

# **Bau- und Planungsausschuss**

**Protokoll Nr. BPA/10/2014**

## **Umweltausschuss**

**Protokoll Nr. UA/04/2014**

**über die teilweise gemeinsame (TOP 1 bis 4)  
öffentliche Sitzung des Bau- und Planungsausschusses und  
Umweltausschuss am 02.07.2014,  
Ahrensburg, Peter-Rantzau-Haus, Manfred-Samusch-Str. 9, Saal**

Beginn der gemeinsamen Sitzung : 19:00 Uhr  
Ende der gemeinsamen Sitzung : 21:05 Uhr  
Beginn nicht öffentlicher Teil : 22:25 Uhr  
Ende der Sitzung : 22:29 Uhr

### **Anwesend**

#### **Bau – und Planungsausschuss**

##### **Vorsitz**

Herr Hartmut Möller

##### **Stadtverordnete**

Frau Carola Behr

Herr Rafael Haase

Herr Jörg Hansen

Frau Monja Löwer

Herr Michael Stukenberg

i. V. f. BM Falke

##### **Bürgerliche Mitglieder**

Herr Uwe Gaumann

Herr Uwe Graßau

Herr Eckehard Knoll

i. V. f. StV Hengstler

## **Umweltausschuss (bis 21:05 Uhr)**

### **Vorsitz**

Frau Marleen Möller

### **Stadtverordnete**

Frau Carola Behr  
Herr Jörg Hansen  
Herr Detlef Levenhagen  
Frau Karen Schmick  
Herr Christian Schmidt

i. V. f. StV Brandt  
i. V. f. BM Koenig

ab 19:03 Uhr

### **Bürgerliche Mitglieder**

Herr Dirk Burmeister  
Frau Sibylle von Rauchhaupt  
Herr Heino Wriggers

### **Weitere Stadtverordnete, Beiratsmitglieder**

Herr Peter Egan  
Frau Karen Schmick  
Herr Peter Engel  
Frau Mandy Florczik

bis 21:41 Uhr  
ab 19:03 Uhr  
Seniorenbeirat, bis 22:24 Uhr  
Kinder- und Jugendbeirat, bis  
22.05 Uhr  
Kinder- und Jugendbeirat, bis  
22:24 Uhr

Frau Anabel Plith

### **Sonstige, Gäste**

Herr Stefan Röhr-Kramer  
Herr Sebastian Stegemann

WRS Architekten & Stadtplaner  
GmbH, zu TOP 4  
WRS Architekten & Stadtplaner  
GmbH, zu TOP 4

### **Verwaltung**

Herr Michael Sarach  
Herr Ulrich Kewersun  
Frau Annette Kirchgeorg  
Frau Juliette Schickel  
Herr Jan Richter  
Herr Stephan Schott  
Frau Beate Skambath  
Frau Maren Uschkurat

bis 21:05 Uhr

bis 21:05 Uhr

bis 21:05 Uhr

Protokollführerin

**Entschuldigt fehlt/fehlen**

**Bau- und Planungsausschuss**

**Stadtverordnete**

Frau Anna-Margarete Hengstler

**Bürgerliche Mitglieder**

Herr Olaf Falke

**Umweltausschuss**

**Stadtverordnete**

Frau Doris Brandt

**Bürgerliche Mitglieder**

Frau Cordelia Koenig

Die Beschlussfähigkeit beider Ausschüsse ist gegeben. Die Vorsitzenden haben sich dahingehend geeinigt, dass der gemeinsame Sitzungsteil geleitet wird vom Vorsitzenden des Bau- und Planungsausschusses.

## **Behandelte Punkte der Tagesordnung:**

1. Einwohnerfragestunde
2. Festsetzung der Tagesordnung
3. Evaluierung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK)
4. Vorstellung der Vorentwürfe von Flächennutzungsplan und Landschaftsplan
5. Einwände gegen die Niederschrift Nr. 09/2014 vom 18.06.2014
6. Errichtung von Fahrradabstellanlagen  
- Zwischenbericht der Verwaltung
7. Umbau des Platzbereiches Hagener Allee (zu Vorlagen-Nr. 2014/054)  
- Bericht und Entscheidung über das Oberflächenpflaster
8. Wettbewerb im B-Plangebiet "Erlenhof-Süd"
9. Aufstellen von zusätzlichen Tischen und Stühlen in der Hagener Allee 7 – Eispavillon
10. Kenntnisnahmen
  - 10.1 Stellungnahme zu den Kosten für die Barrierefreiheit an den U-Bahnhöfen Ahrensburgs
  - 10.2 Abbau von Papierkörben im Ahrensburger Stadtgebiet
11. Verschiedenes
  - 11.1 Einrichtung eines Parkplatzes für Gehbehinderte vor dem Domizil
  - 11.2 Verschlammung eines Sees
  - 11.3 Überprüfung des Pflasters beim Bauvorhaben Doppelreihe/Am Rauchhause
  - 11.4 Verschmutzung der B 75 auf Höhe der Erlenhof-Einfahrt

## 1. Einwohnerfragestunde

### ***Bau- und Planungsausschuss/Umweltausschuss***

**Herr Elmers** hat der Verwaltung vor der Sitzung folgende Anmerkungen bzw. Fragen zur Umgestaltung der Hagener Allee eingereicht, die er nachfolgend verliest:

„In der Sitzung am 21.05.2014 wurde die Umgestaltung entsprechend der vorgelegten Planung grundsätzlich beschlossen.

Anhand der dem Protokoll beigelegten inzwischen gut lesbaren Planunterlagen habe ich die Umbaumaßnahmen analysiert. Geplant ist die Einschränkung der Fahrgassenbreite im Parkplatzbereich um 3, m von heute 15,5 m auf zukünftig 12,5 m. Die heutige Fahrgassenbreite ermöglicht das Wenden von Pkw in einem Zuge und das Wenden von Lkw mit einmaligem Zurückstoßen.

In den Planunterlagen ist für das Wenden von Lkw eine Schleppkurve dargestellt. Gemäß der Richtlinien für den Stadtstraßenbau (RASt06) ist - an die eigentliche Schleppkurve anschließend - eine 1,0 m breite Freihaltezone vorzusehen. In der beschlossenen Planzeichnung überschneidet sich diese Freihaltezone mit Parkplatzflächen. Lkw werden daher zukünftig beim Wenden häufig mehrfach vor- und zurückstoßen müssen. Auch größere Pkw und Sprinter werden nicht mehr in einem Zug wenden können, wenn sie - vom Bahnhof kommend - keinen freien Parkplatz mehr finden und wegen der Einbahnstraßenregelung nicht zum Rondeel weiterfahren können.

Ich habe der Verwaltung am 27.06.2014 einen modifizierten Gestaltungsvorschlag zugeleitet, der die beschriebene Rangierproblematik deutlich entschärft. Ich hoffe, dass dieser Vorschlag Gegenstand der Beratung beim einschlägigen TOP wird.

Dieser Vorschlag sieht vor:

Auf der Ostseite bleibt der vorhandene Granit-Bord unverändert.

Um den angestrebten breiteren Radfahrbereich zu schaffen, wird - anstatt an Bord um 1,5 m gegen die Platzmitte zu verschieben - das Stadtmobiliar (Maste, Bänke, Papierkörbe und Fahrradständer) um ca. 1,5 gegen die Gebäudefassaden verschoben.

Möglich ist diese Lösung, da auf der östlichen Platzseite der Gehbereich zwischen Stadtmobiliar und Fassaden zurzeit 2,0 m breiter als auf der sogar stärker frequentierten Westseite ist. Diese Lösung ist unproblematisch und sogar deutlich preiswerter als die am 21.05.2014 beschlossene Lösung. Die von Granitborden allseits eingefassten Baumpflanzinseln werden dann (so wie heute) vor dem durchgehenden Bord bestehen bleiben und dieser wird nicht - wie zukünftig auf der Westseite - in den Zwischenraum der Bauminseln vorgeschoben werden. Der Brunnenbereich kann dann (anders als in der beschlossenen Planung) in seiner jetzigen, stadtgestalterisch ansprechenden Gestaltung unverändert bestehen bleiben. Das gegebenenfalls erforderliche Wenden wird für alle Kfz erleichtert.

#### Frage 1

Wird das zukünftig häufig erforderlich werdende Rangieren beim Wenden vor dem Beginn der Einbahnstraßenregelung von der Verwaltung tatsächlich als unproblematisch für die Verkehrssicherheit und –abwicklung angesehen?

#### Frage 2

Welche Gesichtspunkte sprechen dagegen, den Fußgängerbereich der deutlich weniger begangenen östlichen Platzseite auf die Breite der stark frequentierten Westseite zu reduzieren?

#### Frage 3

Wie groß ist die Kostendifferenz zwischen

- dem Umsetzen von ca. 65 m Granitbord, dem Umpflastern von ca. 100 m<sup>2</sup> Natursteinfläche und dem Auswechseln und Anheben von drei Lüftungsschächten einerseits und
- andererseits dem Umsetzen von elf Masten und sechs Bänken?

#### Frage 4

Ist der bei Realisierung meines Alternativvorschlages mögliche Erhalt der heutigen Abstände und der Symmetrie der Granitborde zum Brunnen stadtgestalterisch dem vorgesehenen Einengen der Großpflasterfläche um den Brunnen herum vorzuziehen?“

Die Verwaltung sichert zu, die Fragen im Rahmen eines Tagesordnungspunktes zu beantworten.

**Herr Fleischer** nimmt Bezug auf die Sondernutzung des neuen Bäckers am Rondeel und fragt, ob es richtig ist, dass die Fahrradständer versetzt werden sollen und wenn ja, weshalb das Außengestühl sich nicht nach dem vorhandenen Mobiliar richtet. Auch bitte er, die Entscheidung über die Sondernutzung des Eis pavillons in der Hagener Allee bis zur Fertigstellung des Platzbereiches Hagener Allee zu verschieben.

Zum ersten Punkt erinnert die Verwaltung, dass eine Belebung des Rondeels angestrebt wird und der Eigentümer eine Kostenübernahmeerklärung eingereicht hat, sodass der Stadt keine Kosten für die Versetzung der Fahrradbügel und des Papierkorbes entstehen. Zur Sondernutzung des Eispavillons verweist die Verwaltung auf den Tagesordnungspunkt 7 und die Entscheidungsfreiheit der Politik.

## **2. Festsetzung der Tagesordnung**

### ***Bau- und Planungsausschuss/Umweltausschuss***

Der Vorsitzende nimmt Bezug auf die in der Einladung vom 19.06.2014 vorgeschlagene Tagesordnung und fragt, ob es Änderungswünsche gibt. Die Verwaltung teilt daraufhin mit, dass der Tagesordnungspunkt 12 entfallen kann, da in der heutigen Sitzung keine Einzelbauvorhaben vorgestellt werden sollen. Ansonsten werden keine Änderungswünsche vorgebracht.

Zunächst stimmen die Ausschussmitglieder des Umweltausschusses über die Tagesordnungspunkte 1 bis 4 ab.

**Abstimmungsergebnis:** **Alle dafür**

Ohne weitere Aussprache wird anschließend mit Hinweis auf die überwiegenden Belange des öffentlichen Wohls und der berechtigten Interessen Einzelner über den Antrag des Vorsitzenden auf Ausschluss der Öffentlichkeit bei TOP 13 abgestimmt.

Der BPA stimmt einstimmig und damit mit der gemäß § 46 Abs. 8 i. V. m. § 35 Abs. 2 Gemeindeordnung Schleswig-Holstein erforderlichen Mehrheit von 2/3 der anwesenden Ausschussmitgliedern zu.

Letztlich stimmt der BPA über die angepasste Tagesordnung ab.

**Abstimmungsergebnis:** **Alle dafür**

### 3. Evaluierung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK)

#### ***Bau- und Planungsausschuss/Umweltausschuss***

Die Verwaltung stellt die Evaluierung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) hinsichtlich der tatsächlich realisierten (gebauten) Wohneinheiten vor (**vgl. Anlage**). Hierzu erinnert die Verwaltung, dass eine Überprüfung der Wohneinheiten alle zwei Jahre erfolgen soll. Die letzte Erfassung hat im August 2011 stattgefunden. Bei der Aktualisierung des ISEK im Jahr 2013 wurde eine neue Erfassungsmethode gewählt, um eine flächendeckende Erfassung zu gewährleisten, ohne dabei zu große Überschneidungen zu bekommen. Bei der ursprünglichen Methode wurden nur die Baugenehmigungen erfasst, bei Neuen wird auf die tatsächlich gebauten abgezielt. Auch wurden bisher noch nicht erfasste Gebiete aufgenommen:

- Ahrensburg
- Vierbergen
- Kremerberg/Lübecker Straße
- Hamburger Straße/Adolfstraße/Alte Reitbahn

Anschließend werden die Wohnbaupotenziale der Stadt Ahrensburg im Einzelnen vorgestellt. Auch wird aufgezeigt, in welchen Gebieten die angestrebte Anzahl an Wohneinheiten nicht erreicht wurde. So wird beispielsweise an das Baugebiet Hansdorfer Straße erinnert, wo statt 63 Wohneinheiten nur 33 Wohneinheiten aufgrund politischer Beschlüsse realisiert werden konnten. Für das Gebiet Reeshoop wird darauf hingewiesen, dass die Zahlen aus dem Jahr 2013 sind, wo bereits die ersten neuen Wohneinheiten geschaffen wurden, jedoch noch kein Abbruch erfolgt ist. Hervorgehoben wird, dass durch Innenverdichtung gemäß § 34 BauGB mehr Wohneinheiten geschaffen werden konnten als ursprünglich angenommen, jedoch die Anzahl der Wohneinheiten in Bebauungsplänen gegenüber dem ISEK reduziert wurden. Ein sehr großes Potenzial zur Schaffung neuer Wohneinheiten stellt die Nachverdichtung im Innenbereich durch Bebauungspläne dar. Als Beispiel wird hier die Stormarnstraße West/Klaus-Groth-Straße genannt, wo schätzungsweise 188 Wohneinheiten geschaffen werden können. Voraussetzung hierfür ist die grundsätzliche Bereitschaft, finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

Ferner erwähnt die Verwaltung, dass z. B. auf den derzeitigen Flächen des Kleingartenvereins Mühlenredder zusätzliche Wohneinheiten geschaffen werden könnten, dies jedoch im ISEK nicht zur Umsetzung empfohlen wurde. Auch im Außenbereich gibt es Flächen, die für die Schaffung von Wohneinheiten geeignet wären, die jedoch nicht zur Umsetzung empfohlen werden. Abschließend stellt die Verwaltung anhand einer grafischen Darstellung die Anzahl der genehmigten Wohneinheiten pro Jahr gegenüber dem Soll vor. Als Fazit wird festgehalten, dass durch die neue Erfassungsmethode doppelte Nennungen von Baugenehmigungen vermindert werden konnten, ein gänzlicher Ausschluss von Fehlerquellen jedoch nicht möglich ist. Die Anzahl der Wohneinheiten hat sich dort reduziert, wo eine direkte Steuerung möglich

gewesen wäre. Dementgegen ist die Nachverdichtung stärker in den Bereichen erfolgt, wo keine direkte Steuerung erfolgt ist.

Auf Nachfrage eines Ausschussmitgliedes schätzt die Verwaltung, dass ca. zehn bis 20 B-Pläne für die Realisierung der möglichen Innenverdichtung notwendig sind. Auf Nachfrage des Vorsitzenden, wieso bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die Anzahl an Wohneinheiten nicht erreicht wurden, entgegnet ein Ausschussmitglied am Beispiel Hansdorfer Straße, dass auf Wunsch einzelner Fraktionen die Anzahl an Wohneinheiten verringert wurde.

Abschließend wird hinsichtlich des Kleingartenvereins Mühlenredder darauf hingewiesen, dass derzeit noch keine Details besprochen wurden, sich jedoch die Flächen aufgrund der Innenstadtnähe als Bauland grundsätzlich eignen.

#### 4. Vorstellung der Vorentwürfe von Flächennutzungsplan und Landschaftsplan

##### ***Bau- und Planungsausschuss/Umweltausschuss***

Einleitend berichtet die Verwaltung, dass der Flächennutzungsplan bereits 40 Jahre und der Landschaftsplan 22 Jahre alt sind. Vor drei Jahren wurde entschieden, beide Pläne vom Grunde her zu erneuern, um die ständigen briefmarkenhaften Änderungen im Rahmen von B-Plänen zu vermeiden. Seit dieser Entscheidung wurde eine Bürgerveranstaltung im November 2011 durchgeführt, die Expertenmeinungen im Hause abgefragt sowie Fachgutachten (ISEK und Masterplan Verkehr) beschlossen. Der Vorentwurf wurde unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte erarbeitet und den Fraktionen bereits einmal vorgestellt. Eine Prüftabelle mit Änderungsanregungen liegt der Verwaltung bereits vor. In der heutigen Sitzung sollen beide Pläne erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Der Beschluss über diesen Vorentwurf soll erst im Herbst 2014 nach hinreichender Diskussion erfolgen. Anschließend übergibt die Verwaltung das Wort an die beauftragten Stadtplaner.

Einleitend stellt Herr Stegemann die Inhalte sowie die strategische Bedeutung eines FNP vor (**vgl. Anlage**). Betont wird, dass durch gezielte Flächenausweisungen eine strategische Bevorratung und Koordination dieser ermöglicht wird. Hervorgehoben wird ferner, dass durch die Aufstellung eines F-Plans noch kein Baurecht geschaffen wird, sondern dies der Aufstellung eines B-Plans bedarf. Eine „automatische“ Bebauung ist somit durch die Ausweisung von Wohnbau- oder Gewerbeflächen nicht möglich. Die Planungshoheit obliegt weiterhin der Stadt Ahrensburg (Selbstverwaltung). Empfohlen wird, mehr Flächen als notwendig auszuweisen, um flexibel handlungsfähig zu sein (Realisierungsreserve).

Anschließend erläutert Herr Röhr-Kramer kurz die Aufgaben eines Landschaftsplans. Hierfür wurden alle sich im Stadtgebiet befindlichen Grundstücke nach ihrem Zustand bzw. ihrer Nutzung erfasst. Im Landschaftsplan werden unter anderem besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft sowie die einzelnen Flächennutzungen (z. B. Wohnen) dargestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass Flächen im Landschaftsplan dargestellt sind, die eine andere Ausweisung als im F-Plan haben. Sofern geplant wird, diese Flächen tatsächlich in Anspruch zu nehmen, ist zu untersuchen, ob die baulichen Belange überwiegen.

Im Rahmen einer Zwischenfrage wird deutlich gemacht, dass im Landschaftsplan lediglich Schulsportanlagen dargestellt sind. Ferner wird bestätigt, dass der Landschaftsplan eine denkmalgerechte Entwicklung des Schlosses vorsieht.

Nachdem die verwaltungsinternen Hinweise vorgestellt wurden, geht Herr Stegemann auf die Wohnbauentwicklung der Stadt Ahrensburg ein. Hierbei taucht die Frage auf, weshalb immer wieder unterschiedliche Zahlen der genehmigten Baugenehmigungen auftauchen. Diesbezüglich erinnert die Verwaltung an TOP 3 und dem geänderten Verfahren zur Ermittlung der geschaffenen Wohneinheiten. Auch bestätigt die Verwaltung, dass Einliegerwohnungen nur dann nicht berücksichtigt werden, wenn ein Teilungsantrag nicht gestellt wird.

Zur Verdeutlichung, weshalb die Stadt Ahrensburg zusätzlichen Wohnraum benötigt, nennt Herr Stegemann den hohen Einpendlerüberschuss, die Auslastung der sozialen und öffentlichen Infrastruktur sowie die zentralörtliche Funktion im Kreis Stormarn sowie im Land Schleswig-Holstein. In diesem Zusammenhang stellt er die Folgen bei einem zu geringen Wohnungsangebot vor. Aus stadtplanerischer Sicht stellen ca. 40 WE je ha im Durchschnitt für Ahrensburg eine angemessene Dichte dar, statt der bisherigen 26 WE je ha. Um dieses Ziel zu erreichen, kann die Stadt Ahrensburg die Nachverdichtung im Bestand fördern, die Wohndichte bei Neubauprojekten erhöhen und das Wohnungsangebot diversifizieren. Ergänzend hierzu werden die Potenzialflächen für die Schaffung von zusätzlichen Wohneinheiten vorgestellt. Hervorgehoben wird, dass im Vorentwurf des FNP keine Wohnbaupotenzialflächen enthalten sind, die nicht bereits im ISEK diskutiert wurden. Jedoch wurden sieben Potenzialflächen, die im ISEK nicht zur Umsetzung empfohlen wurden, im FNP-Vorentwurf als Wohnbaupotenzialfläche vorgeschlagen (z. B. Stormarnplatz).

Auch für die Schaffung von Gewerbegebieten sollten nach stadtplanerischer Auffassung Potenzialflächen im FNP ausgewiesen werden, insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich bereits ansässige Gewerbebetriebe kaum erweitern können. Hinsichtlich der Betriebsarten bzw. Branchen wird hervorgehoben, dass die Forschung im Ahrensburger Stadtgebiet unterrepräsentiert ist und ggf. die Ansiedlung einer Bildungseinrichtung angestrebt werden sollte. Um zukünftig den Gewerbeflächenbedarf ausreichend decken zu können, wird unter anderem eine Kooperation mit Nachbargemeinden - insbesondere für die gemeinsame Entwicklung entlang der Autobahn - empfohlen. Auch für die Gewerbeansiedlung werden Potenzialflächen im Stadtgebiet vorgestellt. Be-

vor das Wort an die Ausschussmitglieder geht wird berichtet, dass nach der Sommerpause die Festlegung der Vorentwürfe FNP/LP durch die Politik geplant ist.

Nachdem von Ausschussmitgliedern verschiedene Aspekte der Innen- und Außenverdichtung angesprochen werden, betont Herr Stegemann, dass die Stadt Ahrensburg als Mittelzentrum mit zwei Regionalbahnhöfen sowie zwei U-Bahnhöfen nicht nur das in Anspruch nehmen kann, was gefällt, sondern auch für die Schaffung von benötigten Wohnraum verantwortlich ist. Auch vor dem Hintergrund der allgemeinen Infrastruktur ist es ratsam, zusätzliche Wohneinheiten zu schaffen. Der Vorsitzende bittet darum, in der heutigen Sitzung keine Grundsatzfragen zu klären, sondern sich auf inhaltliche Fragen zu beschränken.

### **Ende der gemeinsamen Sitzung mit dem Umweltausschuss**

gez. Hartmut Möller  
Vorsitzender BPA

gez. Marleen Möller  
Vorsitzende UA

gez. Maren Uschkurat  
Protokollführerin

## 5. Einwände gegen die Niederschrift Nr. 09/2014 vom 18.06.2014

Keine Einwände. Das Protokoll gilt damit als genehmigt.

## 6. Errichtung von Fahrradabstellanlagen - Zwischenbericht der Verwaltung

Einleitend erinnert die Verwaltung an den in der BPA-Sitzung vom 02.04.2014 beschlossenen Antrag der SPD-Fraktion zur Prüfung einer Fahrradabstellanlage. Anhand einer Folienpräsentation (**vgl. Anlage**) werden die einzelnen Punkte des Antrages mit den jeweiligen Ergebnissen vorgestellt. Zunächst stellt die Verwaltung drei Varianten von Fahrradabstellanlagen vor. Möglich sind eine überdachte und überwachte Fahrradabstellanlage, eine Fahrradabstellanlage im Paternoster-System sowie eine Radstation mit Betreiber. Nachfolgend werden die Systeme im Einzelnen vorgestellt, wobei betont wird, dass das Paternoster-System eher ungeeignet ist, da Wartezeiten von bis zu 20 Sekunden, elektrische Defekte sowie ein erhöhtes Risiko von Vandalismus auftreten können. Der Vorteil bei einem Fahrradparkhaus ist, dass eine Videoüberwachung, ein Reparaturservice, ein Fahrrad- und E-Bike-Verleih, der Verkauf von Fahrradzubehör, die Bereitstellung von abschließbaren Schränken sowie lange Öffnungszeiten möglich sind.

Als nächstes stellt die Verwaltung die möglichen Standorte in Bahnhofsnähe vor. Die Verwaltung empfiehlt, dass Grundstück in der Ladestraße für vertiefende Untersuchungen zu favorisieren.

Als dritter Prüfauftrag sollte geklärt werden, ob eine Servicestation (für Überwachung, Wartung, Reparaturen etc.) angegliedert werden kann und welche Mieten dann erhoben werden müssen. Diesbezüglich berichtet die Verwaltung, dass eine Service-Station standortabhängig ist und die regelmäßigen Nutzer wahrscheinlich eine Jahresgebühr von 80 € bis 120 € im Jahr zu entrichten hätten. Die Unterhaltung des Gebäudes müsste dann durch die Stadt erfolgen, gegebenenfalls müsste zusätzlich ein Zuschuss durch die Stadt gewährt werden.

Wie die Verwaltung berichtet, gibt es zwei mögliche Betreiber für die Service-Station, die Interesse bekundet haben.

Um eine Lizenz für die Bezeichnung „Radstation“ zu erhalten, muss das Fahrradparken unter anderem bewacht und witterungsgeschützt sein (**Details siehe Anlage**).

Eine Förderung des Fahrradparkhauses ist durch den Förderfond Nord sowie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) denkbar. Abschließend werden noch die Bedarfe an den restlichen Bahnhöfen (ein Bedarf besteht derzeit nur für den U-Bahnhof Ahrensburg West) sowie die notwendigen Kosten aufgezeigt.

In der anschließenden Diskussion werden verschiedene Aspekte des Fahrradparkhauses besprochen. Beispielsweise wird vorgeschlagen, die P+R-Anlage Alter Lokschuppen Richtung Edeka zu erweitern oder nach oben hin aufzustocken. Oder den Lokschuppen so umzubauen, dass statt einiger Pkw-Parkplätze zusätzliche Fahrradstellplätze geschaffen werden können. Hierzu weist die Verwaltung darauf hin, dass die Förderung stark abhängig von der Anzahl der Pkw-Stellplätze ist, man jedoch versuchen könnte, zwei bis drei Stellplätze durch eine innovative Lösung für Fahrräder zur Verfügung zu stellen. Zur Aufstockung des Lokschuppens wird betont, dass die damals geschätzten Kosten mit 1,2 Mio. € im Verhältnis zu den Baukosten eines eigenen Fahrradparkhauses nicht mehr so hoch erscheinen. Da für die Aufstockung des Lokschuppens jedoch die Aufstellung eines neuen B-Plans erforderlich ist, scheint eine Realisierung von kurzfristigen Fahrradstellplätzen so nicht möglich.

Ein Ausschussmitglied gibt zu bedenken, dass gemäß Ausschilderungen im Bahnhofsbereich beim Standort Ladestraße die Nutzung des DB-Übergangs nur mit gültiger Fahrkarte möglich ist.

Abschließend ist festzuhalten, dass das Fahrradparkhaus mehrheitlich vom Ausschuss befürwortet wird und die Verwaltung tiefer in die Planung einsteigen soll.

Aufgrund des Hinweises, dass Pkw-Stellplätze in P+R-Anlagen auch kostenfrei zur Verfügung gestellt werden und einer Bezuschussung für Fahrradstellplätze unter diesem Aspekt nicht abgelehnt werden sollte, berichtet die Verwaltung, dass die Stadt Hamburg ab Ende Juli 2014 schrittweise eine Gebührenpflicht für P+R-Anlagen einführt. Zur Erweiterung des Lokschuppens Richtung Edeka wird auf die schwierigen privat-rechtlichen Verhältnisse hingewiesen. Vorgeschlagen wird, gegebenenfalls den Bebauungsplan, der für die Aufstockung des Lokschuppens notwendig ist, in der Prioritätenliste nach vorn zu ziehen.

## **7. Umbau des Platzbereiches Hagener Allee (zu Vorlagen-Nr. 2014/054) - Bericht und Entscheidung über das Oberflächenpflaster**

Die Verwaltung erinnert an die BPA-Sitzung vom 21.05.2014 TOP 8, in der der Umbau des Platzbereiches Hagener Allee vorgestellt wurde. Anhand einer kurzen Präsentation (**vgl. Anlage**) erinnert die Verwaltung an die wesentlichen Aspekte der Umgestaltung. Wie vom Ausschuss gewünscht, wurde die Pflasteroberfläche und deren mögliche teilweise Änderung geprüft. Nach Auffassung der Verwaltung ist es nicht ratsam, zum jetzigen Zeitpunkt über die Veränderung der Pflasterfläche zu entscheiden. Der Grundgedanke für die Umgestaltung des Platzbereiches war die Erleichterung des Verkehrsflusses für Radfahrer und Fußgänger dieses Ziel könnte möglicherweise durch die Veränderung des Pflasters - insbesondere an falscher Stelle - verfehlt werden. Nach Auffassung der Verwaltung verringert sich die Wahrscheinlichkeit der Parker in zweiter Reihe durch die Umgestaltung an sich. Für Lastzüge ist das Wenden schon heute problematisch, die Priorität des Platzbereiches liegt jedoch auch nicht im Pkw-Verkehr.

Der Vorsitzende gibt zu bedenken, dass durch eine Veränderung der Pflasteroberfläche - insbesondere den Radfahrern- die Nutzung erschwert werden könnte und nicht wie geplant erleichtert. Er bittet den Seniorenbeirat noch einmal, über die Formulierung ihres Antrages nachzudenken, was dieser grundsätzlich zusichert.

Auf Nachfrage bestätigt die Verwaltung, dass die Fahrradbügel - wie bereits am 21.05.2014 zugesichert - gedreht werden sollen.

Nach einer kurzen Diskussion, dass eine grundsätzliche Entscheidung im Innenstadtbereich hinsichtlich der Pflasterung getroffen werden soll wird vorgeschlagen, zum jetzigen Zeitpunkt nicht allein für die Hagener Allee eine Entscheidung zu treffen. Die Verwaltung sichert zu, für die generelle Planung Gelder in den Haushalt 2015 mit einzuwerben. Die Ausführungsplanung wird dem BPA nach der Sommerpause vorgelegt.

Abschließend gibt ein Ausschussmitglied zu bedenken, das seines Erachtens der Bereich für Rollstuhlfahrer bzw. Rollatoren direkt vor den Schaufenstern platziert werden müsste.

## **8. Wettbewerb im B-Plangebiet "Erlenhof-Süd"**

Der Vorsitzende nimmt Bezug auf die BPA-Sitzung vom 21.05.2014 und den im Rahmen des Protokolls bekanntgegebenen Plänen. Auch erinnert er an die Ziele des Wettbewerbs durch den Grundstücke mit verschiedenen Größen und Zuschnitten in einer teilweise engeren Bebauung geplant werden sollten. Wie sich nun gezeigt hat, ist durch die Festlegung der Wohneinheiten nur eine sehr lockere Bebauung möglich, was den Zielen der Planung widerspricht. Er schlägt deshalb vor, die Anzahl der Wohneinheiten geringfügig zu erhöhen, um einen guten städtebaulichen Wettbewerb zu ermöglichen. Ergänzend berichtet die Verwaltung, dass gemäß des aktuellen Testentwurfes 33 Wohneinheiten statt - wie im städtebaulichen Vertrag verankert - 20 bis 25 geschaffen werden sollen. Betont wird, dass die Festsetzungen des B-Plans beispielsweise hinsichtlich Bauhöhen, Baufensters und GRZ eingehalten werden. Der Ausschuss spricht sich mehrheitlich für die notwendige Verdichtung des Wettbewerbsgebietes aus. Ein Ausschussmitglied betont, dass durch diese Entscheidung die Gesamtanzahl an Wohneinheiten im Erlenhof-Süd nur um ca. 2,5 % erhöht wird.

Auf den Einwand eines Ausschussmitgliedes, dass erst in den Fraktionen hierüber beraten werden muss, entgegnet die Verwaltung, dass bereits seit ca. vier Monaten über den Auslobungstext verhandelt wird. Um den Wettbewerb nicht zu verzögern, wird folgender Antrag gestellt:

„Der Bau- und Planungsausschuss ist damit einverstanden, dass eine Abweichung vom städtebaulichen Vertrag, der eine Anzahl von 20 bis 25 Wohneinheiten innerhalb des Wettbewerbsgebietes vorsieht, zugestimmt wird. Die zugelassene Erhöhung wird auf eine Anzahl von 33 Wohneinheiten begrenzt. Weitere Abweichungen vom B-Plan werden nicht zugelassen.“

**Abstimmungsergebnis:** **6 dafür**  
**3 Enthaltungen**

Damit ist der Antrag angenommen und der Abweichung aus städtebaulichen Gründen zugestimmt.

Abschließend berichtet die Verwaltung, dass mit dem Vorhabenträger Gespräche über eine eventuelle zusätzliche Kostenbeteiligung an den Folgekosten geführt werden sollen.



## 10. Kenntnisnahmen

### 10.1 Stellungnahme zu den Kosten für die Barrierefreiheit an den U-Bahnhöfen Ahrensburgs

Anhand der Vorlagen-Nr. 2014/070 hat die Stadtverordnetenversammlung am 30.06.2014 außerplanmäßig die Planungsmittel für die Leistungsphasen 3 und 4 HOAI des Projektes „Barrierefreiheit an den U-Bahnhöfen Ahrensburgs“ bereitgestellt. Dabei haben die Stadtverordneten nochmals klargestellt, dass die Summe von 610.500 € auch als maximal zu verstehen sei.

Gleichzeitig wurde mehrheitlich der Beschluss im folgenden Punkt 4 ergänzt:

4. Die in der Vorlage im Sachverhalt genannten Gesamtkosten von ca. 3 Mio. € für beide Bauwerke werden als völlig überhöht und unwirtschaftlich angesehen. Verwaltung und Hochbahn werden aufgefordert, eine detaillierte Kostenplanung zu erarbeiten mit dem Ziel einer deutlichen Kostenreduzierung.

Die Verwaltung verweist zum einen auf die Anmerkung im BPA-Protokoll Nr. 09/2014 (unter TOP 10) und zum anderen auf eine nun ausführlichere, in Abstimmung mit der Stadtverwaltung durch die Hochbahn gefertigte Stellungnahme:

Der ergänzende Beschluss erweckt den Eindruck einer nicht vollständigen bzw. völlig überzogenen Planung.

Diesem Eindruck möchten wir mit diesem Schreiben entgegenwirken und Ihnen kurz ein paar weitergehende Erläuterungen zur vorgelegten Planung und der daraus resultierenden Kostenschätzung übermitteln.

Der derzeitige Planungsstand entspricht dem einer Vorplanung, d. h. es wurden auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Unterlagen Varianten entwickelt und bewertet.

Diverse Unterlagen/Gutachten sind noch zu erarbeiten (u. a. ein Baugrundgutachten, ergänzende Vermessungsleistungen), aus deren Integration sich dann mehr Planungssicherheit ergibt.

Die vorliegende Planung orientiert sich an den Erfordernissen und den örtlichen Verhältnissen an der jeweiligen Haltestelle. Aufwändige Lösungen sind auch im Sinne der Kostenträger bisher weitgehend ausgeschlossen worden.

Zum Teil wurden sogar Sonderlösungen mit geringeren Abmessungen in der Zuwegung gewählt, da es an diesen Haltestellen zumutbar erscheint. Ein Zurückgreifen auf die vorhandenen Regelwerke hätte hier zu ganz anderen und damit noch aufwändigeren Lösungen geführt.

Um dennoch die Unsicherheiten aus dem aktuellen Planungsstand zu berücksichtigen, sind die Baukosten um 25 % höher angesetzt worden. Es wurde ein Zuschlag von 10 % für Unvorhergesehenes, 5 % für Kalkulationsunschärfe und 10 % für den Planungsstand Vorentwurf beaufschlagt. Die gewählten Einheitspreise sind laufenden vergleichbaren Bauvorhaben entnommen worden.

Dies ist im vorliegenden Planungsstand üblich und ist selbstverständlich im weiteren Planungsverlauf (dann mit deutlich detaillierterer Planung) zu überprüfen und fortzuschreiben.

Abschließend der Hinweis, dass letztendlich nur das abgerechnet wird, was auch verbraucht wird. Hierzu wird es eine im nachhinein detaillierte Aufstellung der Aufwände geben.

Selbstverständlich werden die städtischen Gremien weiter auf dem Laufenden gehalten. Im Übrigen konnten die Kosten schon reduziert werden durch den angepassten Zeitplan, indem etwa die Planungsleistungen zusammen mit den Hamburger Projekten ausgeschrieben werden können und Synergien entstehen durch die Baudurchführung während der ohnehin geplanten Stillstandszeit (und des Schienenersatzverkehrs) auf dem Streckenabschnitt der Linie U1 im Sommer 2016.

## **10.2 Abbau von Papierkörben im Ahrensburger Stadtgebiet**

Aufgrund von Anfragen in BPA-Sitzungen über den Abbau von Papierkörben im Ahrensburger Stadtgebiet wird Folgendes mitgeteilt:

### **Fehlender Papierkorb an der Bushaltestelle Rosenweg**

Der Papierkorb wurde aufgrund eines Vandalismusschadens entfernt. Dieser wird wieder ersetzt.

### **Fehlender Papierkorb an der Bushaltestelle Reesenbüttler Redder**

Dieser Papierkorb ist vorhanden.

### **Fehlender Papierkorb an der Bushaltestelle Lilienweg**

Dort hat kein Papierkorb gestanden, lediglich auf dem Spielplatz.

### **Fehlender Papierkorb an der Bushaltestelle Rantzaustraße, Höhe Am Neuen Teich**

Der Papierkorb wurde abgebaut, da eine tägliche Befüllung mit Hausmüll stattgefunden hat, darüber hinaus wurde der Papierkorb kaum genutzt.

### **Fehlender Papierkorb im Bereich des Wanderweges Katzenbuckel**

Aufgrund der Neuanlage des Wanderweges wurden diese abgebaut, darüber hinaus wurde ein Papierkorb mutwillig zerstört. Nach Beendigung der Baumaßnahme werden neue Papierkörbe aufgestellt.

### **Fehlender Papierkorb Höhe Kindergarten Birkenweg**

Dieser Papierkorb wurde gestohlen, ein neuer Papierkorb wird aufgestellt.

### **Fehlende Papierkörbe Aalfangpark**

Der Papierkorb bei der Sprunggrube wurde abgebaut, weil dort regelmäßig Feuer entzündet wurde, der andere wurde aufgrund der Verlegung des Weges an anderer Stelle platziert.

### **Fehlender Papierkorb Liebespfad**

Dort fehlt kein Papierkorb.

### **Fehlender Papierkorb Blockhaus**

Auf dem Spielplatz befinden sich drei Stück und einer am Blockhaus. Da der Spielplatz sehr stark frequentiert wird, ist es nicht sinnvoll, dort einen abziehen. Es ist zumutbar, den Weg von der Bank zum Papierkorb auf dem Spielplatz auf sich zu nehmen.

Ein weiterer Standort wird derzeit noch überprüft.

## **11. Verschiedenes**

### **11.1 Einrichtung eines Parkplatzes für Gehbehinderte vor dem Domizil**

Ein Beiratsmitglied nimmt Bezug auf die BPA-Sitzung vom 04.06.2014 TOP 8.3. Es bittet die Verwaltung mitzuteilen, ob hinsichtlich des gewünschten Parkplatzes schon etwas unternommen wurde. Die Verwaltung erinnert an die bereits mehrfach angesprochene enge Personalsituation im Fachdienst Verkehrsaufsicht und sichert zu, diese Bitte noch einmal weiterzugeben.

### **11.2 Verschlammung eines Sees**

Ein Ausschussmitglied nimmt Bezug auf das Grundstück nördlich des Parkhotels, auf dem sich ehemals ein großer Teich befunden hat. Die Verwaltung wird gebeten, angesichts des geringen Wasserstandes mitzuteilen, ob die Entschlammung des Schlossteiches negative Auswirkungen etwa auf den Durchfluss zur Aue hat.

**Anmerkung der Verwaltung:**

*Nein, die Eigentümerin hat ihren Teich letzten Winter selbst entschlammen lassen.*

**11.3 Überprüfung des Pflasters beim Bauvorhaben Doppeleiche/Am Rauchhause**

Bezugnehmend auf das Bauvorhaben Doppeleiche/Am Rauchhause wird die Verwaltung gebeten, das Pflaster in diesem Bereich zu überprüfen, da es in einem sehr desolaten - für Fahrradfahrer ungeeigneten - Zustand sei.

**11.4 Verschmutzung der B 75 auf Höhe der Erlenhof-Einfahrt**

Eine Stadtverordnete berichtet, dass die B 75 auf Höhe der Einfahrt zum Baugebiet Erlenhof-Süd stark verschmutzt sei. Sie bittet die Verwaltung, eine Reinigung der Straße zu veranlassen. Daraufhin wird die Stadtverordnete gebeten, solche Anliegen kurzfristig per Telefonanruf der Verwaltung mitzuteilen, damit diese die Reinigung durch den Verursacher veranlassen kann.

gez. Hartmut Möller  
Vorsitzender

gez. Maren Uschkurat  
Protokollführerin