m]	w [s]	QSV	
1	1	+	K4	16	146	1970	394	0,37	0	0	3	0	90,0	5	30	27,98	B	
2	1	+	K1	37	559	1962	907	0,62	0	0	9	0	90,0	10	60	16,16	A	
	3	+	K1, K5	37	29	1966	291	0,10	0	0	1	0	90,0	1	6	29,47	B	
3	3	+	K2, K6	25	121	1972	360	0,34	0	0	2	0	90,0	4	24	28,48	B	
	1	+	K2	25	166	1964	614	0,27	0	0	3	0	90,0	5	30	20,65	B	
4	3	+	K3	27	80	2000	111	0,72	1	6	2	1	90,0	4	24	70,92	E	
	1	+	K3	27	620	1962	662	0,94	6	36	14	1	90,0	21	126	58,23	D	
Knotenpunktsummen:					1721		3339											
Gewichtete Mittelwerte:								0,65								36,39		
TU = 80 s T = 3600 s																		

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Prognose

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t _r [s]	q [Fz/h]	q _s [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	w [s]	QSV
1	1	↔	K4	16	146	1970	394	0,37	0	0	3	0	90,0	5	30	27,98	B
	1	↔	K1	37	559	1962	907	0,62	0	0	9	0	90,0	10	60	16,16	A
2	3	↔	K1, K5	37	29	1966	291	0,10	0	0	1	0	90,0	1	6	29,47	B
	3	↔	K2, K6	25	137	1974	360	0,38	0	0	3	0	90,0	4	24	28,73	B
3	1	↔	K2	25	166	1964	614	0,27	0	0	3	0	90,0	5	30	20,65	B
	3	↔	K3	27	80	2000	111	0,72	1	6	2	1	90,0	4	24	70,92	E
4	1	↔	K3	27	642	1962	662	0,97	9	54	14	2	90,0	24	144	74,18	E
	Knotenpunktsummen:				1759		3339										
Gewichtete Mittelwerte:								0,67								42,43	
TU = 80 s T = 3600 s																	

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsmengen ergibt sich für die Fahrbeziehung aus der Hamburger Straße SW (K3) die Qualitätsstufe E. Die mittlere Wartezeit liegt knapp über 70 Sekunden. Die Kapazität wird erreicht, so dass es zu langen Wartezeiten kommt.

Ein Vergleich zur vorhandenen Situation zeigt jedoch, dass sich an diesem Knoten für den Linksabbieger unter heutiger Belastung die kritische Qualitätsstufen E einstellt und damit bereits im Bestand Defizite zu verzeichnen sind. Die zusätzlichen Prognoseverkehre verändern die Qualität der Abwickelbarkeit nicht signifikant, sie verschärfen jedoch die Situation.

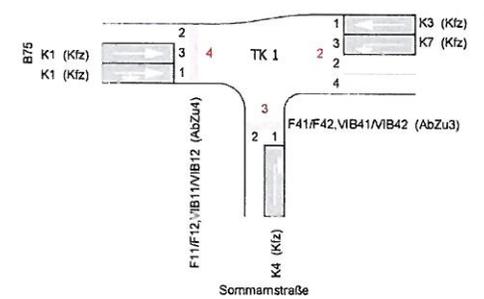
Durch verkehrabhängige Eingriffe mit optimierten Freigabezeitverteilungen am Knoten wird eine leistungsgerechte Abwicklung der Verkehrsströme erreicht und somit die Verkehrsqualität verbessert bzw. optimiert.

Zusammenfassung

Rechnerisch ermittelter Zuwachs

- Bahnhofstraße -> Hamburger Straße (SW): +16 Kfz-Fahrten/ h
- Hamburger Straße (SW) -> Bahnhofstraße: +22 Kfz-Fahrten/ h
- > Unter Berücksichtigung einer verkehrabhängigen Steuerung sind die Prognoseverkehre leistungsgerecht abwickelbar.

Knoten 5: Hamburger Straße (B75)/ Stormarnstraße



Kapazitätsnachweis Spitzenstunde Nachmittag:

Bestand

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t _r [s]	q [Fz/h]	q _s [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	w [s]	QSV
2	1	←	K3	58	577	1964	1266	0,46	0	0	7	0	90,0	8	48	8,06	A
	3	↔	K7	20	109	1638	364	0,30	0	0	2	0	90,0	4	24	29,16	B
3	1	↔	K4	23	172	1868	477	0,36	0	0	4	0	90,0	6	36	27,48	B
4	3	↔	K1	58	399	1970	1270	0,31	0	0	4	0	90,0	6	36	7,13	A
	1	↔	K1	58	285	1956	1261	0,23	0	0	3	0	90,0	5	30	6,66	A
Knotenpunktsummen:				1542		4638											
Gewichtete Mittelwerte:								0,35								11,22	
TU = 90 s T = 3600 s																	

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Prognose

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t _r [s]	q [Fz/h]	q _s [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	w [s]	QSV
2	1	←	K3	58	577	1964	1266	0,46	0	0	7	0	90,0	8	48	8,06	A
	3	↔	K7	20	162	1628	362	0,45	0	0	3	0	90,0	6	36	30,23	B
3	1	↔	K4	23	221	1866	477	0,46	0	0	5	0	90,0	7	42	28,29	B
4	3	↔	K1	58	399	1970	1270	0,31	0	0	4	0	90,0	6	36	7,13	A
	1	↔	K1	58	285	1956	1261	0,23	0	0	3	0	90,0	5	30	6,66	A
Knotenpunktsummen:				1644		4636											
Gewichtete Mittelwerte:								0,38								12,49	
TU = 90 s T = 3600 s																	

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Für diesen Knotenpunkt ergibt sich gemäß Verkehrserhebung vom 28.05.2013 nur eine geringe Grundbelastung (vgl. Anhang I), für die eine leistungsgerechte Abwicklung nachgewiesen werden kann. Die Qualitätsstufe in der Nachmittagsspitzenstunde erreicht mindestens QSV=B.

Die durch das geplante Bauvorhaben zusätzlich erzeugten Verkehre erhöhen die Belastung am Knoten nur geringfügig (vgl. Anhang II); aus der Stormarnstraße in Richtung Hamburger Straße (NO) um +49 Kfz Fahrten pro Stunde und aus der Hamburger Straße (NO) in Richtung Stormarnstraße um +53 Kfz Fahrten pro Stunde. Aus verkehrlicher Sicht sind diese Verkehrszunahmen als gering zu bewerten. Eine Einschränkung der Kapazität ist daher nicht zu erwarten. Die Prognoseverkehre sind leistungsgerecht abwickelbar.

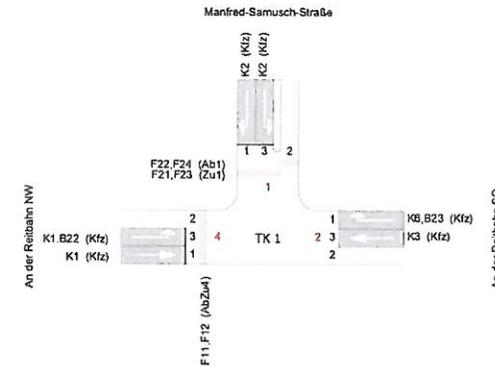
Zusammenfassung

Rechnerisch ermittelter Zuwachs

- Stormarnstraße -> Hamburger Straße (NO): +49 Kfz-Fahrten/ h
- Hamburger Straße (NO) -> Stormarnstraße: +53 Kfz-Fahrten/ h

-> Die Prognoseverkehre sind leistungsgerecht abwickelbar.

Knoten 71: An der Reitbahn/ Manfred-Samusch-Straße



Kapazitätsnachweis Spitzenstunde Nachmittag:

Bestand

Zuf.	Fstr. Nr.	Symbol	Sgr	t_r [s]	q [Fz/h]	q_s [Fz/h]	C [Fz/h]	ρ	N_{Kz} [Fz]	N_{Kz} [m]	n_H [Fz]	r	S [%]	N_{Kz} [Fz]	N_{Kz} [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K2	21	31	1968	459	0,07	0	0	1	0	90,0	2	12	26,88	B	
	3	↘	K2	21	228	1968	459	0,50	0	0	5	0	90,0	7	42	29,92	B	
2	1	↖	K6	19	299	2000	422	0,71	1	6	7	0	90,0	10	60	39,38	C	
	3	←	K3	46	236	1970	1007	0,23	0	0	3	0	90,0	5	30	12,22	A	
4	3	↗	K1	16	36	2000	190	0,19	0	0	1	0	90,0	2	12	37,53	C	
	1	→	K1	16	252	1964	349	0,72	1	6	6	0	90,0	10	60	44,74	C	
Knotenpunktsommen:					1082		2886											
Gewichtete Mittelwerte:								0,53									32,29	
TU = 90 s T = 3600 s																		

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Prognose

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	l _e [s]	q [Fz/h]	q _s [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{CE} [m]	n _h [Fz]	r	S [%]	N _{GE} [Fz]	N _{CE} [m]	w [s]	QSV	
1	1	↔	K2	21	31	1968	459	0,07	0	0	1	0	90,0	2	12	26,88	B	
	3	↔	K2	21	236	1970	460	0,51	0	0	5	0	90,0	8	48	30,05	B	
2	1	↔	K6	19	309	2000	422	0,73	1	6	7	0	90,0	11	66	42,14	C	
	3	↔	K3	46	239	1970	1007	0,24	0	0	3	0	90,0	5	30	12,24	A	
4	3	↔	K1	16	36	2000	189	0,19	0	0	1	0	90,0	2	12	37,57	C	
	1	↔	K1	16	256	1966	350	0,73	1	6	6	0	90,0	10	60	46,06	C	
Knotenpunktsummen:					1107		2887											
Gewichtete Mittelwerte:								0,54									33,44	
				TU = 90 s T = 3600 s														

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Der Kapazitätsnachweis für diesen Knotenpunkt zeigt, dass sowohl der Bestand als auch die Prognoseverkehre in einer guten Qualität abgewickelt werden können. Alle Ströme erreichen mindestens die Qualitätsstufe C. Eine leistungsgerechte Abwicklung kann nachgewiesen werden.

Sollte aufgrund von geänderten Rahmenbedingung eine Änderung der Signalsteuerung vorgenommen werden, ist zu berücksichtigen, dass die Freigabezeit der Geradeaus- und Linksabbiegeverkehre aus der Straße An der Reitbahn (NW) nur in Abhängigkeit zur Aufstelllänge und der Koordinierung vor dem Knoten (K6) verlängert werden kann.

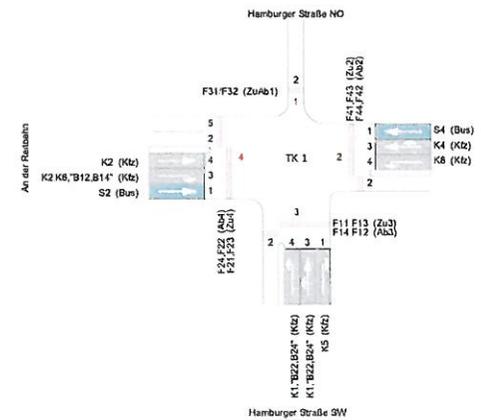
Zusammenfassung

Rechnerisch ermittelter Zuwachs

- An der Reitbahn (NW) -> An der Reitbahn (SO): +4 Kfz-Fahrten/ h
- An der Reitbahn (SO) -> An der Reitbahn (NW): +3 Kfz-Fahrten/ h
- An der Reitbahn (SO) -> Manfred-Samusch-Straße: +10 Kfz-Fahrten/ h
- Manfred-Samusch-Straße -> An der Reitbahn (SO): +8 Kfz-Fahrten/ h

-> Die Prognoseverkehre sind leistungsgerecht abwickelbar.

Knoten 6: Hamburger Straße (B75)/ Woldenhorn



Kapazitätsnachweis Spitzenstunde Nachmittag:

Bestand

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	l _e [s]	q [Fz/h]	q _s [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{CE} [m]	n _h [Fz]	r	S [%]	N _{GE} [Fz]	N _{CE} [m]	w [s]	QSV	
2	3	↔	K4	39	381	1972	855	0,45	0	0	7	0	90,0	9	54	17,91	A	
	4	↔	K8	37	514	1954	803	0,64	0	0	10	0	90,0	11	66	21,18	B	
3	4	↔	K1	15	144	1970	328	0,44	0	0	3	0	90,0	5	30	33,71	B	
	3	↔	K1	15	144	1974	329	0,44	0	0	3	0	90,0	5	30	33,71	B	
4	1	↔	K5	41	541	1960	893	0,61	0	0	10	0	90,0	11	66	18,42	A	
	4	↔	K2	12	309	1958	261	1,18	25	150	8	5	90,0	40	240	385,34	F	
4	3	↔	K2, K6	12	156	1944	259	0,60	0	0	4	0	90,0	6	36	36,76	C	
	Knotenpunktsummen:					2189		3728										
Gewichtete Mittelwerte:								0,65									74,09	
				TU = 90 s T = 3600 s														

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Prognose

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t ₀ [s]	q [Fz/h]	q _s [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{rel} [Fz]	N _{rel} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{rel} [Fz]	N _{rel} [m]	w [s]	QSV	
2	3	↔	K4	39	381	1972	855	0,45	0	0	7	0	90,0	9	54	17,91	A	
	4	↔	K8	37	555	1954	803	0,69	0	0	12	0	90,0	13	78	23,89	B	
3	4	↔	K1	15	149	1970	328	0,45	0	0	3	0	90,0	6	36	33,81	B	
	3	↔	K1	15	152	2000	333	0,46	0	0	3	0	90,0	6	36	33,82	B	
	1	↔	K5	41	577	1958	892	0,65	0	0	11	0	90,0	12	72	18,91	A	
4	4	→	K2	12	309	1958	261	1,18	25	150	8	5	90,0	40	240	385,34	F	
	3	→	K2, K6	12	168	1942	259	0,65	0	0	4	0	90,0	6	36	37,00	C	
Knotenpunktsummen:					2291		3731											
Gewichtete Mittelwerte:								0,67								72,66		
				TU = 90 s T = 3600 s														

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Analyse ergeben, dass der Knoten die Kapazitätsgrenzen überschreitet. Für die Geradeausverkehre aus der Straße An der Reitbahn in Richtung Woldenhorn ergibt sich die Qualitätsstufe F. Die mittlere Wartezeit für K2 beträgt über 300 Sekunden. Alle anderen Ströme erreichen mindestens die Qualitätsstufe C. Ein Vergleich zur vorhandenen Situation zeigt, dass sich an diesem Knoten auch unter der heutigen Belastung die kritischen Qualitätsstufen F einstellt und damit bereits im Bestand deutliche Defizite zu verzeichnen sind. Durch die zusätzlichen Verkehre (12 Kfz-F./h) werden die Verkehrsqualität und die Rückstaulängen jedoch nicht zusätzlich eingeschränkt.

Im Einmündungsbereich der Hamburger Straße (SW) muss die Rückstaulänge der Rechtsabbiegeverkehre in die Straße Woldenhorn kritisch beurteilt werden. Mit den Prognoseverkehren beträgt sie rechnerisch 72 m. Aufgrund des faktischen Abstandes von ca. 65 m zum südlich angrenzenden Knoten (K5) ist eine Überstauung nicht ausgeschlossen. Gegenüber der sich im Bestand einstellenden Rückstaulänge von rechnerisch 66 m verlängert sich diese jedoch nur um 6 m, also um ca. 1 Kfz/ Umlauf.

Da für den Kapazitätsnachweis eine Festzeitsteuerung zugrunde gelegt wurde, ist davon auszugehen, dass sich mit einer verkehrsabhängigen Steuerung ein besserer Verkehrsfluss einstellen wird. Die vorhandenen Kapazitäten in den übrigen Verkehrsströmen könnten bedarfsgerecht zur Stauvermeidung umverteilt werden. Unter Berücksichtigung einer Umschaltung kann eine Verkehrsqualität von QSV=D nachgewiesen werden.

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t ₀ [s]	q [Fz/h]	q _s [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{rel} [Fz]	N _{rel} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{rel} [Fz]	N _{rel} [m]	w [s]	QSV	
2	3	↔	K4	39	381	1972	855	0,45	0	0	7	0	90,0	9	54	17,91	A	
	4	↔	K8	37	555	1954	803	0,69	0	0	12	0	90,0	13	78	23,89	B	
3	4	↔	K1	15	149	1970	328	0,45	0	0	3	0	90,0	6	36	33,81	B	
	3	↔	K1	15	152	2000	333	0,46	0	0	3	0	90,0	6	36	33,82	B	
	1	↔	K5	37	577	1958	805	0,72	1	6	12	0	90,0	14	84	25,48	B	
4	4	→	K2	16	309	1958	348	0,89	3	18	8	1	90,0	14	84	67,72	D	
	3	→	K2, K6	16	168	1942	345	0,49	0	0	4	0	90,0	6	36	33,31	B	
Knotenpunktsummen:					2291		3730											
Gewichtete Mittelwerte:								0,66								33,25		
				TU = 90 s T = 3600 s														

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Im Rahmen der Umsetzung der Erschließungsmaßnahme sollte daher die vorhandene verkehrsabhängige Steuerung geprüft und ggf. modifiziert werden, um diese Effekte zu erzielen.

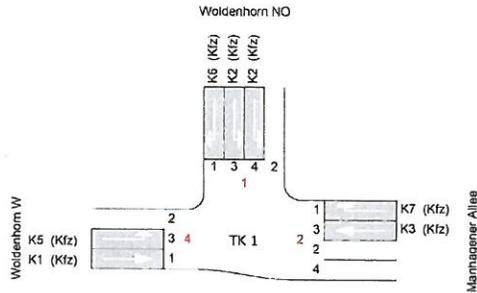
Zusammenfassung

Rechnerisch ermittelter Zuwachs

- Hamburger Straße (SW) -> An der Reitbahn: +13 Kfz-Fahrten/ h
- Hamburger Straße (SW) -> Woldenhorn: +36 Kfz-Fahrten/ h
- Woldenhorn -> Hamburger Straße (SW): +1 Kfz-Fahrten/ h
- An der Reitbahn -> Hamburger Straße (SW): +12 Kfz-Fahrten/ h

-> Unter Berücksichtigung und Modifizierung der verkehrsabhängigen Steuerung ist der Knoten für die Abwicklung der zusätzlichen Verkehre ausreichend, jedoch in der Gesamtbeurteilung als grenzwertig einzustufen.

Knoten 4: Woldenhorn/ Manhagener Allee



Kapazitätsnachweis Spitzenstunde Nachmittag:

Bestand

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	l _r [s]	q [Fz/h]	q _s [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{SE} [Fz]	N _V [Fz]	r	S [%]	N _{SE} [Fz]	N _{SE} [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K6	56	432	1944	1210	0,36	0	0	5	0	90,0	7	42	8,26	A	
	3	↘	K2	15	135	1958	326	0,41	0	0	3	0	90,0	5	30	33,56	B	
	4	↘	K2	15	133	1964	327	0,41	0	0	3	0	90,0	5	30	33,52	B	
2	1	↖	K7	43	276	1964	938	0,29	0	0	4	0	90,0	6	36	14,29	A	
	3	←	K3	23	463	2000	511	0,91	3	18	12	1	90,0	17	102	56,34	D	
4	3	↕	K5	37	325	1922	790	0,41	0	0	6	0	90,0	8	48	18,78	A	
	1	→	K1	65	525	1972	1424	0,37	0	0	5	0	90,0	6	36	4,73	A	
Knotenpunktsummen:					2289	5526												
Gewichtete Mittelwerte:								0,48								22,36		
					TU = 90 s T = 3600 s													

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Prognose

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	l _r [s]	q [Fz/h]	q _s [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{SE} [Fz]	N _V [Fz]	r	S [%]	N _{SE} [Fz]	N _{SE} [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K6	56	462	1944	1210	0,38	0	0	6	0	90,0	7	42	8,42	A	
	3	↘	K2	15	135	1958	326	0,41	0	0	3	0	90,0	5	30	33,56	B	
	4	↘	K2	15	133	1964	327	0,41	0	0	3	0	90,0	5	30	33,52	B	
2	1	↖	K7	43	276	1964	938	0,29	0	0	4	0	90,0	6	36	14,29	A	
	3	←	K3	23	474	2000	511	0,93	5	30	12	1	90,0	19	114	67,14	D	
4	3	↕	K5	37	341	1922	790	0,43	0	0	6	0	90,0	8	48	18,97	A	
	1	→	K1	65	545	1972	1424	0,38	0	0	5	0	90,0	7	42	4,80	A	
Knotenpunktsummen:					2366	5526												
Gewichtete Mittelwerte:								0,49								24,40		
					TU = 90 s T = 3600 s													

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Der Kapazitätsnachweis für diesen Knotenpunkt zeigt, dass sowohl die Bestands- als auch die Prognoseverkehre in einer ausreichenden Qualität abgewickelt werden können. Für die Geradeausverkehre aus der Straße Manhagener Allee ergibt sich die Qualitätsstufe D, alle anderen Ströme erreichen mindestens die Qualitätsstufe B. Durch verkehrsabhängige Eingriffe mit optimierten Freigabezeitverteilungen am Knoten wird eine bessere Abwicklung der Verkehrsströme erreicht und somit die Verkehrsqualität erhöht.

Zusammenfassung

Rechnerisch ermittelter Zuwachs

- Woldenhorn (W) -> Manhagener Allee: +20 Kfz-Fahrten/ h
- Woldenhorn (W) -> Woldenhorn (NO): +16 Kfz-Fahrten/ h
- Woldenhorn (NO) -> Manhagener Allee: +30 Kfz-Fahrten/ h
- Manhagener Allee -> Woldenhorn (NO): +11 Kfz-Fahrten/ h

-> Die Prognoseverkehre sind leistungsgerecht abwickelbar.

5.1 Zusammenfassung

Zusammenfassend lassen sich folgende Ergebnisse der verkehrstechnischen Analyse ableiten:

Knoten 8: Hamburger Straße (B75)/ Wulfsdorfer Weg

Durch verkehrsabhängige Eingriffe mit optimierten Freigabezeitverteilungen am Knoten eine leistungsgerechte Abwicklung der Verkehrsströme erreicht und somit die Verkehrsqualität verbessert bzw. optimiert. Im Rahmen der Umsetzung der Erschließungsmaßnahme sollte die vorhandene verkehrsabhängige Steuerung geprüft und ggf. modifiziert werden.

Knoten 5: Hamburger Straße (B75)/ Stormarnstraße

Eine Einschränkung der Kapazität ist nicht zu erwarten. Die Prognoseverkehre sind leistungsgerecht abwickelbar.

Knoten 71: An der Reitbahn/ Manfred-Samusch-Straße

Eine Einschränkung der Kapazität ist nicht zu erwarten. Die Prognoseverkehre sind leistungsgerecht abwickelbar.

Knoten 6: Hamburger Straße (B75)/ Woldenhorn

Im Rahmen der Umsetzung der Erschließungsmaßnahme sollte die vorhandene verkehrsabhängige Steuerung geprüft und ggf. modifiziert werden. Aufgrund der vorhandenen Koordinierungsabhängigkeiten und der räumlichen Nähe leiten sich daraus für die Knotenpunkte Hamburger Straße (B75)/ Stormarnstraße (5) und An der Reitbahn/ Manfred-Samusch-Straße (71) ebenfalls Modifizierungsbedarfe ab.

Knoten 4: Woldenhorn/ Manhagener Allee

Eine Einschränkung der Kapazität ist nicht zu erwarten. Die Prognoseverkehre sind leistungsgerecht abwickelbar.

6 BEURTEILUNG DER ÖPNV-BELANGE

Die in Kapitel 5 aufgeführten Kapazitätsnachweise zeigen, dass unter Berücksichtigung von Anpassungen einzelner Knotenpunktsignalisierungen eine leistungsgerechte Abwicklung der Kfz-Verkehre und damit auch der Busverkehre nachgewiesen werden konnte. Die aus dem Lindenhof-Vorhaben resultierenden Neuverkehre verändern die vorhandene Qualität der Verkehrsabwicklung an den Knotenpunkten nicht spürbar.

Gleichwohl kann es in Spitzenstunden, wie heute auch, zu Pulkwirkungen von Bussen an den umliegenden Knotenpunkten kommen, so dass sich entsprechenden Rückstaulängen einstellen und somit ggf. längere Warte- bzw. Reisezeiten entstehen. Diese sind jedoch nicht auf das Bauvorhaben zurückzuführen sondern resultieren vielmehr aus den z.T. zeitlich eng getakteten Abfahrtszeiten der Busse. Aus verkehrlicher Sicht sind die Wartezeiten für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu tolerieren, zumal sie in dem Maß nur in den Spitzenstunden auftreten. Für den Busverkehr sind diese Ereignisse sensibler zu bewerten, denn die Akzeptanz des Busverkehrs hängt entscheidend von den Fahrzeiten und der Zuverlässigkeit bei der Einhaltung des Fahrplans ab.

Zur Sicherstellung dieser Aspekte und für eine Reduzierung der Reisezeiten ist eine Busbeeinflussung an den betroffenen LSA denkbar. Damit einhergehend ist jedoch eine Verlängerung der Wartezeiten für die konkurrierenden Verkehrsströme (insbesondere Fußgänger und Radfahrer) verbunden. Daher sollte eine abschließende Beurteilung langfristiger Maßnahmen wie der Busbeeinflussung erst im Rahmen einer detaillierten Prüfung erfolgen.

Im Übrigen wird hier auf die Ergebnisse und Empfehlungen zum ÖPNV-Konzept des Masterplans Verkehr Ahrensburg verwiesen [3].

7 ANSÄTZE FÜR EIN MOBILITÄTSKONZEPT

Mit dem angestrebten Nutzungskonzept und der integrierten Lage mit ihrer sehr guten ÖPNV-Erschließung, der guten Einbindung in das Radverkehrsnetz und der räumlichen Nähe zum Ahrensburger Zentrum sind für das Lindenhof-Grundstück bereits sehr gute Voraussetzung für ein Kfz-reduziertes Mobilitätsverhalten gegeben. Dennoch sind darüber hinaus Vorhaben-bezogenen Maßnahmen denkbar, die wirksam Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und damit das Verkehrsverhalten haben können.

Im Allgemeinen werden in einem ersten Schritt die Zielgruppen definiert, an die sich das Mobilitätskonzept richtet. Das Konzept hier sieht einen Nutzungsmix aus Wohnungen, Büros und Arztpraxen sowie Einzelhandel vor, so dass sich daraus schwerpunktmäßig die Zielgruppen

- Kunden des geplanten Einzelhandels und
- Bewohner

ableiten lassen.

Für beide Zielgruppen ist das Fahrradparken ein wesentlicher Baustein eines möglichen Mobilitätskonzeptes. Hier sind hochwertige Abstellanlagen für Fahrräder, die in ausreichender Quantität herzustellen sind, besonders hervorzuheben. Um die Anlagen auch in qualitativer Hinsicht attraktiv zu gestalten, sollten insbesondere folgende Qualitätskriterien berücksichtigt werden: leichte Zugänglichkeit, größtenteils ebenerdig, den Eingängen zugeordnet, Räume -auch außerhalb- abschließbar, möglichst überdacht, Werkzeuge und Fahrradpumpen sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrrad-Sonderformen (z. B. Fahrradanhänger oder Lastenräder).

Ein weiterer Baustein im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes ist die Parkraumplanung. Diese lässt eine starke Wirkung auf das Mobilitätsverhalten erwarten. So kann über einen Verzicht auf die Herstellung von Parkplätzen nachgedacht werden (ggf. Ablöse). Daneben kann eine vorabgestimmte Reglementierung der Parkplatzmiete in Erwägung gezogen werden.

[Die Verwaltungsvorschriften zu § 55 der Landesbauordnung treffen dazu folgende, prinzipiell befürwortende Aussagen:

„...Nach § 55 Abs. 1 Satz 4 LBO kann die Bauaufsichtsbehörde mit Einverständnis der Gemeinde ganz oder teilweise auf die Herstellung von Stellplätzen, Garagen und die Zahlung eines Geldbetrages zur Ablösung verzichten, wenn eine günstige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr besteht oder wenn ausreichende Fahrradwege vorhanden sind...

... Die Gemeinde kann entsprechend den örtlichen Bedürfnissen nach § 55 Abs. 5 Satz 4 LBO durch örtliche Bauvorschrift für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebietes die Herstellung von Stell-

plätzen und Garagen untersagen oder einschränken, wenn und soweit Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe des Umweltschutzes dies erfordern. Die Gemeinde wird in die Satzung insbesondere Ergebnisse eines Verkehrskonzepts einfließen lassen...

... Bei Erlass der örtlichen Bauvorschrift muss die Durchführbarkeit der Maßnahme durch entsprechende Beschlüsse der Gemeindevertretung, z.B. über verbindliche Verkehrs- oder städtebauliche Konzepte in Abstimmung mit den Verkehrsbehörden und Trägern öffentlicher Verkehrsmittel, gesichert sein...”]

Eine Parkraumbewirtschaftung der umliegenden Straßen flankiert neben dem einen parkraum-reduzierenden Ansatz auf dem Grundstück selbst und verhindert Verdrängungseffekte.

Auch in der Ausformulierung des Nutzungskonzeptes liegt eine nicht zu unterschätzende Einflussmöglichkeit. Geringe Wohnungsgrößen und entsprechend kleine Haushalte haben wesentlich weniger Pkw bzw. Pkw-Nutzungen. Und auch eine Vorgabe der Sortimentsstruktur des Einzelhandels hinsichtlich kleiner Güter, täglicher Bedarf, Nahbereichsbezug kann vereinbart werden und führt zu kurzen Wegen der Kunden, die die Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel nahelegen und anteilig erhöhen.

Generell sollte die Verkehrsplanung im Umfeld vor allem auf eine städtebauliche Anbindung der entstehenden Angebote an das Ahrensburger Zentrum (quasi fußläufige Verlängerung des Innenstadtbereiches, ohne vorherige Kfz-Nutzung zum Erreichen des Lindenhofs) abzielen. – Denkbar wäre darüber hinaus eine Kappung der Straßenanbindung für Kfz-Verkehr nach Norden.

Die Ansätze sind über ihren empfehlenden Charakter hinaus im Zuge der weiteren Abstimmungen verbindlicher zu gestalten. Möglichkeiten dazu bieten:

- Der städtebauliche Vertrag
- Die Bebauungsplan-Änderung
- Genehmigungsaufgaben

8 FAZIT

Aus dem vorgesehenen Nutzungsmix aus Wohnen, Einzelhandel und ggf. kleinflächiger Büro- und Praxennutzung der maßgebenden Variante A ergibt sich eine Verkehrserzeugung von rd. 1.300 Kfz-Fahrten pro Tag und rd. 140 Kfz-Fahrten in der Stunde.

Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung lässt sich resümieren, dass für die Prognoseverkehre eine ausreichende Verkehrsqualität nachgewiesen werden konnte. Die zusätzlichen Verkehre aus dem Neubauvorhaben verändern die vorhandene Qualität der Abwickelbarkeit nicht signifikant. Hierfür wird es erforderlich die Signalsteuerung an drei Knotenpunkten (siehe Kapitel 5) zu modifizieren. Unter dieser Maßgabe ist die geplante Erschließung als gesichert zu beurteilen.

Die verkehrlichen Auswirkungen aus dem geplanten Vorhaben beeinflusst ebenso den Buslinienverkehr nicht maßgeblich. Aus Gründen der Förderung des ÖPNV leitet sich jedoch grundsätzlich der Bedarf einer nachhaltigen Busbeschleunigung ab. Eine effektive Beschleunigung ist insbesondere von einer LSA Vorrangschaltung (vgl. [3]) zu erwarten. Die verkehrlichen Rahmenbedingungen werden durch die aus den geplanten Nutzungen prognostizierten Neuverkehre nicht verändert.

Mit Umsetzungen der beschriebenen Maßnahmen eines Mobilitätskonzepts (siehe Kapitel 7) lassen sich darüber hinaus verkehrsmindernde Effekte erzielen. Insbesondere die Förderung des Radverkehrs (z.B. hochwertige Fahrradabstellanlagen) stellt ein effektives Instrument hierfür dar.

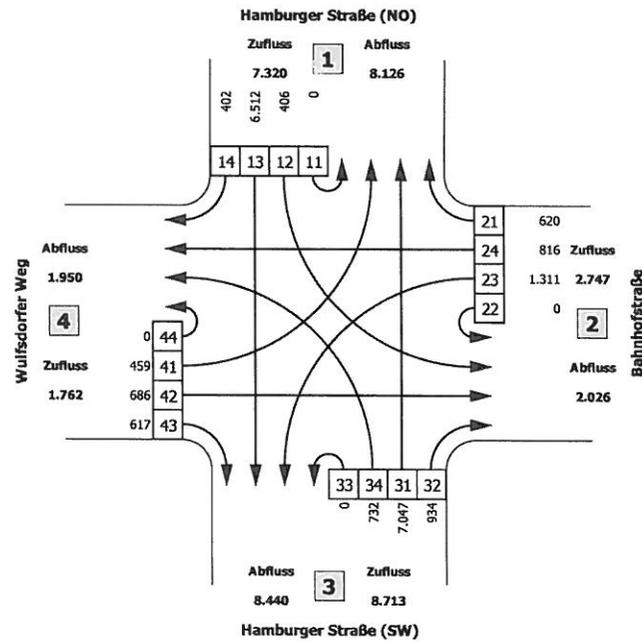
QUELLEN

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV, Köln 2001.
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Ausgabe 2006. Köln 2006.
- [3] Gertz Gutsche Rümenapp GbR, urbanus GbR. Masterplan Verkehr Ahrensburg 2012. Lübeck/Hamburg 2012
- [4] Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung. Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Wiesbaden 2000.

Knotenpunkt Hamburger Straße/ Bahnhofstraße/ Wulfsdorfer Weg

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

Tagesverkehr (Kfz/ d)



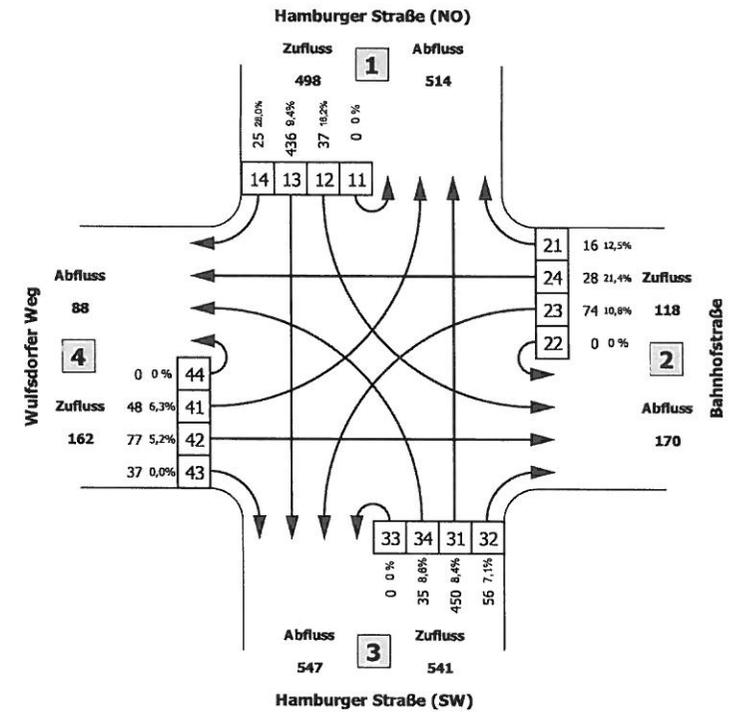
Zeitraum	1		2		3		4	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00:00 - 24:00	15.446	7,5%	4.773	6,0%	17.153	7,4%	3.712	3,3%
06:00 - 19:00	12.892	7,8%	4.060	6,0%	14.398	7,6%	3.148	3,7%
06:00 - 22:00	14.505	7,3%	4.571	5,8%	16.152	7,2%	3.568	3,4%
22:00 - 06:00	941	10,2%	202	9,4%	1.001	10,5%	144	1,4%

Knoten		
Zeitraum	Kfz	SV
00:00 - 24:00	20.542	6,9%
maximale Spitzenstunde 16:30 - 17:30	1.721	3,5%

Knotenpunkt Hamburger Straße/ Bahnhofstraße/ Wulfsdorfer Weg

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

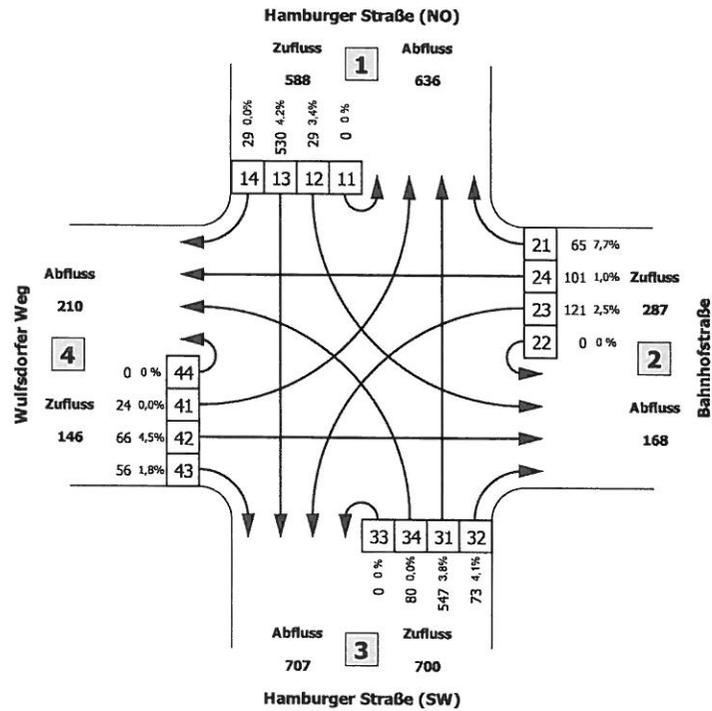
Spitzenstunde morgens 07:15- 08:15 Uhr (Kfz/ h, SV-Anteil)



Knotenpunkt Hamburger Straße/ Bahnhofstraße/ Wulfsdorfer Weg

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

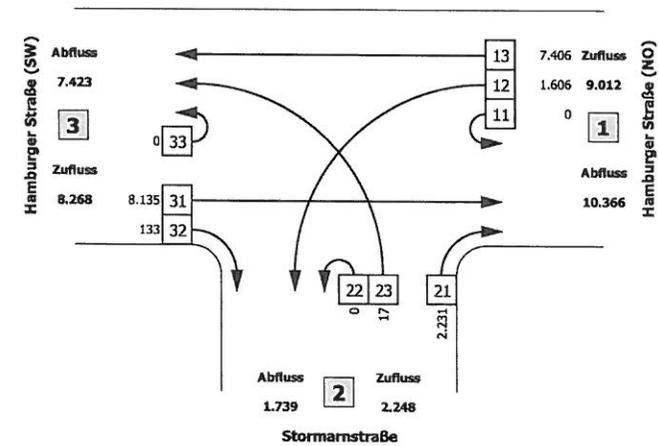
Spitzenstunde nachmittags 16:30- 17:30 Uhr (Kfz/ h, SV-Anteil)



Knotenpunkt Hamburger Straße/ Stormarnstraße

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

Tagesverkehr (Kfz/ d)



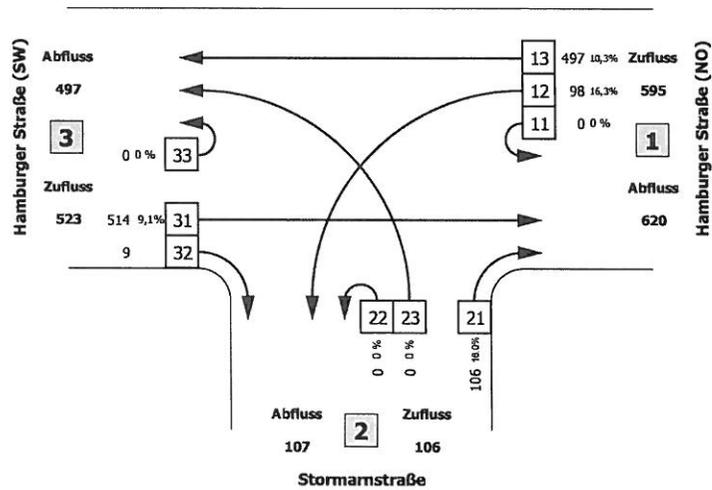
Zeitraum	1		2		3	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00:00 - 24:00	19.378	8,5%	3.987	13,4%	15.691	7,2%
06:00 - 19:00	16.021	8,8%	3.194	13,6%	13.095	7,5%
06:00 - 22:00	18.166	8,3%	3.716	13,3%	14.740	7,0%
22:00 - 06:00	1.212	11,1%	271	14,8%	951	9,9%

Knoten		
Zeitraum	Kfz	SV
00:00 - 24:00	19.528	8,5%
maximale Spitzenstunde 16:45 - 17:45	1.542	5,1%

Knotenpunkt Hamburger Straße/ Stormarnstraße

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

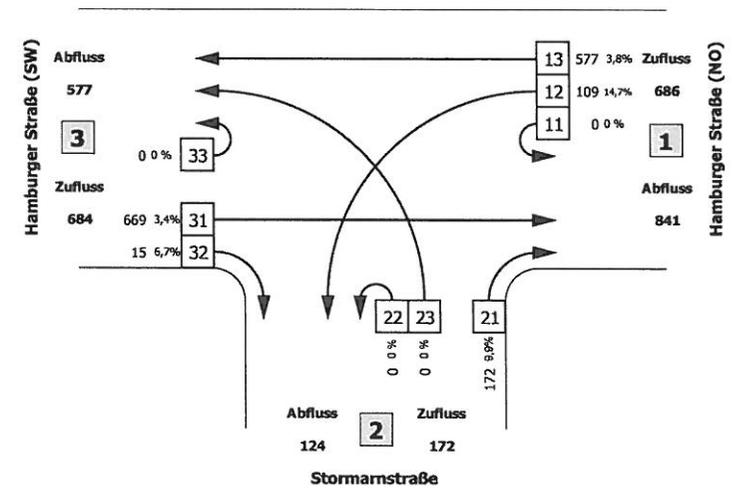
Spitzenstunde morgens 08:00- 09:00 Uhr (Kfz/ h, SV-Anteil)



Knotenpunkt Hamburger Straße/ Stormarnstraße

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

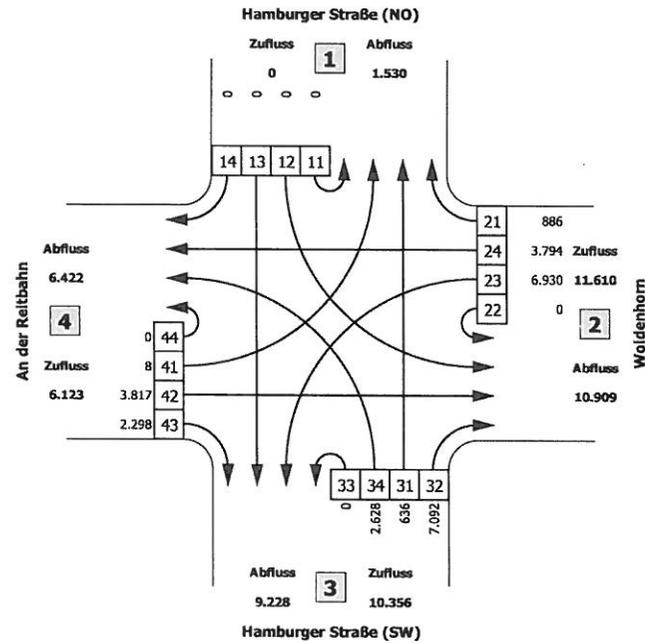
Spitzenstunde nachmittags 16:45- 17:45 Uhr (Kfz/ h, SV-Anteil)



Knotenpunkt Hamburger Straße/ Woldenhorn/ An der Reitbahn

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

Tagesverkehr (Kfz/ d)



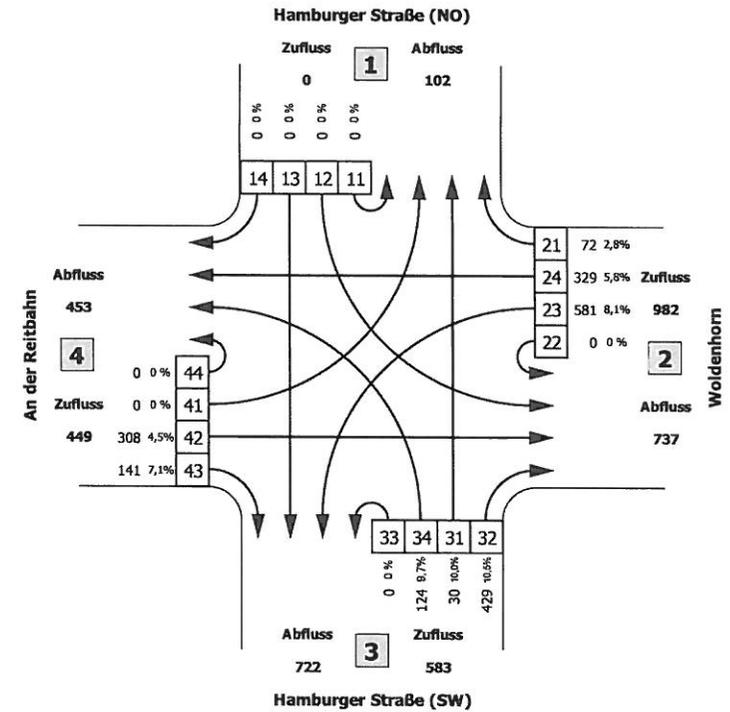
Zeitraum	1		2		3		4	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00:00 - 24:00	1.530	4,4%	22.519	7,2%	19.584	8,2%	12.545	5,7%
06:00 - 19:00	1.435	4,2%	19.153	7,2%	16.404	8,1%	10.962	5,6%
06:00 - 22:00	1.503	4,1%	20.857	6,9%	18.015	7,8%	11.885	5,4%
22:00 - 06:00	27	18,5%	1.662	11,1%	1.569	12,7%	660	11,1%

Knoten		
Zeitraum	Kfz	SV
00:00 - 24:00	28.089	7,2%
maximale Spitzenstunde 16:00 - 17:00	2.190	4,0%

Knotenpunkt Hamburger Straße/ Woldenhorn/ An der Reitbahn

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

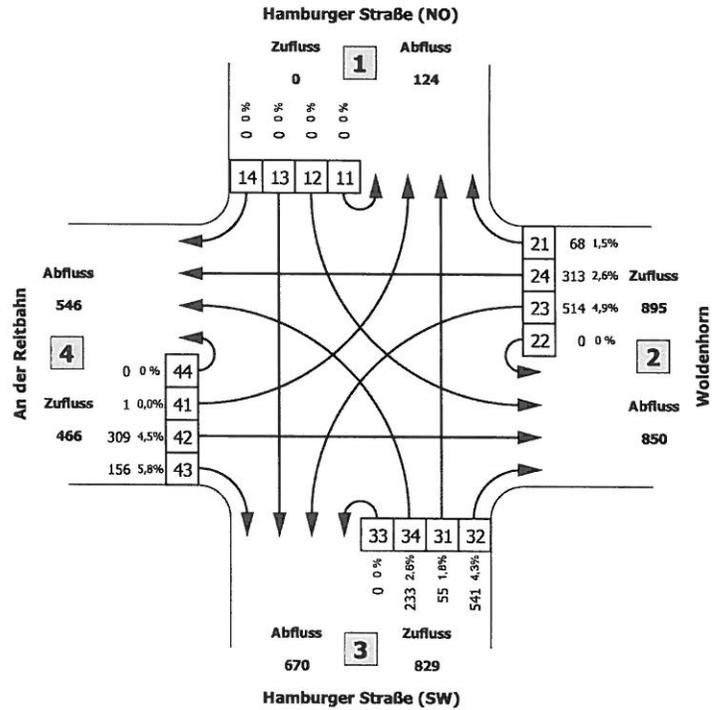
Spitzenstunde morgens 06:30- 07:30 Uhr (Kfz/ h, SV-Anteil)



Knotenpunkt Hamburger Straße/ Woldenhorn/ An der Reitbahn

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

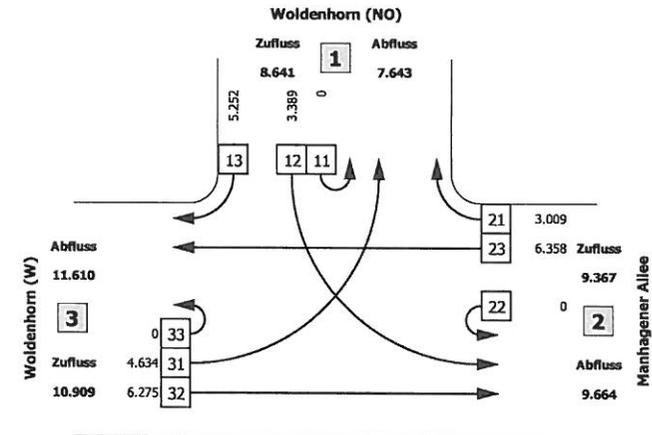
Spitzenstunde nachmittags 16:00- 17:00 Uhr (Kfz/ h, SV-Anteil)



Knotenpunkt Woldenhorn/ Manhagener Allee

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

Tagesverkehr (Kfz/ d)



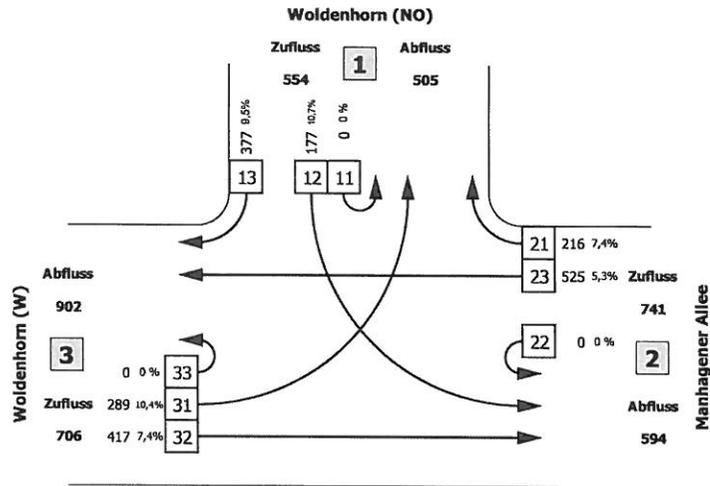
Zeitraum	1		2		3	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00:00 - 24:00	16.284	6,9%	19.031	5,5%	22.519	7,2%
06:00 - 19:00	13.933	7,3%	16.392	5,4%	19.153	7,2%
06:00 - 22:00	15.527	6,8%	17.722	5,1%	20.857	6,9%
22:00 - 06:00	757	9,0%	1.309	9,8%	1.662	11,1%

Knoten		
Zeitraum	Kfz	SV
00:00 - 24:00	28.917	6,6%
maximale Spitzenstunde 16:00 - 17:00	2.289	10,0%

Knotenpunkt Woldenhorn/ Manhagener Allee

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

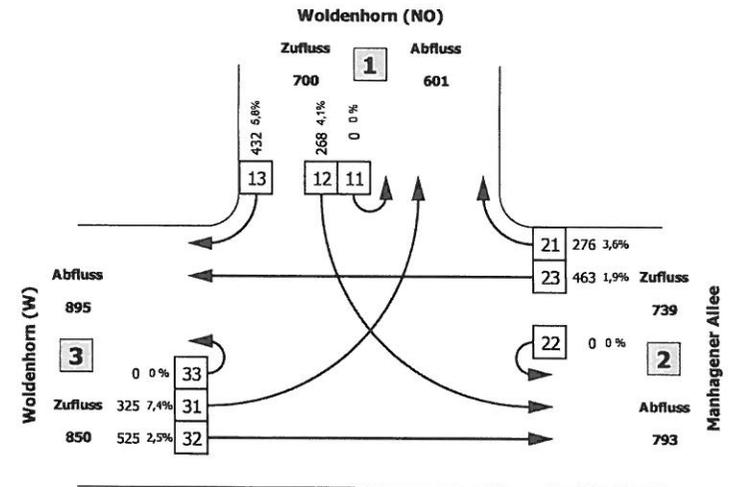
Spitzenstunde morgens 07:00- 08:00 Uhr (Kfz/ h, SV-Anteil)



Knotenpunkt Woldenhorn/ Manhagener Allee

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

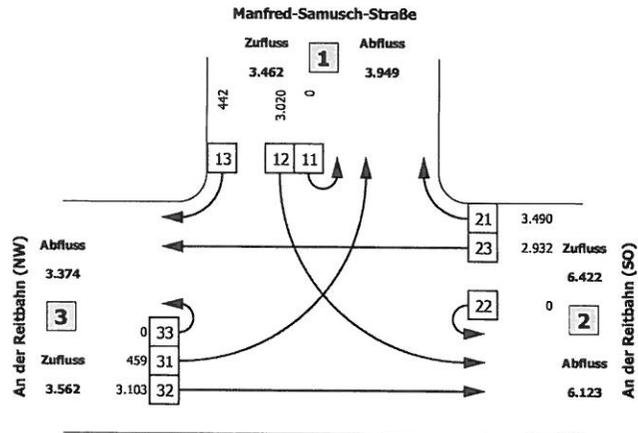
Spitzenstunde nachmittags 16:00- 17:00 Uhr (Kfz/ h, SV-Anteil)



Knotenpunkt An der Reitbahn/ Manfred-Samusch-Straße

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

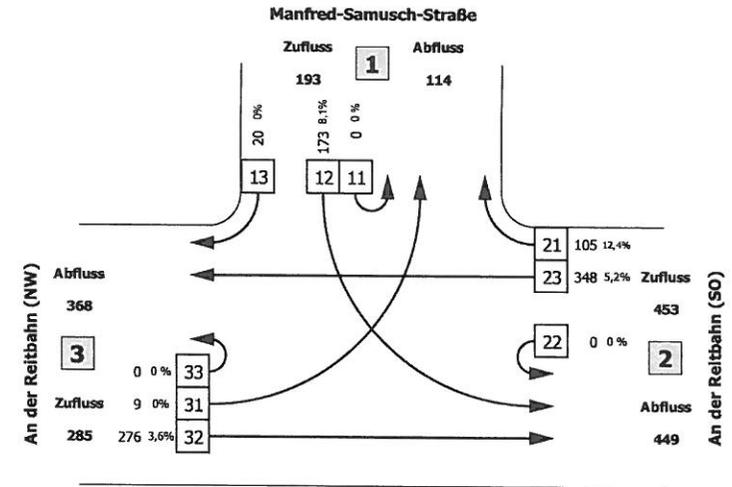
Tagesverkehr (Kfz/ d)



Knotenpunkt An der Reitbahn/ Manfred-Samusch-Straße

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

Spitzenstunde morgens 06:30- 07:30 Uhr (Kfz/ h, SV-Anteil)



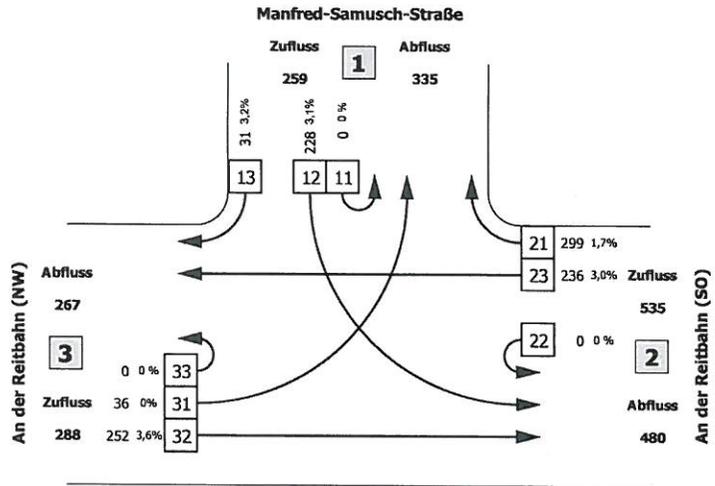
Zeitraum	1		2		3	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00:00 - 24:00	7.411	5,3%	12.545	5,7%	6.936	5,4%
06:00 - 19:00	6.512	5,4%	10.962	5,6%	6.114	5,2%
06:00 - 22:00	7.161	5,1%	11.885	5,4%	6.496	5,1%
22:00 - 06:00	250	11,2%	660	11,1%	440	10,7%

Knoten		
Zeitraum	Kfz	SV
00:00 - 24:00	13.446	5,5%
maximale Spitzenstunde 16:15 - 17:15	1.082	2,7%

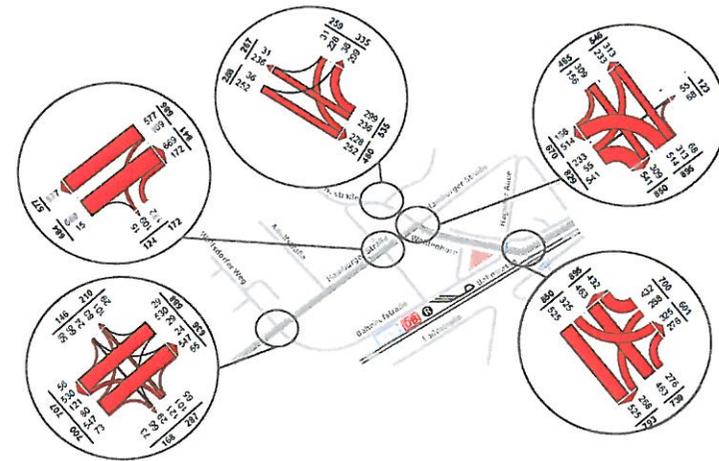
Knotenpunkt An der Reitbahn/ Manfred-Samusch-Straße

Verkehrserhebung am Dienstag, dem 28.05.2013 (00:00- 24:00 Uhr)

Spitzenstunde nachmittags 16:15- 17:15 Uhr (Kfz/ h, SV-Anteil)



Bestandsverkehre – nachmittägliche Spitzenstunde



Prognoseverkehre – nachmittägliche Spitzenstunde

