

Innenstadtkonzept Ahrensburg

Arbeitsstand 21.06.2016



Auftraggeber

Stadt Ahrensburg
Der Bürgermeister
Manfred-Samus-Straße 5
22926 Ahrensburg
Fachdienst Stadtplanung, Bauaufsicht, Umwelt
Ansprechpartnerin: Juliette Schickel, Veronika Probsteder

Auftragnehmer

BPW baumgart+partner

Stadt- und Regionalplanung
Ostertorsteinweg 70-71
28203 Bremen
Tel. 0421.703207

www.bpw-baumgart.de

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Frank Schlegelmilch
Dipl.-Ing. Claudia Dappen
M.A. Melanie Roos

Bremen, Stand: Juni 2016

Inhalt

1	Einleitung.....	3
1.1	Anlass und Zielsetzung	3
1.2	Das Programm "Städtebaulicher Denkmalschutz"	5
2	Arbeitsweise und Methodik	6
2.1	Vorgehensweise, Verfahren und Prozessablauf	6
2.2	Beteiligung.....	7
3	Bestandsanalyse	13
3.1	Stadtprofil.....	13
3.2	Untersuchungsgebiet	15
3.3	Planerische Vorgaben und übergeordnete Planungen	17
3.4	Historische Entwicklung der Stadt und des Untersuchungsgebietes.....	30
3.5	Bevölkerungsentwicklung und Wohnen	39
3.6	Wirtschaft, Einzelhandel und Gastronomie	47
3.7	Soziale , Medizinische, Bildungs-Infrastruktur, Senioren.....	59
3.8	Kultur, Tourismus, Freizeit und Sport	64
3.9	Grün- und Freiflächen	68
3.10	Erschließung, Verkehr und Mobilität	70
3.11	Stadtbild, Stadtstruktur und Baukultur	91
3.12	Eigentumsverhältnisse	100
3.13	Umwelt, Klima und Energie (MR)	101
4	Integrierte Bewertung.....	105
4.1	Stärken und Anknüpfungspunkte.....	105
4.2	Schwächen und Handlungsbedarfe.....	108
5	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept	112
5.1	Entwicklungsziele	113
5.2	Räumliche Handlungsschwerpunkte	120
6	Ziel und Maßnahmenkonzept	169

1 Einleitung

1.1 Anlass und Zielsetzung

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Ahrensburg hat in ihrer Sitzung am 24. März 2014 den Antrag zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm "Städtebaulicher Denkmalschutz" sowie die Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB für den rund 55 ha großen Innenstadtbereich vom "Dreizack" bis zum Schloss beschlossen.

Am 22. Februar 2016 hat die Stadtverordnetenversammlung den Beschluss gefasst, das Untersuchungsgebiet zu erweitern und den Bereich um den Bahnhof ebenfalls in das Untersuchungsgebiet nach § 141 BauGB aufzunehmen. Das gesamte Untersuchungsgebiet umfasst damit rund 60 ha (vgl. Abb. 1).

Mit der Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm "Städtebaulicher Denkmalschutz" erhält die Stadt Ahrensburg die Möglichkeit ihre Innenstadt mit dem charakteristischen barocken Stadtgrundriss, dem unter Denkmalschutz stehenden Rathaus aus den 1970er Jahre sowie dem Schlossviertel mit der Schlossinsel, Teilen des Schlossparks und dem ehemaligen Gutshof aufzuwerten. Dazu sind weitere Untersuchungen und konzeptionelle Überlegungen notwendig, die einer Konkretisierung der im Förderantrag aufgeführten Maßnahmen dienen.

Diese Untersuchungen werden in Ahrensburg unter dem Namen "Innenstadtkonzept" kommuniziert und setzen sich aus zwei formal erforderlichen Teilen zusammen, die in diesem Bericht zusammengeführt werden: aus dem gemäß Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und den Ländern notwendigen "Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept" sowie aus den "Vorbereitenden Untersuchungen" nach § 141 BauGB als Grundlage zur Festlegung eines oder mehrerer Sanierungsgebiete.

Das "Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept" betrachtet die Innenstadt ganzheitlich und erfolgt unter aktiver Beteiligung aller relevanten Akteure und der Öffentlichkeit. Es bietet eine Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung sowie für Eigentümer. Bereits vorhandene Konzepte werden integriert.

Die "vorbereitenden Untersuchungen" stellen die Beurteilungsgrundlage zur Notwendigkeit der Festlegung von Sanierungsgebieten dar, konkretisieren die Sanierungstatbestände und beziffern die Maßnahmen zur Behebung von Funktions- und Substanzschwächen.

Das Ziel des vorliegenden Innenstadtkonzeptes besteht demnach darin, die vielfältigen Ideen, die bereits in der Vergangenheit für einzelne Bereiche der Innenstadt diskutiert wurden, unter Beteiligung breiter Bevölkerungsgruppen innerhalb der Stadt zu diskutieren und in einem schlüssigen Gesamtkonzept zusammenzuführen. Mit Ergänzung von Hinweisen aus weiteren konkretisierenden Gutachten zum Verkehr, zur Barrierefreiheit und zum Einzelhandel sollen abgestimmte und realisierbare Maßnahmen entwickelt werden.

Damit entsteht für die handelnden Akteure eine Investitionssicherheit für die nächsten Jahre, so dass auch privatwirtschaftlich neue Impulse in der Innenstadt gesetzt werden können.

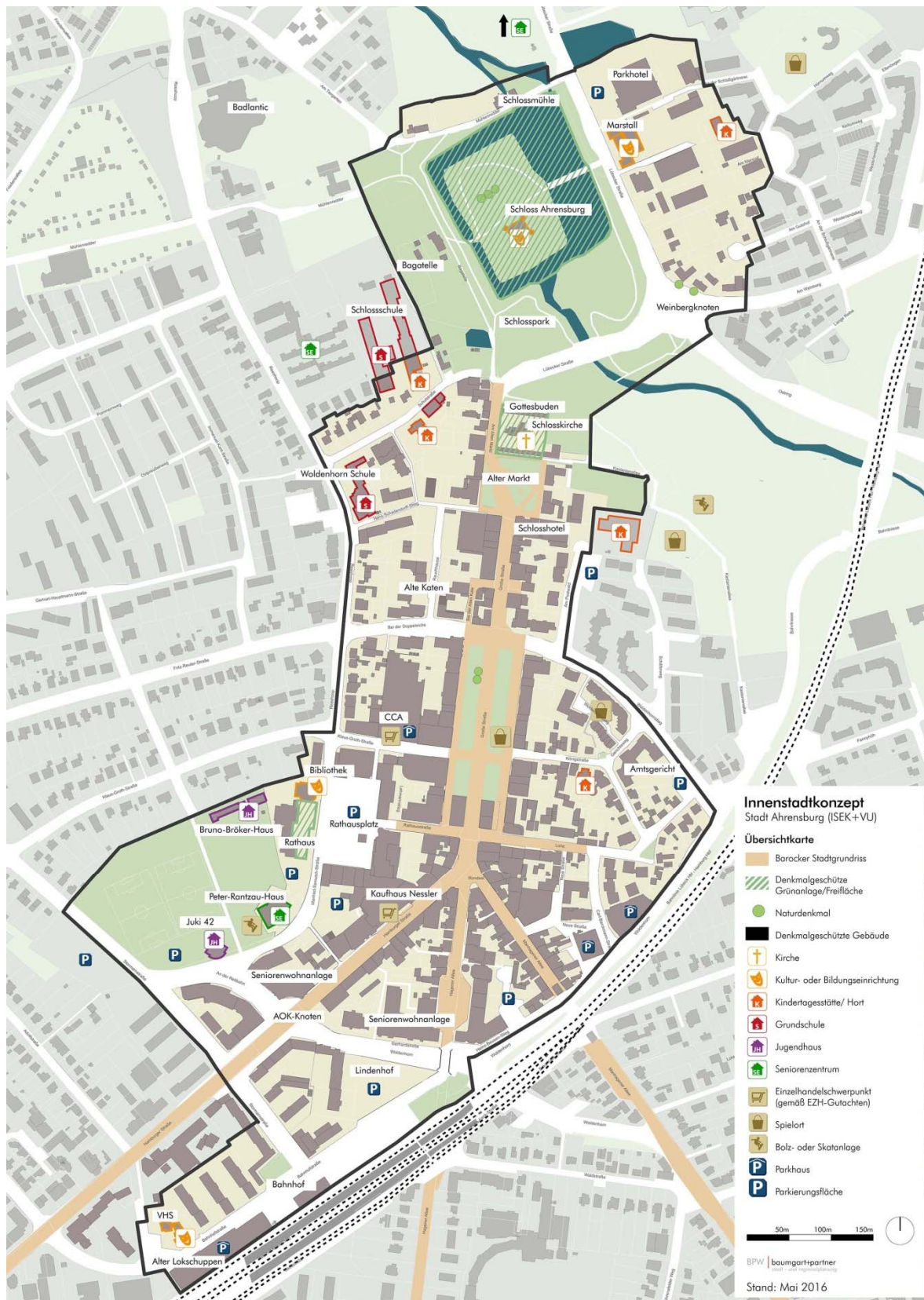


Abb. 1 Übersichtsplan und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Der vorliegende Bericht enthält zunächst eine umfassende Bestandsaufnahme und Analyse, in die die vorliegenden konzeptionellen Überlegungen zur Innenstadt aus verschiedenen Gutachten einbezogen werden. Darauf aufbauend wurden Entwicklungsziele für die Innenstadt entworfen und öffentlich abgestimmt. Diese bilden die Grundlage für das Maßnahmenkonzept.

Ein Sozialplan gemäß § 180 BauGB ist nicht Bestandteil dieser vorbereitenden Untersuchungen. Maßnahmen zur Vermeidung gegebenenfalls nachteiliger Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der im Gebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen müssen bei Bedarf im Rahmen der Durchführung durch die Verwaltung erarbeitet werden.

1.2 Das Programm "Städtebaulicher Denkmalschutz"

Das Programm "Städtebaulicher Denkmalschutz" wird aus Mitteln der Städtebauförderung finanziert. Dabei handelt es sich um ein Bund-Länder-Programm zur Stärkung der Kommunen zur Bewältigung besonderer Herausforderungen. Der Bund und das Land gewähren gemeinsam mit der Stadt jeweils zu 1/3 Finanzmittel zur Herstellung nachhaltiger städtebauliche Strukturen.

Das Programm "Städtebaulicher Denkmalschutz" dient dazu, kulturhistorisch wertvolle Stadtbe-
reiche zu sichern und zukunftsweisend weiter zu entwickeln. In der Programmbeschreibung werden folgende Schwerpunkte benannt:

- "die Sicherung erhaltenswerter Gebäude und Ensembles von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung,
- die Modernisierung und Instandsetzung dieser Gebäude oder Ensembles,
- die Erhaltung und Umgestaltung von Straßen und Plätzen von entsprechender Bedeutung,
- der Erhalt der historischen Stadtstruktur,
- die Revitalisierung der Programmgebiete,
- die Anwendung einer integrierten Handlungsstrategie,
- die (Wieder-) Gewinnung der Historischen Stadtkerne als Orte der Identität."¹

Die Stadt Ahrensburg ist aufgrund ihrer in Schleswig-Holstein einmaligen barocken Stadtanlage, die sich aus einer Abfolge von über Achsen verbundenen Plätzen und Freiräumen zusammensetzt, sowie gut erhaltener Baudenkmale, aber auch aufgrund vorhandener städtebaulicher Missstände in dieses Programm aufgenommen worden.

¹ vgl. <http://www.staedtebaulicher-denkmalschutz.de/programm/>

2 Arbeitsweise und Methodik

2.1 Vorgehensweise, Verfahren und Prozessablauf

Die Bearbeitung umfasste drei aufeinander aufbauende Phasen:

- Bestandsaufnahme mit einer Stärken- und Schwächenanalyse, die in die Darstellung von Handlungsschwerpunkten, städtebaulichen Missständen gemäß § 136 Abs. 3 BauGB sowie in eine Zieldiskussion mündet,
- Ausarbeitung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes und verfahrensrechtliche Abwägung (Durchführbarkeit der Maßnahme, Abgrenzung des Fördergebietes),
- Entwicklung eines Maßnahmen- und Umsetzungskonzeptes mit einer Kosten- und Finanzierungsübersicht gemäß §149 BauGB und Darstellung weiterer Fördermöglichkeiten.

Die inhaltlichen Grundlagen wurden durch die Auswertung bestehender Gutachten und Konzepte, statistischen Datenmaterials sowie einer Literatur- und Internetrecherche erarbeitet. Außerdem erfolgt eine detaillierte Bestandsaufnahme im Rahmen mehrerer Ortsbegehungen. Verschiedene Gespräche mit der Verwaltung und die in Fachgesprächen und öffentlichen Veranstaltungen gewonnenen Erkenntnisse (vgl. Kap. 2.2) ergänzen diese Ergebnisse.

Um die konkreten Maßnahmenansätze strategisch auszurichten und auf eine solide "Basis" zu stellen, erfolgte eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung. In den einzelnen Veranstaltungen wurden interessierte Bürgerinnen und Bürger für die anstehenden Themen und Handlungsbedarfe sensibilisiert und konnten sich mit Ideen einbringen. In dialogorientierten Formaten fand ein reger Austausch über die Inhalte und Potenziale des Untersuchungsraumes statt.

Eine Rückkopplung in die Politik fand über mehrere Sitzungen einer Lenkungsgruppe sowie verschiedene Ausschusssitzungen statt (vgl. Abb. 2).

Verfahrensablauf Innenstadt-konzept Ahrensburg

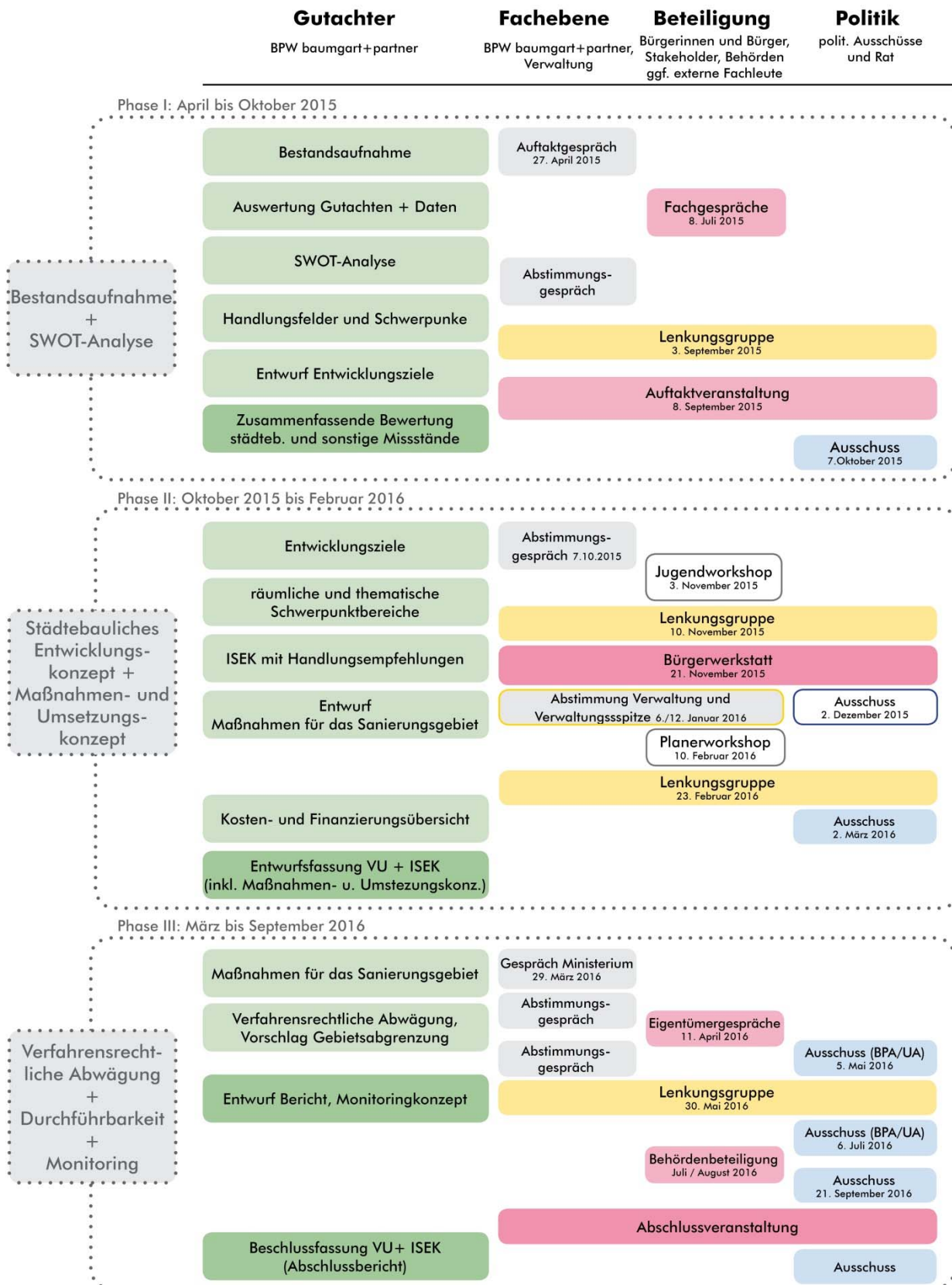


Abb. 2 Ablauf der vorbereitenden Untersuchungen

2.2 Beteiligung

Fachgespräche

Ziel der Fachgespräche war es, frühzeitig einen umfassenden Einblick in die Vor-Ort-Situation zu erhalten und zu erfahren, wo aus Sicht verschiedener Akteure die Stärken und Schwächen der Innenstadt liegen. In Ergänzung zur Gutachtersicht bildeten die Erkenntnisse aus den Fachgesprächen eine wichtige Grundlage für die Analyse. Aber auch im Hinblick auf konkrete Maßnahmen ist das Wissen der Akteure wertvoll und trägt zu einem schlüssigen und umsetzbaren Entwicklungskonzept bei. Zu den Gesprächsrunden wurden Personen eingeladen, die sich aufgrund ihrer beruflichen Funktion oder über das Engagement in Organisationen und Vereinen besonders gut mit der Entwicklung der Stadt und der örtlichen Gegebenheiten auskennen.

Am 8. Juli 2015 wurden rund 40 Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Themen zu mehreren Gesprächsrunden eingeladen. Die Fachgespräche wurden in folgenden thematischen Diskussionsrunden geführt:

- Einzelhandel / Gastronomie / Dienstleistung / Gemeinbedarf,
- Verkehr / Mobilität sowie
- Stadtbild + Baukultur / Freiraum + Freizeit + Kultur / Wohnen

In den einzelnen Gesprächsrunden wurden zunächst die Stärken und der Handlungsbedarf im jeweiligen Themenfeld zusammengefasst. Anschließend wurden mögliche Lösungsansätze erörtert und Zukunftsbilder für die Innenstadt skizziert. Die Erkenntnisse und Ergebnisse aus den Gesprächsrunden sind in die Analyse und in die Entwicklungsziele eingeflossen.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Auftaktveranstaltung

Über 100 interessierte Bürgerinnen und Bürger folgten der Einladung zur Auftaktveranstaltung, die am 8. September 2015 im Marstall stattfand. Zunächst wurde das Programm "Städtebaulicher Denkmalschutz" durch eine Vertreterin der Stadt Ahrensburg erläutert und ein Rückblick auf die bereits in der Vergangenheit mit Städtebaufördermitteln finanzierten Maßnahmen in der Stadt gegeben.

Anschließend zeigten Vertreter des Gutachterbüros auf der Grundlage eines virtuellen Stadtrundgangs mögliche Handlungsbedarfe in den Teilräumen der Innenstadt auf. Zudem wurde ein erster Entwurf der Entwicklungsziele vorgestellt, die den Rahmen für die zukünftige Innenstadtentwicklung abstecken.

Im Plenum gab es für die anwesenden Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit Fragen und Hinweise zu äußern. Im Anschluss wurden die insgesamt 12 Bereiche der Innenstadt bezüglich ihrer Handlungsbedarfe bewertet.

Das Stimmungsbild zeigte, dass es in der Innenstadt viele Bereiche gibt, in denen aus Sicht der anwesenden Bürgerinnen und Bürger etwas getan werden muss, besonders aber am Alten Markt sowie am Rathausplatz und am südlichen Stadteingang der Hamburger Straße. Ebenfalls größerer Handlungsbedarf besteht in den Bereichen: Große Straße (Nord) und An der Alten Kate, in der Hamburger Straße, im Bahnhofsbereich und im Schlossbereich (vgl. Abb. 3).

Insgesamt wurde die Bestandsanalyse, die Entwicklungsziele und die Handlungsräume von den Anwesenden betätigt. Die Ergebnisse und Hinweise sind in die Konzeptfindung eingeflossen.

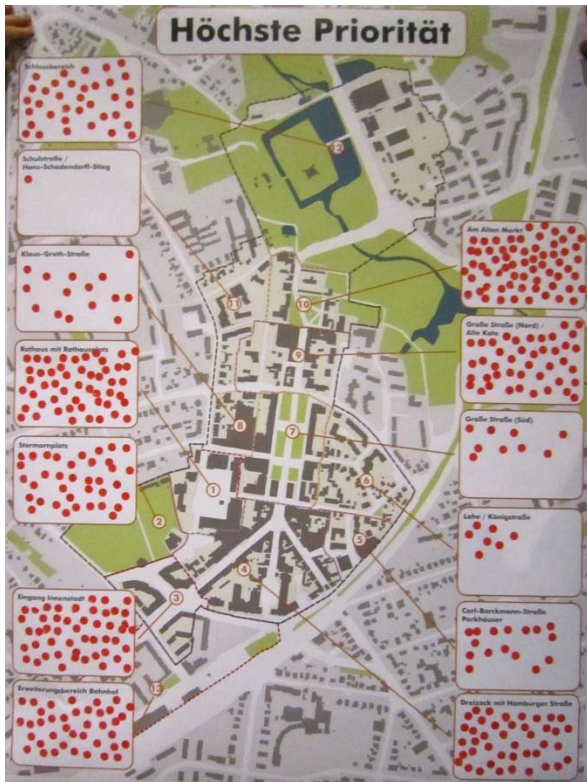


Abb. 3 Bewertungen in der Auftaktveranstaltung

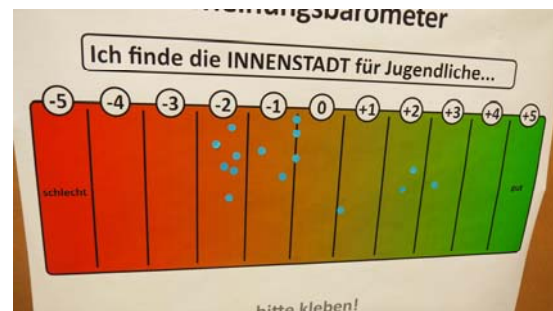


Abb. 4 Bewertungen durch die Jugendlichen

Jugendworkshop

Jugendliche nehmen ihr Umfeld und die Stadträume anders wahr als Erwachsene. Gleichzeitig spielt die Innenstadt für Jugendliche eine besondere Rolle als Aufenthaltsort, da sie weniger mobil sind als Erwachsene und stärker auf ihren Nahbereich angewiesen sind. Sie nutzen diese zum Einkaufen, Freunde treffen, bummeln oder sehen sie einfach nur als interessanten Aufenthaltsort, der von unterschiedlichen Menschen belebt wird. Ihre Bedürfnisse und Vorstellungen sollten daher bei einem zukunftsorientierten Planungsprozess ebenfalls berücksichtigt werden.

Über die übliche Form der Bürgerbeteiligung sind Jugendliche jedoch kaum zu erreichen. Daher fand eine gezielte Ansprache von Jugendgruppen, Vereinen und Schulen statt, um Jugendliche für die Teilnahme am Jugendworkshop zu gewinnen und den Blick der jungen Bürgerinnen und Bürger auf den Untersuchungsraum zu erfassen.

Achtzehn Jugendliche aus ganz Ahrensburg im Alter zwischen ca. 12 – 21 Jahren nahmen das Angebot wahr am 3. November 2015 mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt sowie mit den Gutachtern über ihre Belange zu diskutieren und Vorstellungen für die Zukunft zu entwickeln.

In einem Meinungsbarometer bewerteten diese die Innenstadt Ahrensburgs insgesamt etwas schlechter als die Gesamtstadt (vgl. Abb. 4). Zudem setzten sie sich intensiv mit unterschiedlichen Qualitäten und negativen Eigenschaften der Orte in der Innenstadt auseinander (vgl. Tabelle 1).

Anschließend entwickelten die Jugendlichen Visionen und Ideen für die unterschiedlichen Teilbereiche in der Innenstadt. Diese sind zusammen mit den Ideen aus der Auftaktveranstaltung und der Bürgerwerkstatt in der Tabelle im Anhang festgehalten.

Orte	positiv	negativ
Bahnhof	gute Anbindung	
Stormarnplatz	Wiese, im Sommer belebt	die eingezäunten Sportplätze sind nicht legal nutzbar, es fehlt an Aufenthaltsmöglichkeiten, Bänken, Mülleimern, Zirkus stört
JuKi 42	Wichtiger Veranstaltungsort, KiJu-Beirat	
Bruno Bröker Haus	guter Treffpunkt	kein guter Treffpunkt
Skateanlage	gut besuchte Anlage, auch von Jugendlichen, die nicht in Ahrensburg wohnen, gute Nachbarschaft zum Peter-Rantzau-Haus	der bauliche Zustand ist nicht zufriedenstellend, stellenweise ist die Anlage kaum noch benutzbar, eine Sanierung nicht möglich
Parkplatz Alte Reitbahn		nicht schön
Rathausplatz	viele Parkplätze	nicht schön
Hamburger Str.	Kaufhaus Nessler	kein attraktiver Straßenraum, Parkplätze, problematische Verkehrsführung, keine guten Geschäfte (viele Apotheken)
Ampel AOK-Knoten		kurze Ampelführung
Rondeel	Cafés, angenehmer Bereich, guter Treffpunkt	schwierige Orientierung für Fußgänger und Radfahrer, Muschelläufer
Muschelläufer		nicht schön
CCA und Vorplatz	neue Geschäfte	schlichter und nicht attraktiver Platz, Treffpunkt verschiedener Gruppen, so dass sich Jugendliche dort ungern aufhalten, kaum passende Geschäfte für Jugendliche
Große Straße	schöner Raum	nicht interessant, gefährliche Radwegeführung
Schlosspark	schöner Ort, um sich aufzuhalten	der Zustand der Freiflächen lädt nicht zum Aufenthalt ein (Wiese sollte besser gepflegt werden)
Gastronomie in der Innenstadt	Chinesische, Crouque Shop, Eispavillon und Rambob in der Hagener Allee	
Fahrradwege in der Innenstadt		zu schmal oder nicht erkennbar, Fahren auf der Straße teilweise gefährlich
Alter Markt/Guthof/Marstall	Diese Orte werden von den Jugendlichen weder negativ noch positiv wahrgenommen; abgesehen von der problematischen Radverkehrsführung und der "Villa Kunterbunt" am Alten Markt, weil dort "nichts los" ist	

Tabelle 1: Beurteilung der Innenstadt durch die Jugendlichen (aus Protokoll zum Jugendworkshop)

Bürgerwerkstatt

Um die einzelnen Aspekte des Innenstadtkonzeptes vertieft diskutieren und weiter entwickeln zu können, wurden die Bürgerinnen und Bürger der Stadt zu einer Werkstatt eingeladen.

Etwa 70 interessierte Bürgerinnen und Bürger nahmen diese Einladung an und fanden sich am 21. November 2015 zur Bürgerwerkstatt im Peter-Rantzau-Haus ein.

Die von den Gutachtern vorgeschlagenen ersten Ideen für die Entwicklung der Innenstadt wurden intensiv diskutiert sowie teilweise präzisiert und ergänzt.

Dazu wurden die folgenden thematischen Arbeitsgruppen gebildet, die von Vertretern und Vertreterinnen der Verwaltung begleitet und durch die beauftragten Gutachter moderiert wurden:

AG 1 Stadtplätze und Freiräume

AG 2 Erreichbarkeit und Durchquerbarkeit der Innenstadt für alle

AG 3 Wohnen in der Innenstadt

AG 4 Erlebnis Innenstadt

AG 5 Historisches Erbe/Baukultur/Identifikation

Im Ergebnis wurde eine Vielzahl von Ideen diskutiert und festgehalten, die teilweise in das Entwicklungskonzept eingeflossen sind. Dabei konnte innerhalb der Diskussionen keine Einigkeit zu allen Ideen erzielt werden und nicht alle Aspekte konnten gleichermaßen im Konzept berücksichtigt werden (vgl. Übersicht Anlage: Ideen der Bürger aus der Bürgerbeteiligung).

Informationsveranstaltung für Eigentümer und Gewerbetreibende im Untersuchungsgebiet

Um die Eigentümer und Gewerbetreibende im Untersuchungsgebiet gemäß § 137 Baugesetzbuch (BauG) im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen frühzeitig zu informieren, wurden rund 700 Eigentümer und rund 800 Gewerbetreibende am 11. April 2016 in das Kulturzentrum am Marstall eingeladen. Rund 130 Personen folgten dieser Einladung, um sich über den Vorschlag zur Abgrenzung von Sanierungsgebieten sowie zum vorgeschlagenen Parkraumkonzept zu informieren.

Dabei wurde deutlich, dass sowohl zum Konzept für den ruhenden Verkehr als auch zum Sanierungsrecht ein weiterer Informationsbedarf sowohl auf Seiten der Bürger als auch auf Seiten der Politik besteht.

Abschlussveranstaltung

Politische Begleitung

Lenkungsgruppe

Um die Politik und weitere Akteure der Stadt frühzeitig in die Diskussionen im Rahmen der Erarbeitung des Innenstadtkonzeptes einzubinden, wurde eine Lenkungsgruppe gegründet. Diese setzt sich aus Vertretern der politischen Fraktionen, der Verwaltung sowie weiteren institutionellen Akteuren (z.B. Vertreter des Stadtforums und der Schlossstiftung) zusammen. Die Aufgabe der Lenkungsgruppe besteht darin, strategische Grundsatzentscheidungen zu treffen, sie ist gleichzeitig für die Projektplanung und -kontrolle verantwortlich und kann den Prozess in die lokale Politik vermitteln.

Die Lenkungsgruppe tagte insgesamt vier Mal (vgl. Abb. 2).

In der *ersten Sitzung* befassten sich die Teilnehmer der Lenkungsgruppe mit allgemeinen Informationen zur Städtebauförderung, den Ergebnissen der voran gegangenen Fachgespräche sowie den Entwicklungszielen. Diese wurden von den Mitgliedern bestätigt. Die Auftaktveranstaltung wurde vorbereitet.

Die *zweite Sitzung* hatte die Ergebnisse der Fachgutachter (Verkehr und Barrierefreiheit) zum Gegenstand, den Rückblick auf den Jugendworkshop sowie die Vorbereitung der Bürgerwerkstatt.

Die *dritte Sitzung* der Lenkungsgruppe diente dazu erste konzeptionelle Empfehlungen zu diskutieren. Darunter zählten Vorschläge zur Entwicklung des Einzelhandels (Bebauung des Rathausplatzes, Attraktivierung des Wochenmarktes sowie Attraktivierung von handelsnahen Aufenthaltsflächen), ein Konzept zur Entwicklung des ruhenden Verkehrs sowie einzelne Maßnahmenvorschläge für Teilbereiche in der Innenstadt.

In der *vierten Sitzung* wurden die Maßnahmenvorschläge im Zusammenhang mit der Kosten- und Finanzierungsübersicht diskutiert. Im Ergebnis wurde vereinbart, dass alle Maßnahmen grundsätzlich weiter verfolgt werden sollten und im Konzept beibehalten werden sollten. Darüber hinaus wurde verschiedene Maßnahmen priorisiert, die in den kommenden Jahren in die Umsetzung gehen sollen.

Ausschusssitzungen

Die einzelnen Schritte und Ergebnisse der Gutachten wurden regelmäßig mit dem Bau- und Planungsausschuss sowie einmalig auch in einer gemeinsamen Sitzung mit dem Umweltausschuss rückgekoppelt (vgl. Abb. 2). Insgesamt fanden bis zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) vier Ausschusssitzungen statt, in denen die politischen Stadtvertreter jeweils über die Analyseergebnisse sowie die Maßnahmenvorschläge informiert wurden.

3 Bestandsanalyse

3.1 Stadtprofil

Die Stadt Ahrensburg mit ihren aktuell 33.852 Einwohnern² umfasst eine Fläche von rd. 35 km² und liegt am südlichen Rand des Kreises Stormarn, unmittelbar angrenzend an den Hamburger Stadtteil Volksdorf. Da Ahrensburg das einzige Mittelzentrum im südlichen Kreis Stormarn und gleichzeitig die größte Stadt im Kreis darstellt, bestehen enge Verflechtungen sowohl mit Hamburg als auch mit den kleineren Städten und Gemeinden des südlichen Kreises Stormarn. Insbesondere für Menschen aus dem südlichen Kreis stellt Ahrensburg ein wichtiger Einkaufsmagnet dar (vgl. Kap. 3.6). Gleichzeitig hat Ahrensburg eine sehr hohe Bedeutung als prosperierender Wirtschaftsstandort. Täglich pendeln aus Hamburg und dem Kreis Stormarn mehr Menschen nach Ahrensburg ein als aus Ahrensburg aus. Ahrensburg verfügt daher über einen signifikanten Überschuss an Einpendlern gegenüber den Auspendlern, da sich insbesondere im Gewerbegebiet West zahlreiche namhafte Unternehmen befinden (vgl. Kap. 3.6).

Ahrensburg liegt auf der Entwicklungsachse Hamburg-Lübeck und ist sehr gut über den Regionalverkehr und zwei Bahnstationen an Hamburg und Lübeck sowie über eine U-Bahnlinie mit zwei Haltestellen an Hamburg angebunden. Die Stadt zählt zum Hamburger Verkehrsverbund (HVV), der Hamburger Hauptbahnhof ist in 20 – 30 Minuten per Bahn erreichbar. Die Autobahn A1 tangiert das Stadtgebiet, das von dort aus über zwei Anschlussstellen angefahren werden kann.

Seit den 1950er Jahren ist Ahrensburg ein beliebter Wohnort und wächst seither kontinuierlich. Hatte die Stadt im Jahr 1950 noch rund 17.800 Einwohner, so waren es 20 Jahre später im Jahr 1970 schon rund 25.300 und weitere 40 Jahre später rund 31.300 Einwohner.³ Besonders in den letzten Jahren ist Ahrensburg wieder gewachsen, da der Kreis Stormarn und insbesondere Ahrensburg mit seiner guten Verbindung zu Hamburg anhaltend attraktiv für Zuzügler ist. Auch künftig wird ein weiterer Zuwachs prognostiziert (vgl. Kap. 3.5).⁴

Die Stadt verfügt – ähnlich wie andere Städte im Hamburger "Speckgürtel" – über eine Kaufkraft, die rund 30% über dem Bundesdurchschnitt liegt.⁵ Gleichzeitig sind die Bewohnerinnen und Bewohner von Ahrensburg – verglichen mit dem gesamten Kreis Stormarn – überdurchschnittlich alt (vgl. Kap. 3.5).⁶

Die Stadt ist in eine reizvolle und abwechslungsreiche Landschaft eingebunden und besitzt eine übergeordnete Bedeutung für die naturnahe Erholung. Der Stadtkern mit der Innenstadt und den angrenzenden Wohngebieten wird durch das Auetal und die Bredenbek begrenzt, die dadurch einen grünen Ring bilden, von dem weitere Grünverbindungen sternförmig abgehen. Durch das Schloss mit dem Schlossmuseum, die kulturellen Veranstaltungen im angrenzenden Marstall sowie der Lage im Umland von Hamburg ist Ahrensburg ein attraktives Naherholungsziel.

² Stand: 29.03.2016, vgl. Stadt Ahrensburg Einwohnermeldedaten

³ vgl. Wikipedia, letzter Zugriff am 23.9.2015

⁴ vgl. Kreis Stormarn 2015 (Anpassungsstrategie für den Siedlungs- und Wohnungsbau im demographischen Wandel)

⁵ vgl. FNP-Entwurf, S. 95

⁶ vgl. Kreis Stormarn 2015

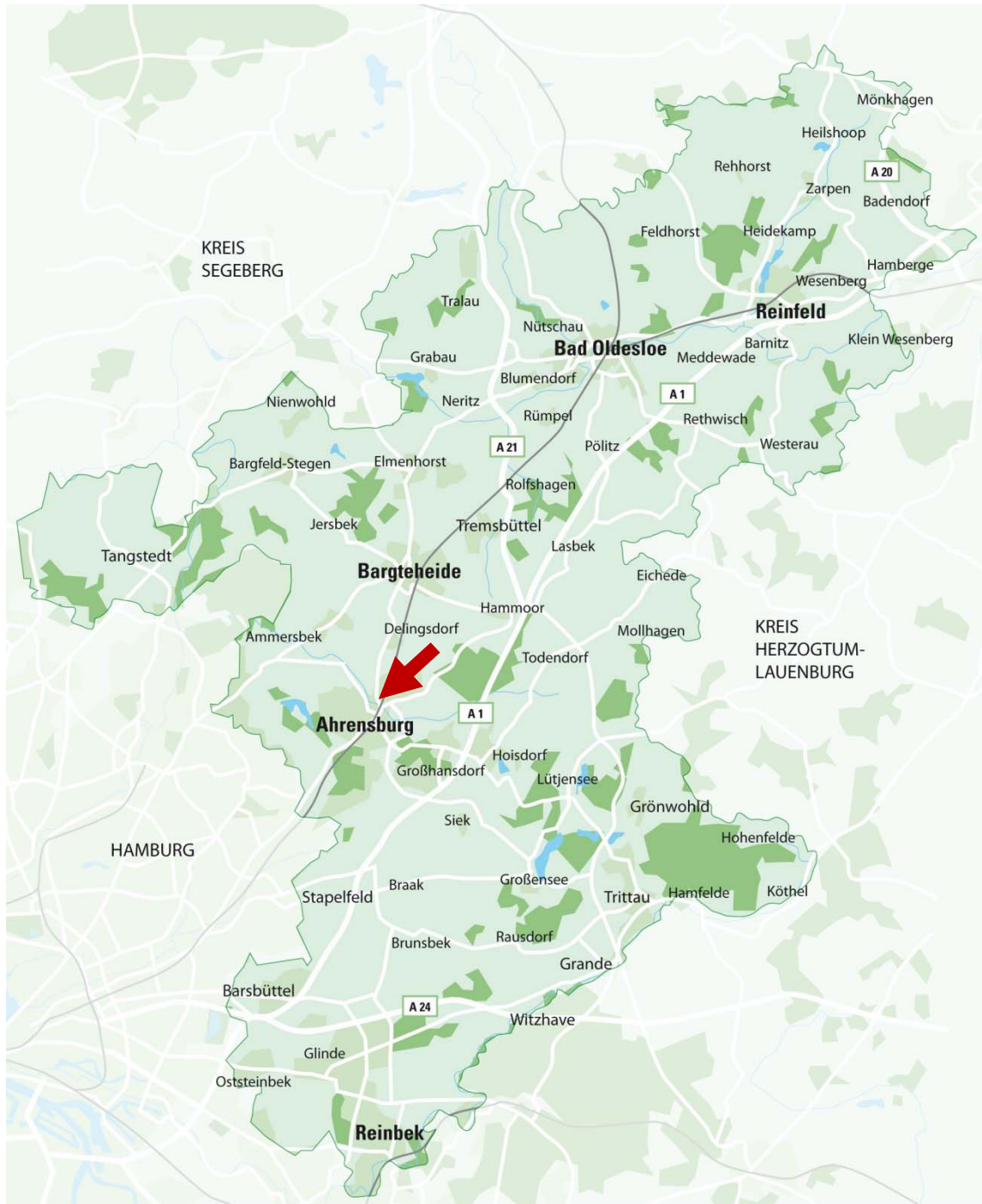


Abb. 5 Lage im Kreis Stormarn und Erreichbarkeit (www.tourismus-stormarn.de/karte.html, letzter Zugriff 23.9.2015)

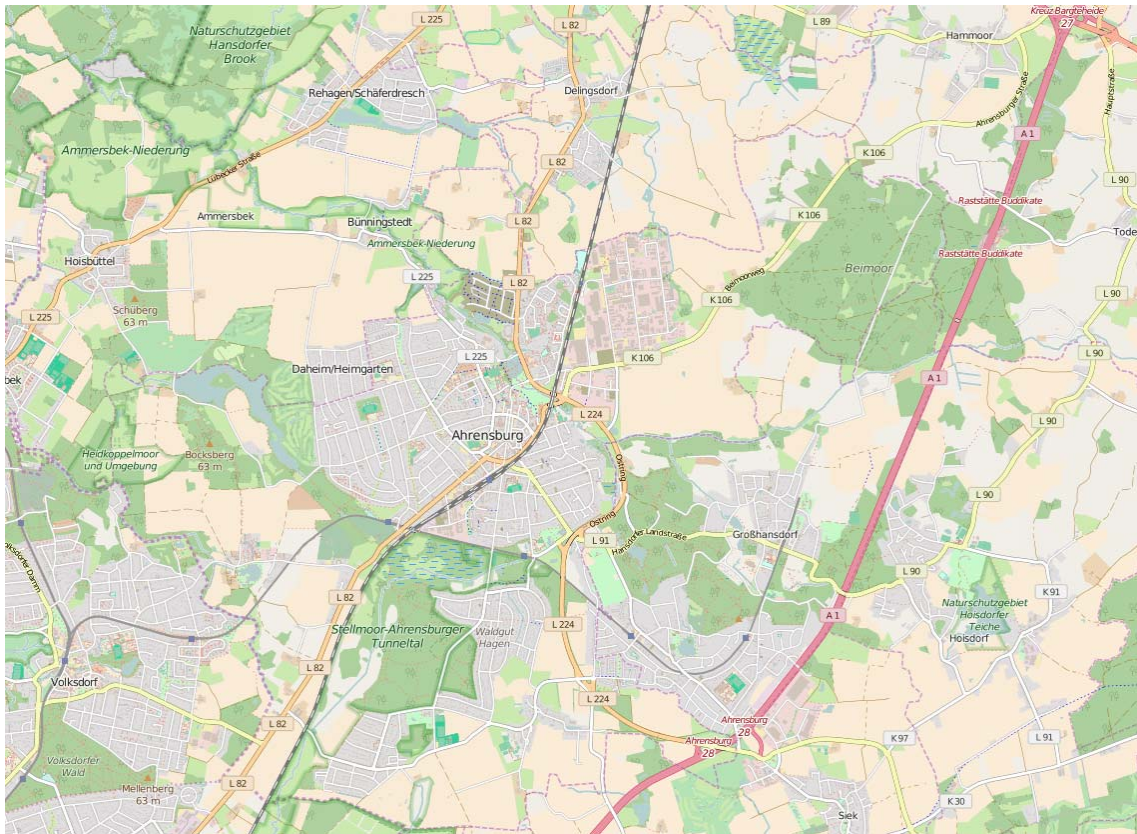


Abb. 6 Ahrensburg (Quelle: open street maps 2015, letzter Zugriff am 20.06.2016)

3.2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet für das Innenstadtkonzept umfasst eine Fläche von insgesamt rund 60 ha und beinhaltet damit den Bereich des historischen barocken Stadtgrundrisses mit dem "Dreizack" im Süden und dem Schlossbereich im Norden. Ergänzend dazu wurde auch der Bahnhof mit seinem Umfeld mit in die Untersuchung aufgenommen, da auch dieser – wie sich in verschiedenen Gesprächen im Rahmen der Analyse heraus stellte – einen wichtigen Teil der Innenstadt darstellt, der zudem städtebauliche Mängel aufweist.

Das Untersuchungsgebiet verfügt über zahlreiche infrastrukturelle und kulturelle Einrichtungen (z.B. Schulen, Kitas, VHS, Bibliothek, Begegnungsstätten für Jugendliche und Senioren) und zahlreiche Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe (vgl. Abb 1).

Das Einzelhandelsangebot konzentriert sich im südlichen Innenstadtbereich mit den "Drei Strahlen" Hamburger Straße, Hagener Allee und Manhagener Allee. Dort befindet sich auch das Kaufhaus Nessler als überregionaler Magnet. Das Rathaus aus den 1970er Jahren fügt sich als Endpunkt einer historischen Achse in die barocke Struktur des Stadtkerns ein.

Im Bereich um die südliche Große Straße befinden sich verschiedene gastronomische Angebote, auch mit Außengastronomie. Über den nördlichen Abschnitt der Großen Straße mit dem historischen Kern Ahrensburgs um den Alten Markt und die Lübecker Straße gelangt man über eine ehemalige Bundesstraße zum Schlosspark mit dem Schloss aus dem späten 16. Jahrhundert und dem angrenzenden ehemaligen Gutshofgelände, das den Schlossbereich seit dem 19. Jahrhundert ergänzt.

Folgende Straßen befinden sich innerhalb bzw. teilweise innerhalb des Untersuchungsgebietes:

Am Alten Markt	Kastanienallee
Am Marstall	Klaus-Groth-Straße
Am Postwald	Königstraße
Am Rauchhause	Lehmannstieg
An der Reitbahn	Lohe
An der Schloßgärtnerei	Lübecker Straße
Bahnhofstraße	Manfred-Samus-Straße
Bagatelle	Manhagener Allee
Bei der Alten Kate	Mühlenredder
Bei der Doppeleiche	Neue Straße
Carl-Barckmann-Straße	Rathausstraße
Gerhardstraße	Reeshoop
Gerichtsweg	Rondeel
Große Straße	Schulstraße
Hagener Allee	Stormarnstraße
Hamburger Straße	Wilhelmstraße
Hans-Schadendorff-Stieg	Woldenhornstieg
Heinz-Beusen-Stieg	Woldenhorn

3.3 Planerische Vorgaben und übergeordnete Planungen

Landesentwicklungsplan

Der aktuell gültige Landesentwicklungsplan aus dem Jahr 2010 (LEP 2010) wird zurzeit fortgeschrieben. Parallel dazu werden die Regionalpläne im Land Schleswig-Holstein neu aufgestellt. Bis dahin gilt der vorhandene Landesentwicklungsplan sowie der Regionalplan für den Planungsraum I. Entwürfe zu einem neuen Regionalplan liegen derzeit noch nicht vor.

Der LEP 2010 definiert den übergeordneten Rahmen für die Entwicklung der Städte und Gemeinden. Grundsätzliche Aussagen des LEP werden im Erläuterungsbericht zum FNP-Entwurf aufgeführt:

Ahrensburg wird als Mittelzentrum im Verdichtungsraum des Ordnungsraumes Hamburg definiert, das auf einer Siedlungsachse liegt.

Als **Mittelzentrum** kommt der Stadt vor allem die Aufgabe zu, ein vielfältiges Angebot an Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen von regionaler Bedeutung vorzuhalten, um den gehobenen Bedarf der Bevölkerung des Verflechtungsbereichs sichern zu können.⁷

Der **Ordnungsraum** Hamburgs soll als Schwerpunktraum der wirtschaftlichen und baulichen Entwicklung gestärkt werden.⁸ Dabei stellen die **Siedlungsachsen** und die zentralen Orte Schwerpunkte der Wohnungsbauentwicklung dar. Dort sollen in bedarfsgerechtem Umfang Flächen für Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Siedlungsschwerpunkte auf den Siedlungsachsen sollen möglichst an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr angebunden sein.⁹

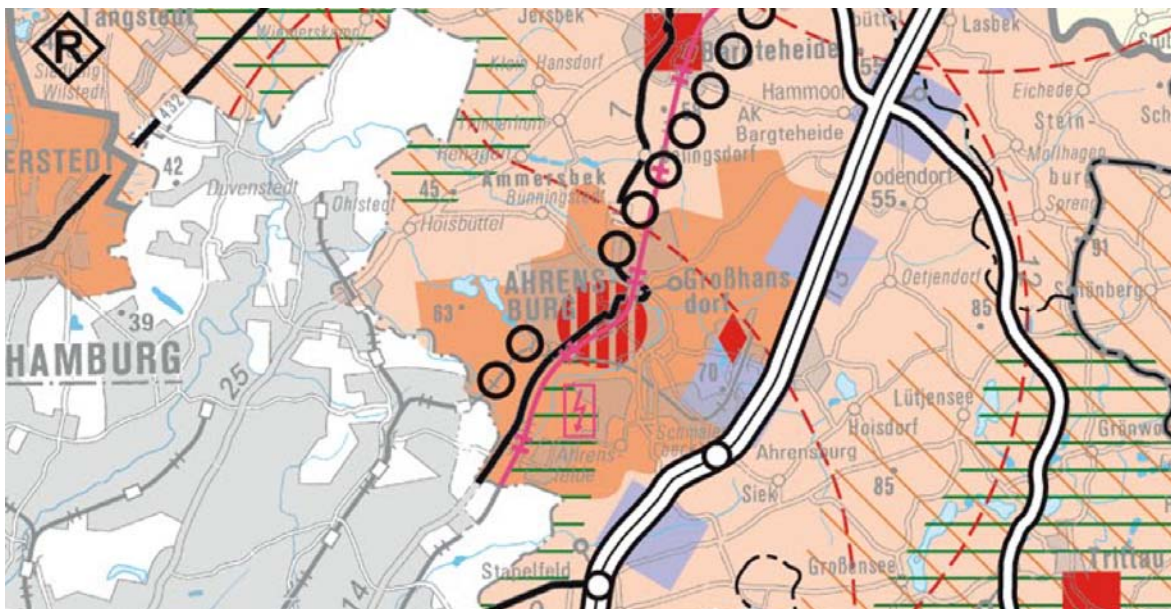


Abb. 7 Ausschnitt LEP 2010

⁷ vgl. LEP 2010 2.2.2, S. 38

⁸ vgl. ebd. 1.3, S. 26

⁹ vgl. ebd. 1.6, S. 32 sowie 2.4., S. 42f

Regionalplan

Grundsätzlich konkretisiert der Regionalplan die Vorgaben des LEP. Da eine Neuaufstellung der Regionalpläne noch nicht vorliegt, gilt zurzeit noch der Regionalplan von 1998 für den Planungsraum I. Darin ist Ahrensburg ebenfalls als **Mittelzentrum** dargestellt. Ein Großteil des Stadtgebietes und sämtliche bebaute Bereiche liegen innerhalb der im Regionalplan konkretisierten **Siedlungsachse** (rote Linie).

Zur **Innenstadt** enthält der Regionalplan folgende Aussagen: "Das Stadtzentrum soll durch die Erweiterung von Flächen für Handel, Dienstleistungen und Wohnen zu einer leistungsfähigen und attraktiven Stadtmitte ausgebaut werden. Dabei ist der barocke Stadtgrundriss zur Wahrung der städtebaulichen Identität zu erhalten."¹⁰ Außerdem thematisiert er die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Innenstadt, was bereits erfolgt ist.

Durch die Lage im Verdichtungsraum ergeben sich außerdem besondere Anforderungen an den Umgang mit Freiräumen und Grünstrukturen. So ist eine "weitere Entwicklung nur insoweit vertretbar, wie die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes nicht weiter nachhaltig beeinträchtigt und das Entstehen ungesunder Lebensbedingungen oder unausgewogener Wirtschafts- und Sozialstrukturen vermieden werden kann." Grün- und Erholungsräume sollen in ihrer Funktionsfähigkeit gesichert und verbessert werden, denn ihnen kommt eine "ökologische, siedlungsgliedernde und naherholungsbezogene Funktion" zu.¹¹

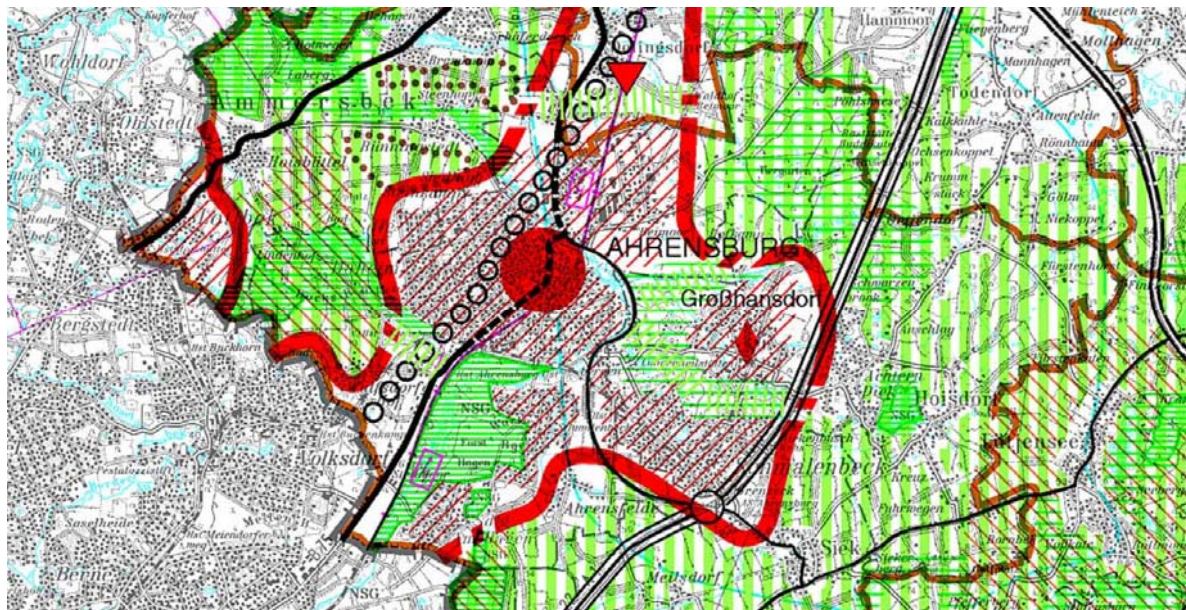


Abb. 8 Ausschnitt Regionalplan Planungsraum I 1998

¹⁰ Regionalplan 1998, Planungsraum I, S. 34

¹¹ vgl. ebd. S.11

Informelle gesamtstädtische Konzepte

Als Grundlage für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und begleitend zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) wurde im Jahr 2008 ein Beteiligungsverfahren in Form einer Zukunftswerkstatt durchgeführt sowie verschiedene Gutachten erstellt.

Darüber hinaus liegen weitere Untersuchungen und Konzepte aus den letzten zehn Jahren vor, deren Ergebnisse in den FNP-Entwurf einfließen und die hier in ihren auf die Innenstadt bezogenen Aussagen berücksichtigt wurden:

- Altenplan (2005)
- Sportstättenentwicklungsplan (2005)
- Realisierungskonzept Ahrensburg Schlosspark/Aue/Innenstadt (2006)
- Stadtmarketing Analyse (2007)
- Zukunftswerkstatt (2008)
- Wohnungsmarktkonzept (2009)
- Lärmaktionsplan 2009, mittlerweile fortgeschrieben (2015)
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)(2010)
- Einzelhandelskonzept (2012)
- Masterplan Verkehr (2012)
- Radverkehrskonzept (2012)
- Schulentwicklungsplan des Kreises Stormarn (2014)
- Kinder- und Jugendhilfeplan des Kreises Stormarn (2014)
- Gewerbeentwicklungskonzept (2015)
- Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept

Deren wesentliche allgemeine Inhalte sind an dieser Stelle thematisch zusammengefasst:

Altenplan (2005)	Der Altenplan befasst sich grundsätzlich mit Angeboten für die Zielgruppe älterer Menschen in gesamt Ahrensburg, ohne dabei besonders die Innenstadt in den Fokus zu nehmen.
Sportstättenentwicklungsplan (2005)	Der Sportstättenentwicklungsplan enthält eine differenzierte Bestandserhebung aller Sportstätten sowie eine Ermittlung der Bedarfe in Stadt Ahrensburg. Die Daten wurden der Sportverwaltung in Form einer dynamischen Datenbank zur Verfügung gestellt.
Realisierungskonzept Ahrensburg Schlosspark / Aue / Innenstadt (2006)	Das Realisierungskonzept sollte die Grundlage der Bewerbung für die Landesgartenschau bilden, die jedoch dann nicht erfolgte. Es beinhaltet konkrete Maßnahmenvorschläge und Entwürfe für den Bereich vom Rondeel bis zum Gutshof sowie für die Grünanlagen entlang der Aue. Die Umgestaltungen der Platzanlage am Marstall sowie die Planungen zur Großen Straße beruhen u.a. auf diesem Konzept.

Stadtmarketing Analyse (2006/2007)	Im Rahmen eines Stadtmarketing-Projektes wurden in Ahrensburg Befragungen von 250 Haushalten und 85 Experten sowie 11 Bürgern (als Bürger-Audit: Gruppendiskussion der Befragungsergebnisse) durchgeführt. Darauf aufbauend wurde eine Potenzialanalyse durchgeführt und eine Marketing-Strategie mit vier Schlüsselprojekten entwickelt. Die Innenstadt spielt dabei eine zentrale Rolle: Imagekampagne, neue Veranstaltungen und Vermarktung als Drehort, Verbesserung der Parksituation, verbunden mit Marketingmaßnahmen, Innenentwicklung von Wohnraum.
Zukunftswerkstatt (2008)	Als Vorbereitung für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept wurden im Rahmen einer Zukunftswerkstatt strategische Ziele für die künftige Stadtentwicklung erarbeitet. Jeweils rund 100 Bürgerinnen und Bürger beteiligten sich an der Festlegung von Handlungsschwerpunkten, möglichen Schlüsselprojekten sowie der Definition weiterer Untersuchungsbedarfe.
Wohnungsmarktkonzept (2009)	Das Wohnungsmarktkonzept bildete die Grundlage für die Ermittlung zukünftiger Flächenbedarfe für die einzelnen Wohnungssegmente bis 2030. Dabei ging es von drei Szenarien für die Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung aus und trifft Aussagen zum Flächenangebot und Flächenbedarf. Es beinhaltet Empfehlungen zum Neubau sowie zur Entwicklung der bestehenden Wohnquartiere.
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)(2010)	Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) werden verschiedene Handlungsfelder der Stadtentwicklung betrachtet, Ziele für die Entwicklung der Gesamtstadt erarbeitet sowie Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen vorgeschlagen. Außerdem werden Empfehlungen für die Umsetzung und den weiteren Prozess abgegeben. Die Innenstadt bildet einen räumlichen Schwerpunkt des Konzeptes.
Einzelhandelskonzept (2012)	Gegenstand des Einzelhandelskonzeptes ist zum einen die Analyse und Bewertung der gegenwärtigen Angebots- und Nachfragesituation des Einzelhandels (Einzelhandelsentwicklung). In diesem Zusammenhang werden Stärken und Schwächen sowie standortspezifische Potenziale des Einzelhandelsstandortes Ahrensburg aufgezeigt. Zum anderen erfolgt eine Untersuchung und Bewertung potenzieller Standorte künftiger Entwicklungen und die Definition von Standorttypen/Standortkategorien. Im Ergebnis werden Entwicklungsmöglichkeiten und Handlungsempfehlungen für den Einzelhandel an verschiedenen Standorten in der Stadt dargestellt, insbesondere auch in der Innenstadt. Rechtlich relevante zentrale Versorgungsbereiche werden vorgeschlagen.

Masterplan Verkehr (2012)	Im Rahmen des Masterplans Verkehr, der parallel zum ISEK erarbeitet wurde, fanden verschiedene Untersuchungen statt (Haushaltsbefragung, Betriebsbefragung, ÖPNV-Erhebung, Passantenbefragung im Stadtzentrum, Zählung des Kfz-Verkehr, Parkraumerhebung sowie eine Erhebung des Radverkehrs), die die Grundlage für die Bewertung der Verkehrssituation in der Stadt bildeten. Darauf aufbauend wurde ein Leitbild entwickelt, das die Grundlage für ein integriertes Gesamtkonzept für die verschiedenen Verkehrsarten bildete.
Radverkehrskonzept (2012)	Im Radverkehrskonzept wurden zehn Radrouten in der Stadt definiert. Diese wurden mittels einer Kosten-Nutzen-Analyse priorisiert und konkrete Maßnahmenvorschläge zum Ausbau dieser Routen entwickelt.
Lärmaktionsplanung (2015)	Bei der Lärmaktionsplanung handelt es sich um ein gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtendes Werk, das einen Prognosehorizont von fünf Jahren berücksichtigt. Sie betrachtet in Ahrensburg schwerpunktmäßig den Straßenlärm. Die Lärmbelastung der Hauptverkehrsstraßen wird kartiert und entsprechende Maßnahmen zur Lärminderung formuliert, von denen viele die Innenstadt betreffen. Diese werden im Kapitel Verkehr aufgegriffen.
Schulentwicklungsplan des Kreises Stormarn (2014)	Für den Planungszeitraum von 2014/15 bis 2036/37 stellt der Schulentwicklungsplan die Bedarfe für die einzelnen Schulen im Kreis Stormarn dar. Dabei geht er überall von einem Rückgang der Schülerzahlen aus, die jedoch in Ahrensburg bislang nicht bestätigt werden konnten. In einzelnen Schulen zeigten sich – entgegen der Annahmen des Schulentwicklungsplans – sogar gegenläufige Tendenzen, in Form steigender Schülerzahlen.
Kinder- und Jugendhilfepplan des Kreises Stormarn (2014)	Der Bedarfsplan aus dem Jahr 2014 beinhaltet Annahmen zur Versorgungsquote der Kinder bis 14 Jahren sowie zur Zahl der Entwicklung der Kinder und Jugendlichen im Kreis Stormarn. Die Aussagen beziehen sich regelmäßig auf die Gesamtstadt.
Gewerbeentwicklungskonzept (2015)	Das Gewerbeflächenentwicklungskonzept hatte die Prüfung der Notwendigkeit weiterer Flächenneuausweisungen als Vorbereitung für den neuen FNP zum Gegenstand. Dabei wurden mögliche Neuausweisung und Wiedernutzungen brach liegender Flächen berücksichtigt sowie Zielgruppen für die Ausweisung neuer Gewerbeflächen. Für die Innenstadt trifft das Konzept keine Aussagen.

Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept (2015)	Unter Einbeziehung von Akteuren aus Verwaltung, Politik und Wirtschaft wurden aufbauend auf einer Energiebilanz Maßnahmen konzipiert, die in den kommenden Jahren die Basis für die Energie- und Klimapolitik der Stadt bilden. Das Ziel des Konzeptes besteht in Energie- und Treibhausgaseinsparungen. Die Innenstadt ist dabei indirekt im Bereich Verkehr (alternative Verkehrsangebote, Verkehrsleitplanungen, LSA), Gebäudesanierung (Optimierung von Heizungsanlagen, Beleuchtung etc.) sowie Beleuchtung betroffen.
---	---

Neben den dargestellten Gutachten und den unten beschriebenen Satzungen besitzen zwei weitere ältere Planwerke nach wie vor Bedeutung für die Entwicklung der Innenstadt:

- Rahmenplanung Innenstadt (1990er Jahre)
- Denkmalpflegerischer Zielplan (1991)

Die Aussagen und Zielsetzungen dieser Konzepte werden im Rahmen des vorliegenden Innenstadtkonzeptes überprüft und weiter entwickelt.

Die auf die Innenstadt bezogenen Aussagen (Stärken, Schwächen, Herausforderungen, Ziele und Maßnahmenvorschläge) der oben benannten Konzepte fließen in die Analyse ein. Sie werden durch die Auswertungen aktueller Daten sowie die Ergebnisse der Gespräche im Rahmen des Innenstadtkonzeptes ergänzt.

Die die Innenstadt betreffenden Aussagen aus dem ISEK, als integrierendes Konzept und unmittelbare Grundlage des Flächennutzungsplans, werden an dieser Stelle kurz zusammengefasst.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Der Innenstadtbereich, im ISEK unterteilt in Innenstadt und Schlossviertel, zählt zu den räumlichen Handlungsschwerpunkten. Es handelt sich um die wichtigsten Orte der Identitätsbildung in der Stadt Ahrensburg, deren Stabilisierung und Weiterentwicklung ein wesentliches Ziel darstellt.¹²

Im ISEK werden die folgenden Handlungsbedarfe für die südliche Innenstadt identifiziert:¹³

- Vervollständigung der Innenstadt zur Beseitigung der negativen Auswirkungen von Branchen und großflächigen Parkplatzanlagen auf das Stadtbild,
- städtebauliche Formulierung von Stadteingängen,
- Erhalt der Vielfalt der Nutzungen und Förderung der Mischung der Nutzungen (Arbeiten, Handel, Kultur und Wohnen),
- Sensibler Umgang mit neuen Nutzungen und historischen Spuren,
- Herausstellen der historischen Besonderheiten und Gestaltung der öffentlichen Räume,
- Ergänzung der verkehrsberuhigten Bereiche in der Innenstadt.

¹² vgl. ISEK 2010, S. 56

¹³ vgl. ebd., S. 17, S. 56

Für den Schlossbereich benennt das ISEK die folgenden Herausforderungen:¹⁴

- Entwicklung des besonderen Ortes, so dass dieser stärker zur Attraktivität und Unverwechselbarkeit der Stadt beiträgt, auch durch die Ansiedlung weiterer kultureller Einrichtungen sowie neuem Wohnungsbau an den Rändern der Aue,
- Entwicklung auch der angrenzenden Nutzungen sowie Sanierung der sanierungsbedürftigen Gebäude, ihrer attraktiven Lage am Schloss entsprechend sowie
- Gestaltung der derzeit unattraktiven Verbindungen zwischen Schloss und Innenstadt

Eine weitere stadtstrukturelle Herausforderung besteht darin, die Innenstadt besser an die angrenzenden Stadtteile, insbesondere auch das Gewerbegebiet Nord, anzubinden.¹⁵

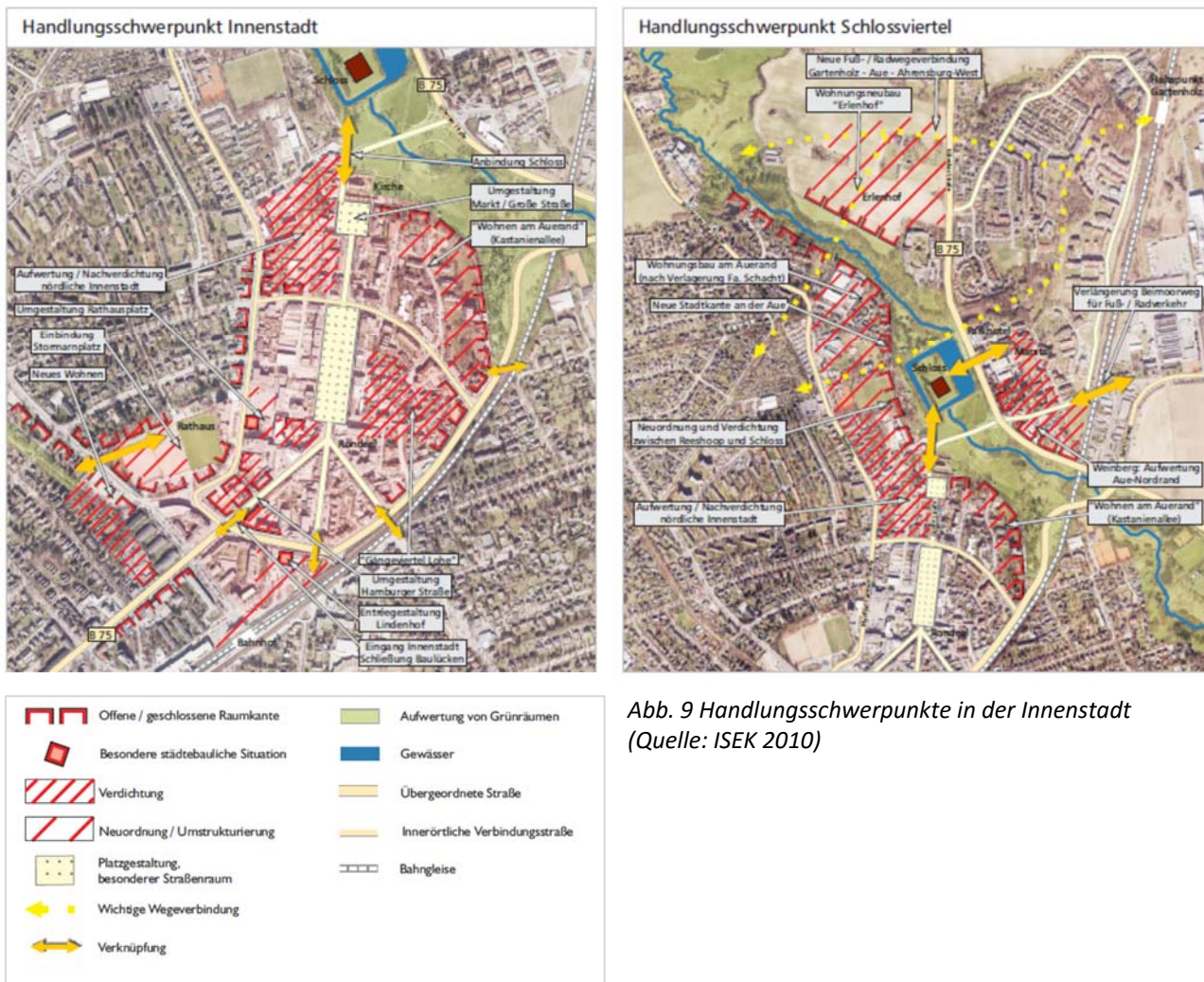


Abb. 9 Handlungsschwerpunkte in der Innenstadt
(Quelle: ISEK 2010)

¹⁴ vgl. ebd., S. 57

¹⁵ vgl. ISEK 2010, S. 50

Dem entsprechend benennt das ISEK folgende Ziele und Maßnahmen, die in den Flächennutzungsplan übernommen wurden. Diese werden im vorliegenden Konzept geprüft und weiter konkretisiert.

Ziele ISEK = Ziele FNP	Maßnahmen ISEK
Innenstadt	
Stärkung der Funktionsvielfalt aus Wohnen, Arbeiten, Handel und Kultur	Anbindung des Schlosses durch Gestaltung der öffentlichen Räume zwischen Rondeel und Schloss (Schlüsselprojekt). Ein Teil dieser Anbindung ist mit der Umgestaltung der Großen Straße bereits umgesetzt worden.
Herausstellen der historischen Besonderheiten	Entwicklung der angrenzenden Blockinnenbereich der nördlichen Innenstadt
Gestaltung der öffentlichen Räume, Straßen und Plätze	Wohnen in Blockinnenbereichen (Schulstraße / Bei der Doppeleiche sowie Lohe/Königstraße)
Bauliches und funktionales Vervollständigen	Bebauung von Brachflächen (AOK-Knoten, Manfred Samusch Straße)
	Entwicklung öffentlicher Einrichtungen am Stormarnplatz
	Umgestaltung von Hamburger Straße und Rathausplatz
	Überprüfung des Verkehrsleitsystems und Verbesserung der Orientierung
	Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt zu Fuß und per Rad (insbesondere aus dem Ahrensburger Westen)
Schlossviertel	
Schloss und Aue in den Mittelpunkt der Stadt rücken	Neuordnung des westlichen Auerands z.B. durch Wohnnutzung
Anbindung des Gewerbegebiets Nord und Gartenholz an das übrige Stadtgebiet	Ergänzung der Wohnnutzung an der Kastanienallee
Ansiedlung neuer Funktionen: Wohnen, Kultur und Freizeitnutzungen	Neuordnung des Weinbergs
	Behutsames Einfügen neuer Spiel-, Sport- und Freizeitangebote in den Schlosspark
Weitere Aufwertung der Freiräume	Einrichtung durchgehender Fuß- und Radwege und Verbesserung der Verbindungen nach Gartenholz, zum Erlenhof

Tabelle 2: Ziele und Maßnahmen aus dem ISEK (Quelle: ISEK 2010)

Flächennutzungsplan

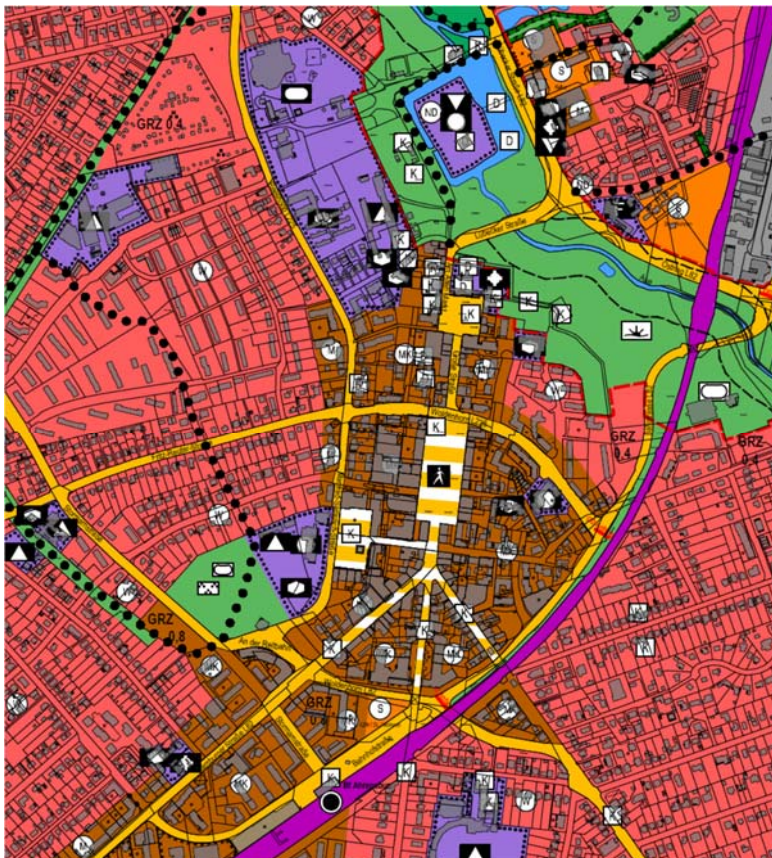
Der Flächennutzungsplan der Stadt Ahrensburg liegt aktuell im Entwurf vor (hier zugrunde gelegt: Stand 19. März 2015). Er stellt für das Untersuchungsgebiet und den erweiterten Bahnhofsbereich überwiegend ein Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO dar.

Die Flächen beidseits der Schulstraße sind als Flächen für den Gemeinbedarf dargestellt, ebenso wie die Schlossinsel, das Amtsgericht und der östliche Teilbereich des Stormarnplatzes mit dem Rathaus und dem Bruno-Bröker-Haus.

Der westliche Bereich des Stormarnplatzes ist als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage und Sportplatz dargestellt. Den Grünflächen um das Schloss wurde keine Zweckbestimmung zugewiesen.

Die Flächen des ehemaligen Gutshofes sind teilweise als Sondergebiet, teilweise als Mischbaufläche dargestellt.

Unter den Verkehrsflächen kommt insbesondere den "Drei Strahlen" mit dem Rondeel, dem Rathausplatz und der südlichen Großen Straße eine besondere Bedeutung zu. Diese sind als "Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung" dargestellt.



Einige Gebäude, insbesondere um den Alten Markt und im Schlossbereich sind als "Einzelanlagen (unbewegliche Kulturdenkmale), die dem Denkmalschutz unterliegen" (gem. § 5 Abs. 4 BauGB) oder als "einfache" Kulturdenkmale (gem. § 1 Abs. 2 DSchG) dargestellt. Diese Unterscheidung beruht noch auf dem bis Ende 2014 gültigen Denkmalschutzgesetz. Nach dem aktuellen Denkmalschutzgesetz besteht diese Unterscheidung nicht mehr (vgl. auch Kapitel 3.11).

Abb. 10 Ausschnitt Flächennutzungsplan Entwurf, Stand Juni 2016

Bebauungspläne

Im Untersuchungsgebiet liegt eine Vielzahl an Bebauungsplänen vor, die eine sehr unterschiedliche Aktualität aufweisen. Die wesentlichen Inhalte der Bebauungspläne sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Bebauungsplan	Nutzung, Art	Bauliche Nutzung	Bauweise	Geschosse	Rechtskraft seit (Änderungen)
B-Plan Nr. 2 (Durchführungsplan)	Wohnen, Gewerbe, Gemeinbedarf	k.A.	k.A.	1-8	1958 ¹⁶
B-Plan Nr. 11 Marktkoppel / Reeshoop Stormarnplatz u. Umgebung	MK, MI, Gemeinbedarf, Grünflächen	GFZ 0,4-2,0	o/g	I-IV (z.T. zwingend)	1969
B-Plan Nr. 13 Ecke Hamburger Straße, Stormarnstraße	WR	GRZ 0,3 GFZ 0,9	o	III-IV	1965
B-Plan Nr. 16 – Teilgebiet 1 Hamburger Straße, Gerhardstraße	MK, Grünfläche	GRZ 0,52-0,57 GFZ 1,33-1,73 BGF 2100 -3200 m ²	g	I-IV (z.T. zwingend)	1996
B-Plan Nr. 26 Zwischen Hagenener Allee, Rondeel, Manhagenener Allee, und nordwestl. Begrenzung gepl. Tiefstraße	MK, Grünflächen	GRZ 0,42-1,0 GFZ 0,75-1,75	g	I-III (z.T. zwingend)	1985
B-Plan Nr. 43 Große Straße / Alter Markt (Straßenbaumaßnahmen und angrenzende Grundstücke)	Von Süd nach Nord: MK, MI, WA	GFZ bis 2,2	g	III-V	1976
B-Plan Nr. 43 1. Änderung Hamburger Straße / Ecke Rathausstraße	MK	GRZ 0,42-1,0 GFZ 0,75-1,75	g	I (rückwärtig) bis IV (am Rathausplatz)	1983
B-Plan Nr. 43 3. Änderung Rathausstr. und Einzelflächen	Von Süd nach Nord: MK, MI, WA, WB	GFZ 1,3-2,0	g	überwiegend III	1988

¹⁶ Rechtsgrundlage: § 10 des Aufbaugesetzes Hamburg vom 21.5.1949

Bebauungsplan	Nutzung, Art	Bauliche Nutzung	Bauweise	Geschosse	Rechtskraft seit (Änderungen)
B-Plan Nr. 43 4. Änderung Alte Katen	WB, MK	GFZ 0,44-2,1	o, a, g	i-III überwiegend II	1992
B-Plan Nr. 43 5. Änderung Zwischen Kl.Groth/ Rathausstr	MK	GRZ 0,8 GFZ 2,0	g	III-IV	1991
B-Plan Nr. 50b Südl. d. Innen- stadtrings, zw. Königsstraße und Woldenhorn	WR, WA	GRZ 0,26-0,39 GFZ 0,35-0,86	o, g, a	I-II	1985
B-Plan Nr. 51 Zw. Stormarn- platz, Rathaus- platz, Hamburger Str. und Stor- marnstr	MK, MI, Ge- meinbedarf, Grünflächen	GRZ 0,4-0,9 GFZ 0,9-2,2	g	I-V (z.T. zwingend)	1984
B-Plan Nr. 55a Östl. der B 75, gegenü. d. Schlosspark, zw. Zuwegung zur Voß'schen Villa u. d. Straße Am Weinberg	MI, WA, SO, Grünflächen	GRZ 0,11-0,47 GFZ 0,25-1,63	o	I-III (z.T. zwingend)	1992
B-Plan Nr. 80A Östl. Stormarn- str. zw. d. südl. Bebauung der Klaus-Groth-Str., Manfred Sa- musch-Str. und An der Reitbahn	Gemeinbedarf	GRmax 200- 2.300 m ² Ghmax 4,0-13,0 m	o	I-III (z.T. zwingend)	2010
B-Plan Nr. 83 Für den Bereich zw. Klaus-Groth- Str., Große Str., Bei der Doppel- eiche und Reeshoop	MK, MI	GRZ 0,6-1,0 Ghmax 57-63 m üNN	o/g	I-VI (z.T. zwingend)	2008

Erhaltungssatzung Innenstadt

Für den gesamten Geltungsbereich des Rahmenplans Innenstadt, der und größtenteils mit dem Geltungsbereich des Untersuchungsgebietes übereinstimmt, liegt eine städtebauliche Erhaltungssatzung aus dem Jahr 1990 vor.

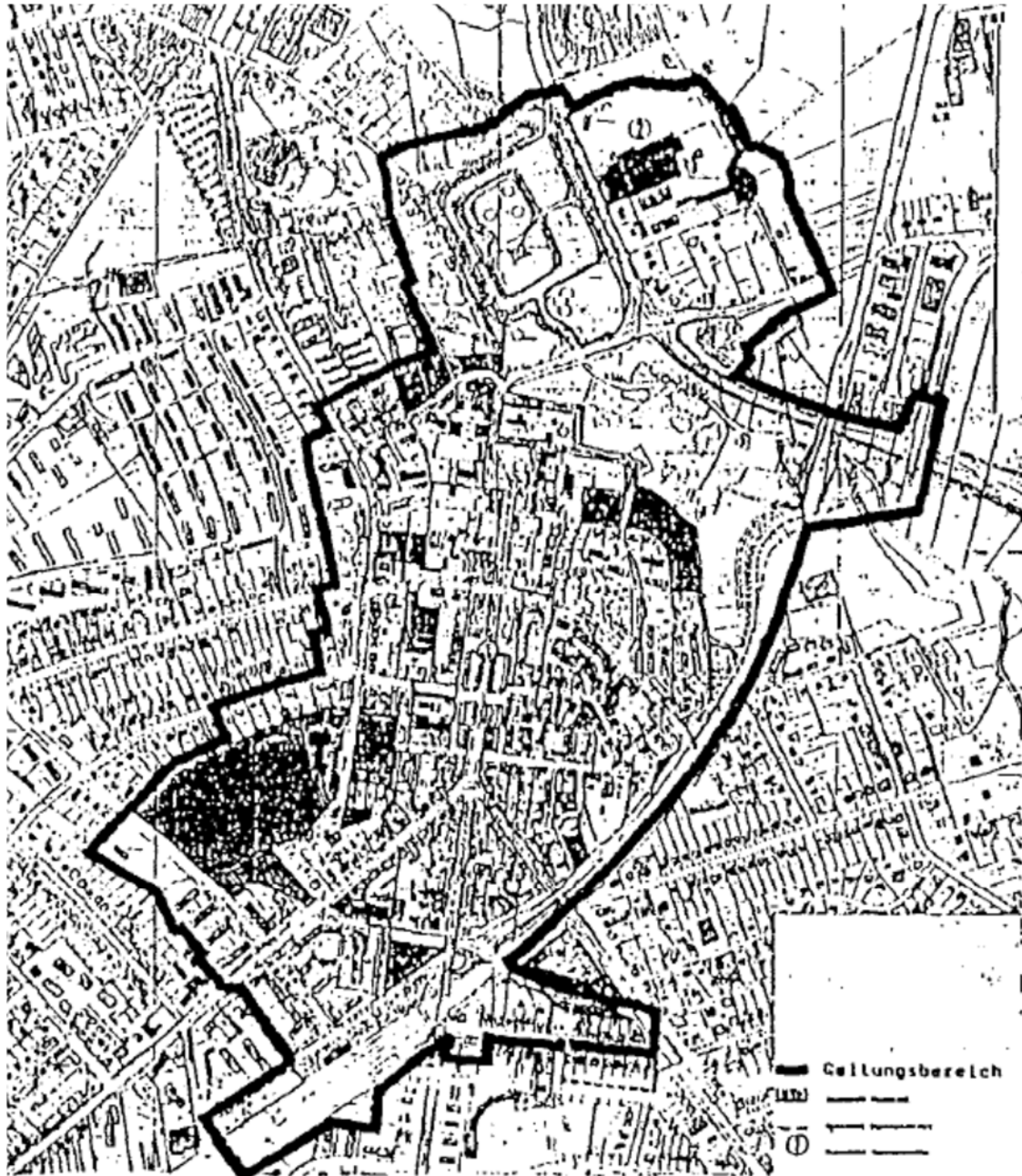


Abb. 11 Geltungsbereich der Erhaltungssatzung (Quelle: Hamburger Abendblatt, Ahrensburger Zeitung vom 9.3.1990, S.12 Nr. 58)

Ortsgestaltungssatzung

Für den gesamten Bereich des historischen Stadtgrundrisses wurde im Jahr 1980 eine Ortsgestaltungssatzung beschlossen, die noch heute Gültigkeit besitzt.



Abb. 12 Geltungsbereich der Ortsgestaltungssatzung: schwarze Balken (Quelle: Stadt Ahrensburg)

Die Ortsgestaltungssatzung schreibt vor, dass sich "Neubauten und bauliche Veränderungen (...) nach Maßgabe der §§ 4 – 11 insbesondere hinsichtlich Gebäude und Dachform, Größe und Proportionen, Ausbildung der Wandfläche einschließlich Reliefbildung, Öffnungen und Gliederung sowie konstruktiver Struktur, Oberflächenwirkung und Farbe in das Straßenbild einfügen" müssen.¹⁷

Die Satzung enthält konkrete Vorgaben zu Höhen, Proportionen, Materialien und Formgebung von Baukörpern, Fassaden, Dächern, Wandöffnungen, Materialien, Farben, Antennen, Werbeanlagen und Warenautomaten und bildet nach wie vor die Grundlage für die Genehmigung baulicher Anlagen in diesem Bereich.

¹⁷ vgl. § 3 der Ortsgestaltungssatzung nach Beschlussfassung durch die Stadtverordnetenversammlung vom 08. September 1980, mit Genehmigung des Innenministers vom 26. November 1980

3.4 Historische Entwicklung der Stadt und des Untersuchungsgebietes

Spätmittelalterliches Gutsdorf: Die Zeit der Familie Rantzau

Der Ursprung der Stadt Ahrensburg liegt in einer bäuerlichen Siedlung, dem Dorf Woldenhorn, als Teil eines größeren Gutes, dem noch weitere Dörfer angehörten. Dieses Gut ging im Jahr 1569 an den zum Holsteiner Adel zählenden Peter Rantzau, der in der Aueniederung ein neues Herrenhaus in Form eines Renaissanceschlosses erbauen ließ. Er verlieh diesem den Namen der ehemaligen mittelalterlichen Burg Arnesvelde, die einige Kilometer südlich lag und zum Bau des neuen Herrenhauses fast vollständig abgetragen wurde. Der Neubau des Gutes wird als "die aufwendigste Bauleistung eines holsteinischen Adligen vor dem Dreißigjährigen Krieg" bezeichnet.¹⁸

Das gesamte Gutsleben spielte sich zu jener Zeit auf der Schlossinsel ab, auf der sich auch die Neben- und Wirtschaftsgebäude des Gutes befanden.

Etwa zeitgleich ließ er in Sichtweite des Herrenhauses die Schlosskirche als Gutskirche an Stelle eines Vorgängerbaus auf dem dortigen Gemeindefriedhof errichten. Diese wurde im Jahr 1596 vollendet und durch "Gottesbuden" ergänzt, die alten und kranken Gutsarbeitern als Wohnung zur Verfügung gestellt wurden. Seither dienen sie laut Verfügung ihres Erbauers dem gleichen Zweck. Die schlichten Wohnungen in den Gottesbuden werden heute durch die Kirchengemeinde verwaltet und gegen ein geringes Entgelt bedürftigen Menschen zur Verfügung gestellt.

Die neu angelegten äußeren Schlossgräben, die aus dem Wasser der aufgestauten Hunnau gespeist wurden, bildeten die Mühlenteiche für die heute noch erhaltene und mittlerweile bewohnte Schlossmühle. Die Schlossmühle ist damit das letzte Gebäude der historischen Gutswirtschaft aus der Zeit Peter Rantzaus, deren Gebäude sich im nördlichen Bereich der Schlossinsel befanden. Die übrigen Gebäude wurden abgerissen und in den ehemaligen Schlossgarten (heute: "Alter Gutshof") verlagert.

Historiker gehen davon aus, dass zur Zeit Peter Rantzaus nicht nur das Schloss entstand, sondern auch das Dorf mit den Bauernhäusern neu angelegt wurde. Auch diese waren bereits – wie später an der barocken Stadtanlage – auf die Schlosskirche und die Gottesbuden ausgerichtet (vgl. Abb. 13).¹⁹

¹⁸ vgl. Habich 1976, S. 4

¹⁹ vgl. Ahrensburg 1986

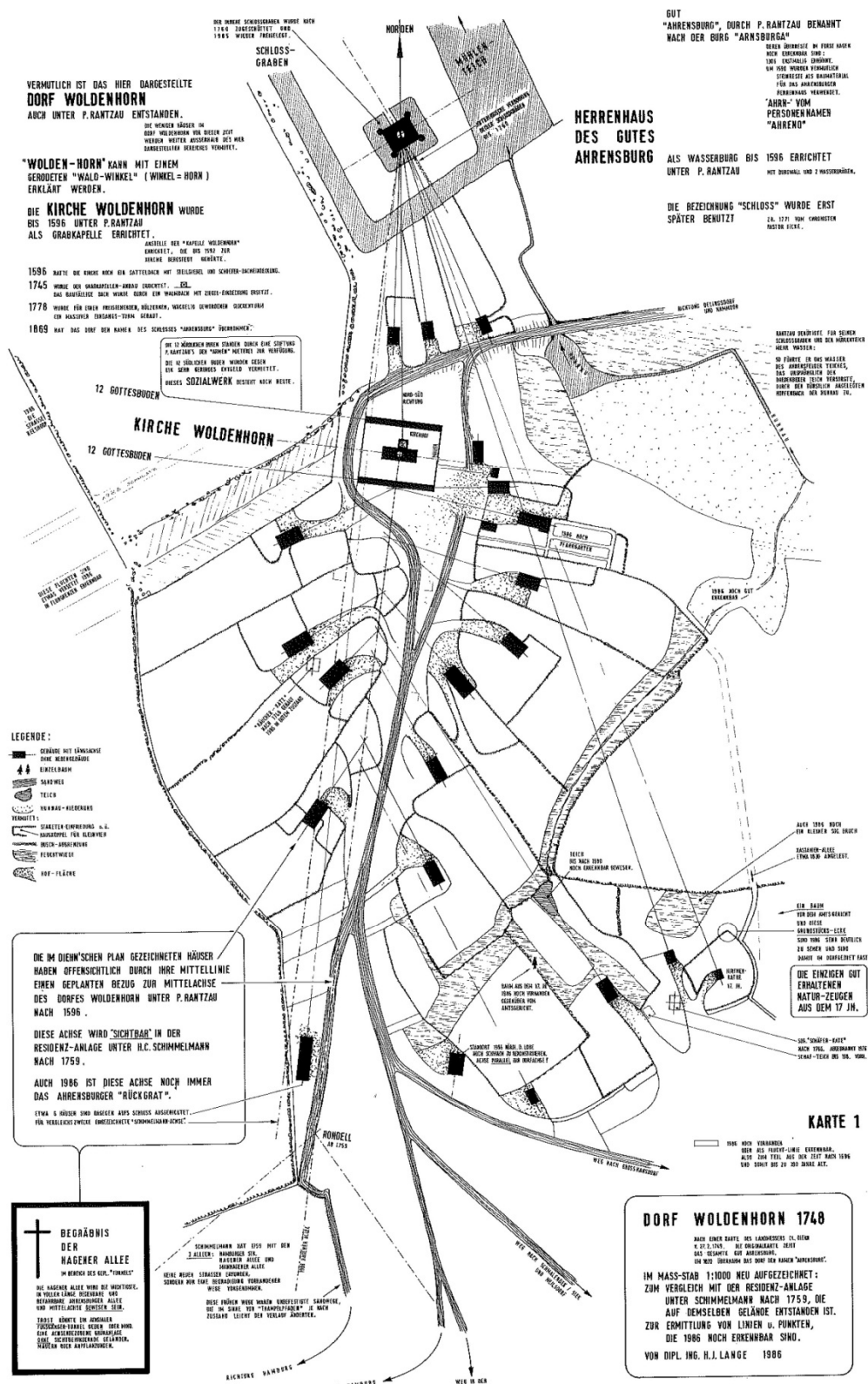


Abb. 13 Das Dorf Woldenhornim Jahr 1748 nach einer Zeichnung von H.-J.H. Lange (Quelle: Ahrensburg 1986)

Barocke Siedlung: Die Zeit der Familie Schimmelmann

Etwas 200 Jahre später wurde das Dorf mit den einzelnen Höfen erneut umgestaltet. Der Nachfolger Peter Rantzaus, Christian Rantzaus, verkaufte den hoch verschuldeten Gutsbesitz im Jahr 1759 an einen der reichsten Männer Nordeuropas, den wohlhabenden Kaufmann Heinrich Carl Schimmelmann. Dieser hatte zuvor in Hamburg und in der "Hochburg" des Barocks Dresden gelebt hat und sicherte sich durch den Kauf einen Adelstitel. Er nutzte das Gut knapp 20 Jahre als Sommerresidenz (von Mai bis November), bis zur Fertigstellung seines neuen Schlosses in Hamburg Wandsbek im Jahr 1778.

Heinrich Carl Schimmelmann ließ als repräsentativen Rahmen für sein Schloss den barocken Dorfgrundriss (Schloss – Alter Markt – Große Straße – Rondeel - Dreizack) anlegen und Lindenalleen ("Schimmelmann Alleen") im Dorf und auf der Schlossinsel pflanzen.

Verantwortlich für die Planung war vermutlich der Schweriner Baumeister Johann Joachim Busch, der später auch die Pläne für Ludwigslust entwarf. Damit war das damals nach wie vor Woldenhorn genannte neue Dorf "die einzige geplante Ortsgründung Schleswig-Holsteins im 18. Jahrhundert" und die "reifste städtebauliche Leistung des Barocks im Lande."²⁰

Der Alte Markt, als Herzstück des neuen Dorfes, wurde von Busch mit einem Grundriss von 80 x 80 m als Platzanlage angelegt. Die zur gleichen Zeit angelegte Große Straße, die die zentrale Achse bildet, ist rund 200 m lang und genauso breit wie der Alte Markt. Sie beginnt im quadratischen Alten Markt, der mit dem Dachreiter der Schlosskirche den Endpunkt der barocken Achse bildet, und endet im Rondeel, von wo aus strahlenförmig drei Lindenalleen in das südliche Umland führten (vgl. Abb. 13).

Mit dem barocken Dorfgrundriss wurde auch die Grundlage für Neuansiedlungen gelegt, die durch Schimmelmann gefördert wurden. Er holte sich beim Landesfürsten die Erlaubnis ein, Manufakturen zu errichten und förderte damit die Entwicklung des Gewerbes. Damit wandelte sich das Dorf zwar vom Bauerndorf zum Handwerkerdorf, blieb jedoch nach wie vor relativ unbedeutend.

Im Schlossbereich entstand im Übergang zwischen Schlossplatz und Dorfanlage ein Wachgebäude, das in den 1970er Jahren abgebrochen wurde (s.u.), an der Stelle des heutigen Gutshofes lag ein kleiner barocker Garten (vgl. Abb. 14).

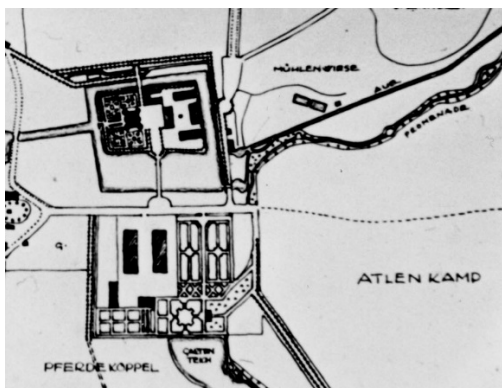


Abb. 14 Schloss mit Wirtschaftsgebäude und Garten 1782, nach Hans Schadendoff 1950

²⁰ vgl. Habich 1976, S.1

Neuzeitliches Gut und vorstädtische Siedlung

(alle Quellen der Karten: Stadt Ahrensburg)

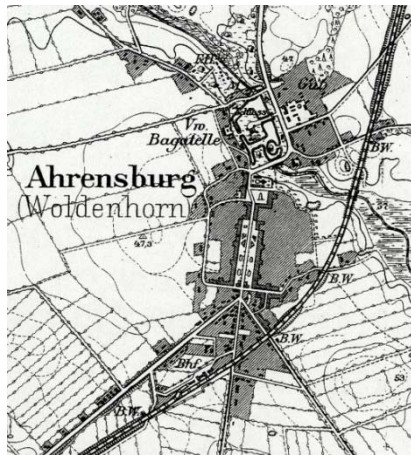


Abb. 16 Die Innenstadt im Jahr 1880

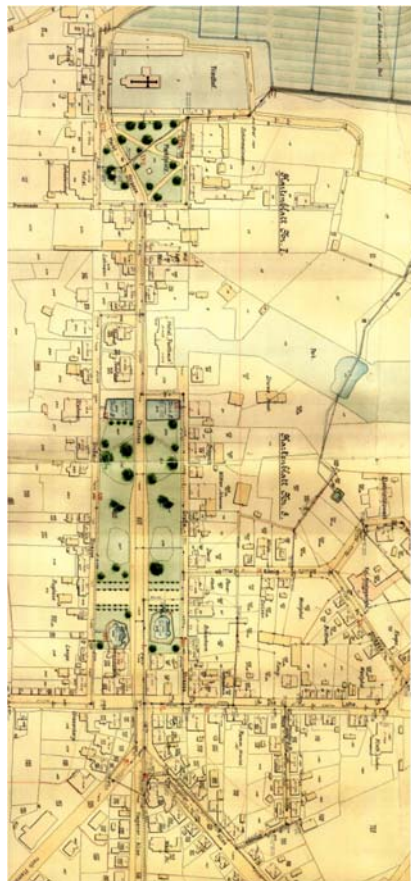


Abb. 17 Die Große Straße im Jahr 1911
(Quelle. Höhen und Lageplan mit Entwässerungsprojekt für die zentralen Ortsteile von Ahrensburg, Januar

Um 1850 wurde der Schimmelmannsche Gutsbetrieb durch die Nachfolger von Heinrich Carl auf die andere Seite der Lübecker Chaussee, die um 1844 fertig gestellt wurde, verlagert. Sie ersetzen dort die Gebäude des Vorwerks im ehemaligen Schlossgarten. Um das neue Gutsverwalterhaus entstanden Stallungen und ein neuer Reitstall (heute zusammen Kulturzentrum Marstall) sowie verschiedene Scheunen und Speichergebäude, die nach wie vor erhalten sind. Ein 1846 errichtetes, 1892 aufgestocktes und in den 1970er Jahren abgerissenes Torhaus markierte auf der Seite des Gutshofes den Eingang in den Schlossbereich.

Etwa zur gleichen Zeit wurde das Schloss modernisiert und der umliegende Park im Stil eines englischen Landschaftsgarten umgestaltet.

Mit der Einweihung der Bahnstation "Ahrensburg" im Jahr 1865 begann der Aufstieg des Bauern- und Handwerkerdorfes Woldenhorn zum Wohnvorort von Hamburg. Die Villenviertel östlich der Bahn (um die Bismarckallee) sowie westlich der Bahn um die Königstraße entstanden.

In der Innenstadt sind noch heute entlang der Königstraße Spuren jener Zeit vorhanden.

Als Schleswig und Holstein im Jahr 1867 zu preußischen Provinzen wurden, erhielt die Siedlung den Namen Ahrensburg. Eine Verwaltungsreform machte aus dem ehemaligen Dorf Woldenhorn die Landgemeinde Ahrensburg. Die Bevölkerungszahl lag im Jahr 1875 bei rund 1.500 Einwohnern.²¹

Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden verschiedene Bauern- und Handwerkerhäuser in der Großen Straße durch zeitgemäßere Gebäude ersetzt und die Große Straße durch Bebauung im südlichen und nördlichen Bereich "verkürzt". Die Grünanlage erhielt dadurch ihre heutige Ausdehnung (vgl. Abb. 18).²²

Die Große Straße war bereits um 1888 durch einen Anwohner getragenen Verschönerungsverein mit Mitteln der Sparkasse umgestaltet worden: Die Lindenreihen wurden ergänzt, die mittleren Teiche zugeschüttet, die übrigen Teiche gereinigt und Siele angelegt.

Ahrensburg baute damit seine damalige Beliebtheit als Ausflugsziel für Menschen aus dem nahen Hamburg aus.²³

²¹ vgl. Wikipedia, letzter Zugriff am 6.10.2015

²² Die Heterogenität der Bebauung in der Großen Straße um 1900 wurde im Rahmen der Veröffentlichung zur Großen Straße aus dem Jahr 1986 rekonstruiert (vgl. Reichardt, Lange, Specht 1986, S. 62ff).

²³ vgl. ebd. S. 37f

2011)

Von der Siedlung zur Stadt: 1900 – 1950er Jahre



Abb. 18 Die Innenstadt im Jahr 1927



Abb. 19 Ahrensburg vermutlich in den 1930er Jahren (Stadt Ahrensburg 1991)

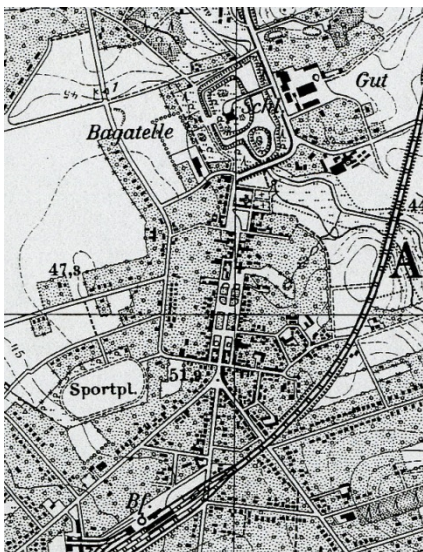


Abb. 20 Die Innenstadt im Jahr 1936

Im Jahr 1919 hatte die junge Gemeinde erst 2.750 Einwohner. Durch den Bau der U-Bahn im Jahr 1923 und das damit verbundene Stadtwachstum sowie verschiedene Eingemeindungen wuchs die Zahl der Einwohner im Jahr 1928 bis auf 5.243.

Die bis 1900 weitestgehend auf den Schimmelmanschen Stadtgrundriss beschränkte Stadt begann sich Richtung Westen und Osten, insbesondere aber auch Richtung Süden (zur U-Bahn hin) auszudehnen.

Auch der Stormarnplatz war im Jahr 1927 zur Parzellierung und Bebauung vorgesehen (vgl. Abb. 19). Wenige Jahre später wurde er dann zum Sportplatz umgestaltet (vgl. Abb. 20.; gut zu erkennen sind darauf auch die drei Lindenalleen, das Rondeel und die Baumreihen an der Großen Straße sowie am rechten Bildrand das Amtsgericht aus dem Jahr 1905).

In den 1930er Jahren wuchs die Bedeutung Ahrensburgs als vorstädtische Siedlung. Verschiedene Kleinsiedlungen für Arbeitslose entstanden dort, so dass die Bevölkerungszahl bis auf rund 8.100 im Jahr 1939 anstieg.²⁴

Das Schloss hingegen verlor an Bedeutung, da die Eigentümer aufgrund von Überschuldung die Ländereien, das Gut und das Schloss nach und nach verkauften. Die örtliche Sparkasse erwarb das Schloss auf Initiative eines Ahrensburger Bürgers im Jahr 1932 und richtete dort wenige Jahre später ein erstes Museum ein.

Den größten Wachstumsschub erlebte die Gemeinde in den 1940er Jahren: Ab Juli 1943 zogen zunächst durch Bombenangriffe wohnungslos gewordene Hamburger nach Ahrensburg. Später dann nahm Ahrensburg zahlreiche Flüchtlinge aus Ostpreußen auf, die teilweise zunächst im Schloss Zuflucht fanden. Die Einwohnerzahl stieg auf rund 17.000 an, so dass Ahrensburg im Jahr 1946 zur größten Gemeinde des Kreises wurde und im Jahr 1949 Stadtrechte erhielt.

²⁴ vgl. Wikipedia, letzter Zugriff am 6.10.2015

Dynamisches Stadtwachstum: Ahrensburg bis zum Jahr 1970



Abb. 21 Die Innenstadt im Jahr 1958



Abb. 22 Der heutige Rathausplatz Mitte der 1960er Jahre noch ohne Rathaus und Randbebauung aus den 1970er Jahren



Abb. 23 Die Alte Wache kurz vor Ihrem Abbruch in den 1970er Jahren (Quelle: Stadt Ahrensburg 1992, S. 39)

Von den 1950er bis zu den 1970er Jahren entwickelte sich Ahrensburg unter großer politischer Kontinuität weiter. Neuer Wohnungsbau entstand dabei überwiegend im Hauptsiedlungsgebiet um die Innenstadt herum (vgl. Abbildungen Anlage), teilweise auch in Form von Geschosswohnungsbauten.

Auch die Nachverdichtung großer älterer Einfamilienhausgrundstücke spielte bereits eine Rolle. Einige Grundstücke wurden in zweiter Reihe bebaut. Die Bevölkerungszahl wuchs zwischen 1961 und 1970 um rund 4.000 und lag im Jahr 1970 bei rund 25.800 Einwohnern.²⁵

Einen wirtschaftlichen Entwicklungsschub erhielt die junge Stadt durch das neue Gewerbegebiet-Nord, mit dessen Erschließung im Jahr 1966 begonnen worden war und das sich seither kontinuierlich weiter entwickelte.²⁶

Im Jahr 1977 wurde mit dem Stadtteil Gartenholz die erste größere Siedlungserweiterung im Ahrensburger Stadtgebiet begonnen.

Für die Innenstadt war vor allem der Bau des Rathauses prägend. Als Endpunkt der barocken Achse wurde dieses im Jahr 1970 eingeweiht. Damit konnten sämtliche Verwaltungsstandorte, die in der Innenstadt verstreut lagen, zusammengeführt werden.

Gemäß dem damaligen Zeitgeist der Stadtentwicklung begann in der Innenstadt der Abriss einiger der alten Gebäude und der Ersatz durch großmaßstäbliche Neubauten, die die Innenstadt heute noch prägen (In der Großen Straße waren dies beispielsweise die Neubauten im Westen sowie an deren Eingang im Süden).

²⁵ vgl. Wikipedia, letzter Zugriff: 12.10.2015

²⁶ vgl. ISEK 2010

Verhaltenes Stadtwachstum: Ahrensburg von 1970 bis etwa zur Jahrtausendwende

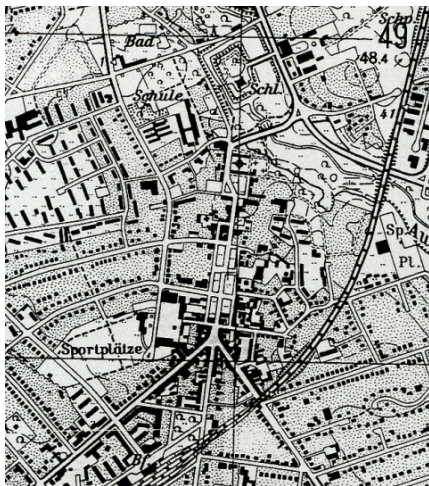


Abb. 24 Die Innenstadt im Jahr 1978



Abb. 25 Die Innenstadt im Jahr 1988

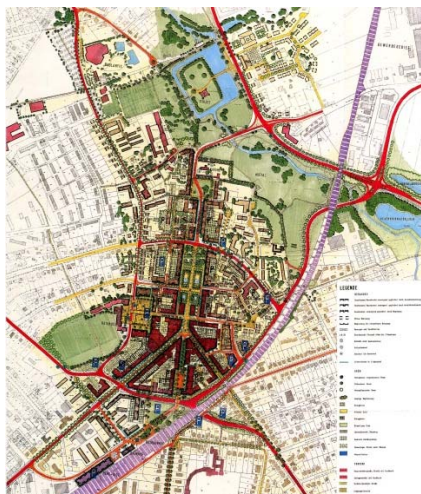


Abb. 26 Rahmenplan Innenstadt 1988

Der Schwerpunkt der Stadtentwicklung von 1970 bis zur Jahrtausendwende lag in der gewerblichen Entwicklung. Die Zahl der Arbeitsplätze im Gewerbegebiet Nord, das im Jahr 1986 noch über rund 5.000 Arbeitsplätze verfügte,²⁷ verdoppelte sich in rund 20 Jahren (bis zum Jahr 2007) auf rund 10.000.²⁸

Die Einwohnerzahl entwickelte sich dem gegenüber jedoch nur verhalten: In den 37 Jahren zwischen 1970 und 2007 stieg die Einwohnerzahl nur um rund 4.900 auf ca. 30.700 an.

Einziges neues größeres Siedlungsgebiet war der Ortsteil Gartenholz, der auf den ehemaligen gärtnerisch genutzten Ländereien des alten Gutes entstand.

In der Innenstadt verlor die Große Straße mit den Straßendurchbrüchen Klaus-Groth-Straße und Bei der Doppeleiche den Charakter einer in sich geschlossenen Grünanlage. Dieses wurde durch den Durchgangsverkehr auf der B75, die durch die Große Straße führte, noch zusätzlich befördert.

Gleichzeitig erhielt die Stadt mit dem Rathausplatz und den ergänzenden Neubauten einen neuen Einzelhandelsschwerpunkt.

Durch die Ernennung zum landesplanerischen Mittelzentrum im Jahr 1980 und die damit Stärkung als Versorgungsmittelpunkt erhielt die Innenstadt in den 1980er Jahren einen weiteren starken Entwicklungsimpuls, der sich in folgenden bedeutsamen Planwerken und Maßnahmen ausdrückte:

- Ortsgestaltungssatzung (1980): Diese schuf die Grundlage für Neubauten in der Innenstadt und besitzt bis heute Gültigkeit.
- Abriss der letzten verbliebenen Bauern- und Handwerkerhäuser in der östlichen Großen Straße und Ersatz durch Neubauten (1980er Jahre).
- Innenstadtwettbewerb (1985) mit anschließender Verkehrsberuhigung Hagener und Manhagener Allee (1987/88)
- Neubau des Amtsgerichts nach einem Brand in der Achse Königstraße (1980er Jahre)
- Rahmenplan Innenstadt (1988): Dieser schuf die Grundlage für die Entwicklung der Innenstadt in den darauf folgenden Jahren.
- Verlegung der B75 aus der Innenstadt im Rahmen der "Eisenbahnkreuzungsmaßnahme" (Eröffnung 1990) und Verkehrsberuhigung des Rondeels.
- Verlängerung Manfred-Samusch-Straße und damit Vervollständigung des Innenstadtrings (1990er Jahre)
- Parkhaus Heinz Beusen Stieg/Woldenhorn (1998)

²⁷ vgl. Rahmenplan Innenstadt 1988, S.10

²⁸ vgl. ISEK 2010

Punktueller Entwicklung: Ahrensburg in den letzten Jahren



Abb. 27 Die Innenstadt im Jahr 2002



Abb. 28 Die Innenstadt im Jahr 2016
mit Ausschnitt Untersuchungsgebiet

In den letzten Jahren erhielt die Stadt Ahrensburg mit dem seit 2013 erschlossenen neuen Baugebiet Erlenhof-Süd nördlich des Schlosses nach dem Baugebiet Gartenholz (seit den 1970er Jahren) das erste größere zusammenhängende Neubaugebiet. Die vorgesehenen rund 360 neuen Wohneinheiten sind mittlerweile fast vollständig fertig gestellt.

Auch dadurch wuchs die Stadt innerhalb der letzten beiden Jahre sprunghaft an (vgl. Kap. 3.5).

In der Innenstadt wurden punktueller Maßnahmen in Form von Gebäuden und Gestaltung öffentlicher Räume umgesetzt, die zu einer Aufwertung beitrugen. Zu nennen sind dabei folgende Maßnahmen:

- Erweiterung Kaufhaus Nessler in der Hamburger Straße (2001/2002)
- Bau des Parkhauses ehemalige Meierei (2008)
- Sanierung und Eröffnung des Kulturzentrums Marstall mit dem Multifunktionsplatz (2005 - 2007)
- Neubau Seniorenresidenz "Domicil" in der Hamburger Straße (2008)
- Sanierung der Sparkasse in der Hamburger Straße (2009)
- Umgestaltung Große Straße (2010)
- Neubau Peter-Rantzau-Haus (2011)
- Verkehrsberuhigung Hans-Groth-Straße und Neubau CCA mit Tiefgarage (2010/11)
- Neubau Wohngebäude Bei der Alten Kate (2014)
- Neubau WMD in der Hamburger Straße (2015)
- Sanierung der Gebäude am nördlichen Rathausplatz (2011)

Nach wie vor zeigt sich gegenwärtig in der Innenstadt eine hohe Dynamik und Investitionsbereitschaft.

3.5 Bevölkerungsentwicklung und Wohnen

Rahmenbedingungen

Anhaltendes Bevölkerungswachstum und anhaltend hohe Nachfrage

Die Bevölkerungszahl in Ahrensburg wächst kontinuierlich, jedoch nicht gleichmäßig. In den letzten Jahren fanden in Ahrensburg zwei Wachstumssprünge statt: Zunächst ist die Bevölkerungszahl zwischen 2006 und 2010 stärker gewachsen als in den Jahren zuvor. Anschließend ist sie bis zum Jahr 2014 etwa stagniert und seither sprunghaft angestiegen (vgl. Abb. 29).

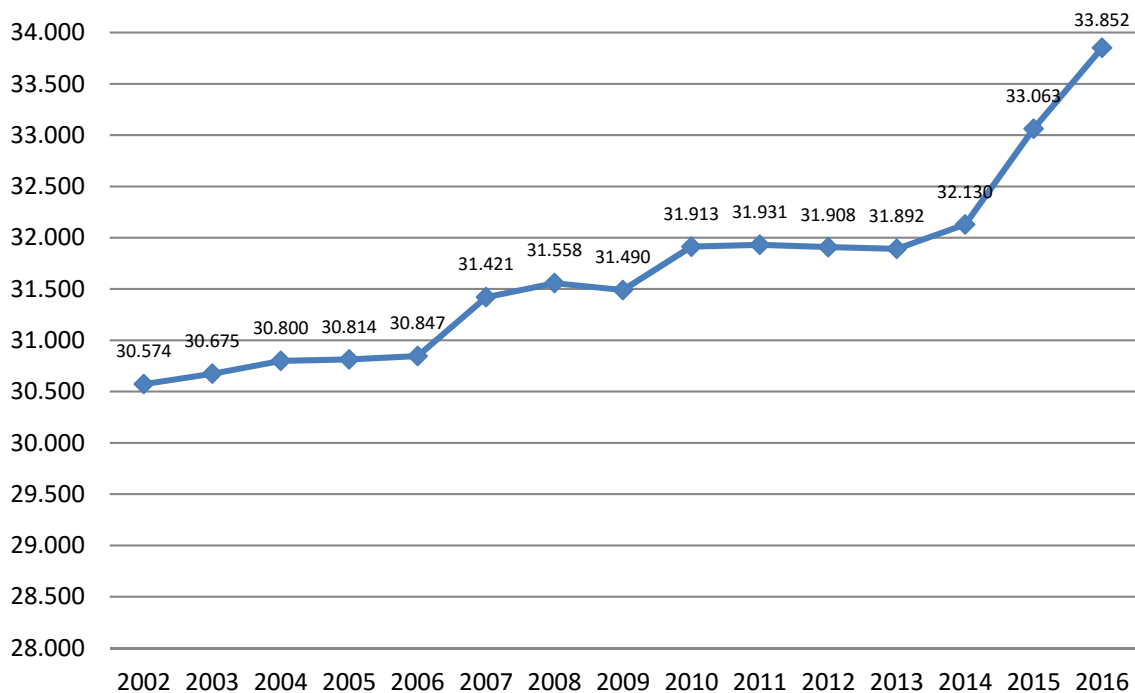


Abb. 29 Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Ahrensburg 2002-2016 (Datengrundlage: Stadt Ahrensburg, Stand: jeweils 31.Dezember, außer 2016: 29.März)

Im Entwurf zum Flächennutzungsplan der Stadt Ahrensburg wird von einem Zuwachs von 1.540 Einwohnern und der Notwendigkeit von 2.160 neuen Wohnungen in den Jahren zwischen 2010 und 2025 ausgegangen. Darin enthalten ist eine "Realisierungsreserve" von 15%.²⁹

Allerdings sind die dem Entwurf zum Flächennutzungsplan zugrunde liegenden Prognosen heute bereits leicht überholt. Für das Jahr 2015 wurde eine Bevölkerungszahl von ca. 32.700 prognostiziert.³⁰ Wie der gesamte Kreis Stormarn wächst auch Ahrensburg demnach stärker als noch vor wenigen Jahren voraus berechnet.

Dieses starke Wachstum resultiert nicht nur aus den bislang in den Prognosen nicht berücksichtigten Flüchtlingszahlen sondern auch aus dem anhaltenden Druck auf dem Hamburger Wohnungsmarkt. Dieser strahlt deutlich auf die attraktiven Umlandstädte und Gemeinden aus.

²⁹ vgl. FNP-Entwurf 2015, S. 81

³⁰ vgl. Wohnungsmarktprognose der Stadt Ahrensburg aus dem Jahr 2009

Älter werdende Bevölkerung

Durch den Zuzug der letzten Jahre ist insbesondere die Zahl der arbeitsfähigen Bevölkerung und der jungen Erwachsenen angestiegen. Dennoch ist ein Trend zur Verjüngung der Bevölkerung in der Stadt trotz gegenteiliger Presseberichte³¹ nicht festzustellen. Die Anzahl der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren ist nicht gestiegen (vgl. Abb. 30), der Anteil an der Gesamtbevölkerung ebenfalls zurückgegangen. Damit ist Bevölkerung der Stadt Ahrensburg trotz der hohen Zuzüge im Vergleich zum Kreis nach wie vor überdurchschnittlich alt (vgl. Abb. 31).³² Die hohen Zuzugszahlen der letzten beiden Jahre konnten diesen Trend zwar etwas bremsen jedoch nicht aufhalten.

Die Zahl der in Ahrensburg lebenden Senioren über 65 Jahre steigt weiterhin an. Der demografische Wandel hat sich damit trotz der Zuzüge von Familien in das Neubaugebiet Erlenhof und in die Bestandsquartiere weiter fortgesetzt.³³

Aktuell liegt der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung bei 25% (vgl. Abb. 31). Der überwiegende Teil der Senioren über 65 Jahre wohnt in den Stadtgebieten Ahrensburg Mitte und Ahrensburg-West, wo sich auch einige Seniorenwohnanlagen befinden.³⁴

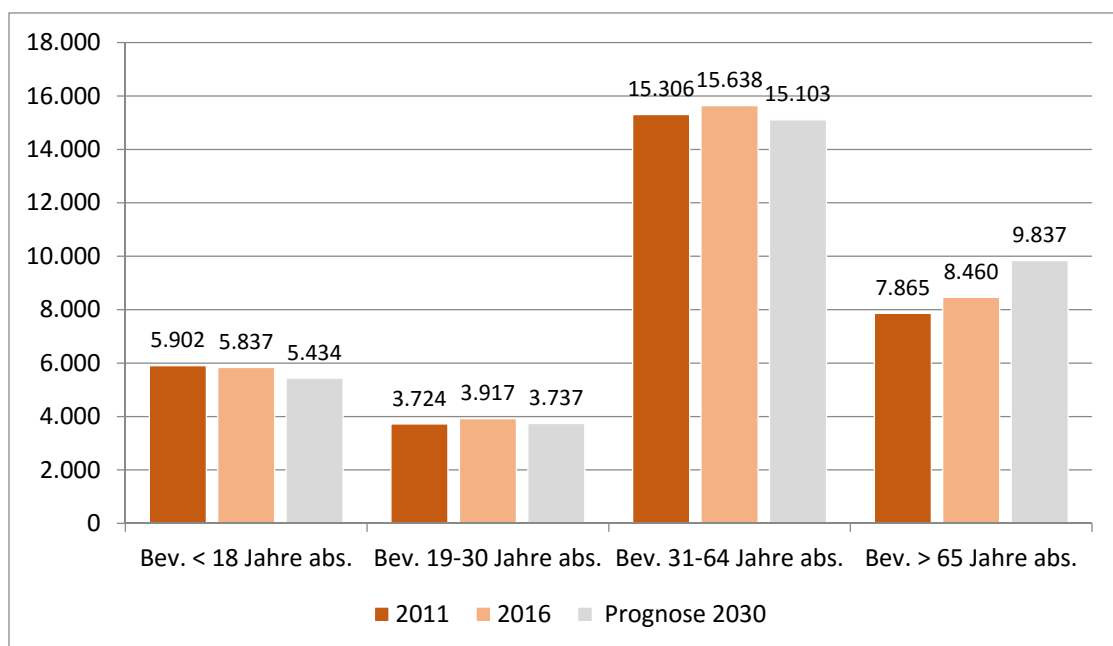


Abb. 30 Entwicklung der Altersstruktur Ahrensburg im Vergleich zur Prognose des Kreises (2011 und 2016) (Quelle: Stadt Ahrensburg und GGR (Prognose auf Grundlage der Daten von Statistik Nord 2011))³⁵

³¹ vgl. Markt vom 17.02.2016: "Ahrensburg wird immer jünger"

³² Bereits im Jahr 2007 lag der Anteil der über 65 jährigen über dem Durchschnitt anderer Städte im Kreis (vgl. ISEK, S. 9)

³³ vgl. WMK 2009, Kreis Stormarn 2015

³⁴ vgl. Stadt Ahrensburg 2008. S. 18

³⁵ Stichtag für die Altersstruktur der Stadt Ahrensburg war der 31.12.2011 sowie der 29.3.2016. Aktuelle Daten aus dem Kreis für das Jahr 2016 liegen nicht vor.

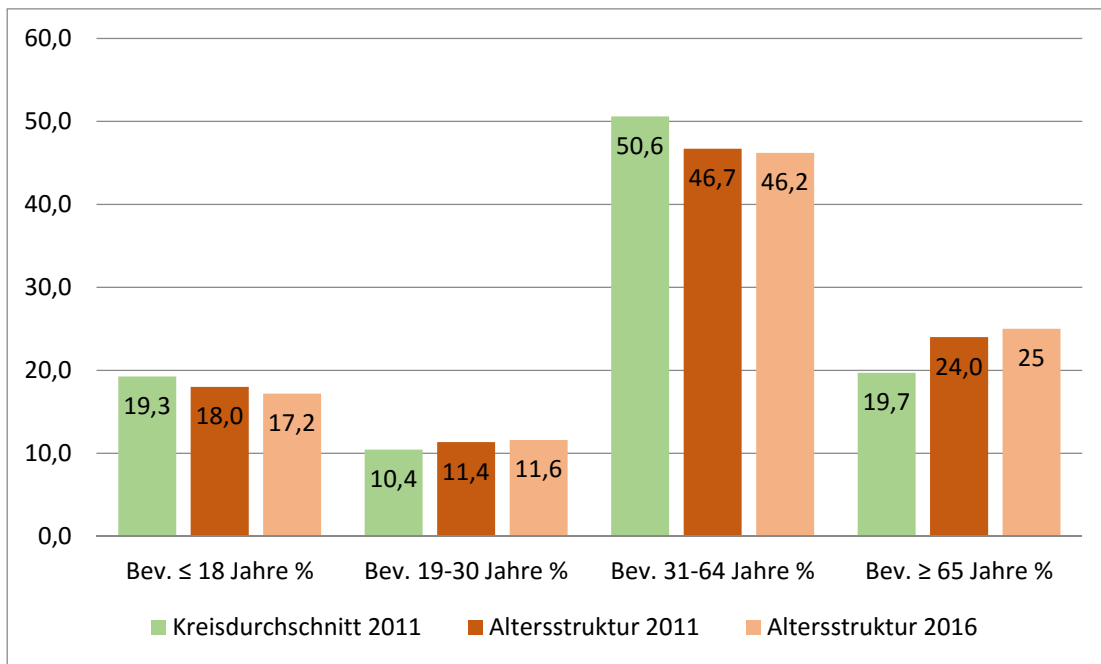


Abb. 31 Altersstruktur Ahrensburg im Vergleich zum Kreisdurchschnitt 2011 und 2016 (Quelle: Kreis Stormarn: Statistik Nord (2011); und Stadt Ahrensburg (2011 und 2016))³⁶

Durch die Alterung der Bevölkerung und den Zuzug von kleineren Haushalten nimmt gemäß dem bundesweiten Trend auch in Ahrensburg die durchschnittliche Haushaltsgröße kontinuierlich ab und beträgt im Jahr 2014 noch 1,96 Einwohner pro Haushalt. Dies führt dazu, dass die Nachfrage nach kleineren Wohnungen stetig steigt.

Bauland- und Immobilienpreise

Ahrensburg gehört (neben Großhansdorf und Reinbek) zu den Städten mit den höchsten Baulandpreisen für Einfamilienhäuser (am Hauptort) sowie zu den Städten mit den höchsten Preissteigerungen in diesem Marktsegment im Kreis Stormarn (vgl. Abb. 33, 33).³⁷

Einen Spitzenwert belegt Ahrensburg ebenfalls bei durchschnittlichen Kaufpreisen von Eigentumswohnungen sowie bei den Mieten. Im Jahr 2013 lagen die durchschnittlichen Angebotsmieten bei rund 60% der Bestände bereits bei über 8 €/m², der Durchschnittspreis einer neu vermieteten Wohnung liegt bei 10,71 (Vertragsmiete Bestand und Neubau).³⁸ Bei Neubauten werden teilweise deutlich höhere Mietpreise verlangt.

³⁶ Stichtag für die Altersstruktur der Stadt Ahrensburg war der 31.12.2011 sowie der 29.3.2016. Aktuelle Daten aus dem Kreis für das Jahr 2016 liegen nicht vor.

³⁷ vgl. ebd. S. 42

³⁸ vgl. Kreis Stormarn 2015, S.15, 16

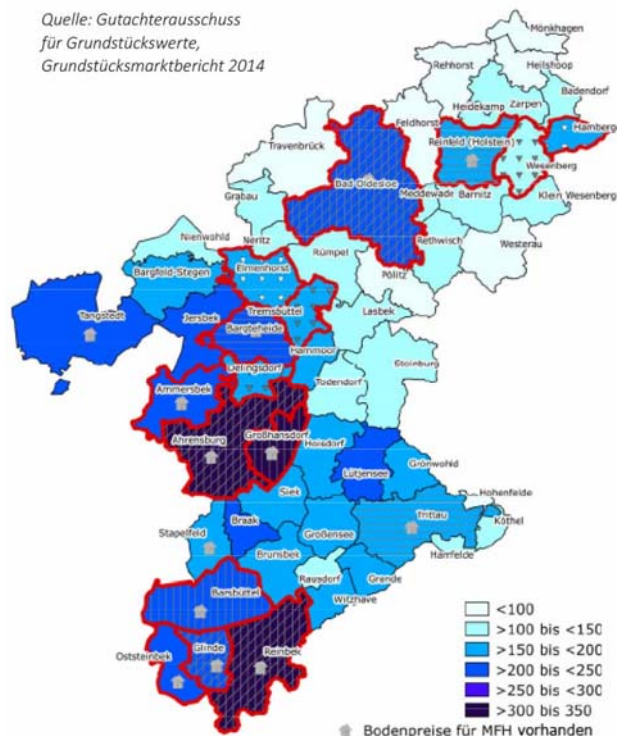


Abb. 33 Baulandpreise für Einfamilienhäuser am Hauptort in €/m² (Quelle: Kreis Stormarn: 2015)

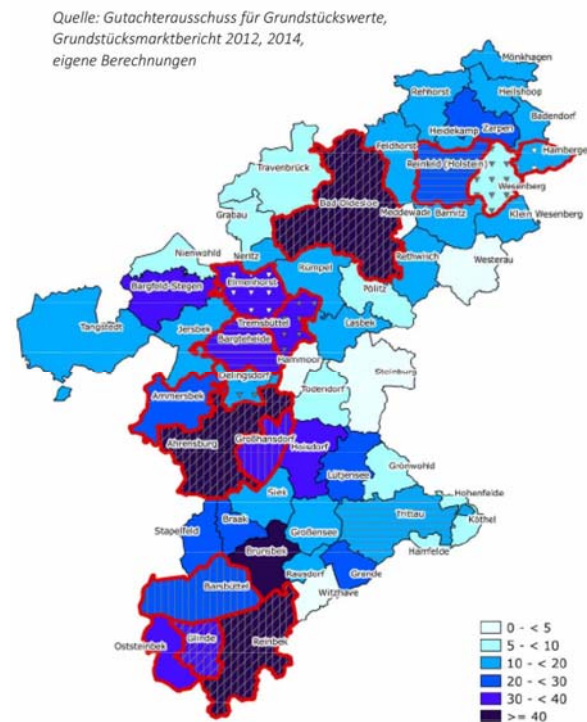


Abb. 32 Entwicklung der Baulandpreise für Einfamilienhäuser am Hauptort 2012 - 2014 in €/m² (Quelle: Kreis Stormarn: 2015)

Bautätigkeit

Die Bautätigkeit in Ahrensburg ist seit dem Jahr 2007 leicht schwankend, mit steigenden Tendenzen seit dem Jahr 2011.

Von den neuen Wohnungen entstand jeweils nur ein geringer Anteil innerhalb des Untersuchungsgebietes (um die Lohe, die Schulstraße sowie am Rande des alten Gutshofes). Der Schwerpunkt der Bautätigkeit in Ahrensburg lag im neuen Stadtteil Erlenhof. Darüber hinaus sind in der gesamten Stadt verteilt neue Wohnungen entstanden.

Durch das neue Baugebiet Erlenhof werden aktuell die im ISEK benannten Zielzahlen von rund 130 neuen Wohneinheiten pro Jahr überschritten. Nach Abschluss der Bautätigkeiten im Erlenhof wird sich jedoch die Zahl der genehmigten neuen Wohneinheiten wieder auf unter 100 WE/Jahr einpendeln, sofern keine weiteren Flächen entwickelt werden.

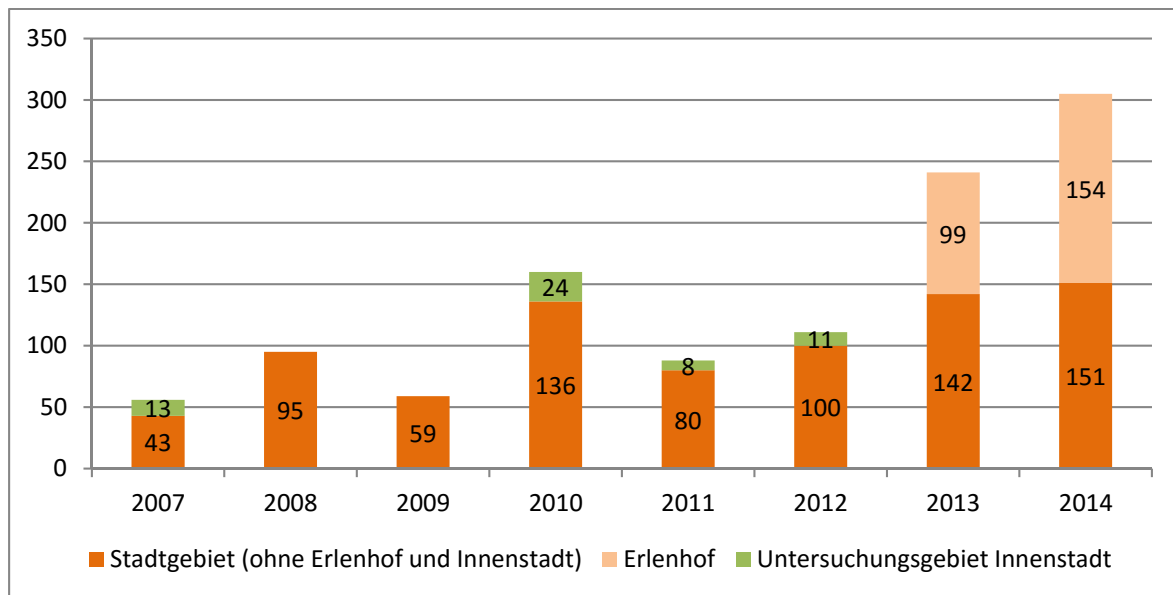


Abb. 34 Anzahl der genehmigten Wohnungen in Ahrensburg (Hinweis: Im Jahr 2010 wurde die vorletzte größere Fläche in Gartenholz mit 64 Wohneinheiten entwickelt)

Öffentlich geförderter Wohnungsbau

Ahrensburg verfügte im Jahr 2009 über 604 belegungsgebundene Wohnungen. Dies entsprach einem Anteil am Wohnungsbestand von 3,8 %, der deutlich unter dem Durchschnitt der Mittelzentren der Hamburger Umlandkreise von 6,6 % lag.³⁹

Von diesen 604 Wohnungen waren im Jahr 2015 nur noch 501 Wohnungen belegungsgebunden. Sofern keine weiteren neuen Wohnungen mit Belegungsbindung entstehen, wird sich der öffentlich geförderte Wohnungsbestand aufgrund des Wegfalls der Belegungsbindungen bis zum Jahr 2030 auf 160 Wohnungen verringern.⁴⁰ Aus den Jahren 2013/2014 liegen lediglich 15 Reservierungen oder Bewilligungen für geförderte Wohnungen in Ahrensburg vor.⁴¹ Aktuell sind bei einigen Neubauprojekten (Erlenhof, Kastanienallee und Alte Reitbahn) bis zu 30% öffentlich geförderte Wohnungen vorgesehen. Ein Grundsatzbeschluss zum öffentlich geförderten Wohnungsbau liegt nicht vor.

Im Juni 2015 waren insgesamt 206 Haushalte bei der Stadt wohnungssuchend gemeldet. Dabei gibt es eine klare Tendenz zu 1- bis 2-Personenhaushalten. In den Vorjahren war die Bewerberzahl noch höher. Jedoch werden auswärtige Bewerbungen wegen mangelnder Aussicht auf Erfolg nicht mehr entgegen genommen, außerdem werden manche Bewerbungen wegen geringer Erfolgsaussichten mittlerweile nicht mehr gestellt, so dass die Zahlen nicht die tatsächliche Nachfrage nach preisgünstigem Wohnraum widerspiegeln.⁴²

³⁹ ebd. S. 17

⁴⁰ IB Schleswig-Holstein 2015

⁴¹ vgl. IB Schleswig-Holstein, 26.05.2015

⁴² vgl. Fachdienst Soziale Hilfen und Wohnungsangelegenheiten der Stadt Ahrensburg, 22.6.2015

Herausforderungen

Angesichts der bereits heute durch die Wirklichkeit überholten Prognosen, der anhaltend hohen Zuzüge und der stetigen Verkleinerung der Haushalte sowie der hohen Preise und Preissteigerungen auf dem Ahrensburger Immobilien- und Baulandmarkt, ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach neuem Wohnraum auch in den nächsten Jahren auf einem hohem Niveau bleiben wird.

Dabei sind neben Familien(eigen)heimen zunehmend auch kleinere Wohnungen für ältere Haushalte sowie für insgesamt kleiner werdende Haushalte gefragt. Es fehlen preiswerte Wohnungen für Haushalte und Arbeitnehmer mit geringen Einkommen. Dieses Problem wird sich - insbesondere vor dem Hintergrund der stetigen Abnahme der öffentlich geförderten Wohnungen, die aktuell auch nicht durch neue geförderte Wohnungen ersetzt werden - künftig weiter verschärfen.

Berücksichtigt man gleichzeitig, dass rund 80% der in Ahrensburg Beschäftigten nicht in Ahrensburg wohnen,⁴³ dann zeigt sich, welches Nachfragepotenzial grundsätzlich aufgrund der günstigen wirtschaftlichen Situation besteht.

Bereits im Jahr 2008, zum Zeitpunkt der Zukunftswerkstatt und der Erarbeitung des ISEK, wurde die hohe Nachfrage nach Wohnraum deutlich. Dieser Nachfrage sollte laut ISEK durch ein "moderates, qualitätvolles, langsames, maßvolles, behutsames" Wachstum begegnet werden, unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur.⁴⁴

Insgesamt wird im Wohnungsmarktkonzept und im ISEK sowie im vorliegenden FNP-Entwurf davon ausgegangen, dass der überwiegende Teil der neuen Wohneinheiten durch Entwicklung der vorhandenen Siedlungsgebiete oder an bereits erschlossenen Stadträndern realisiert werden kann und größere Stadterweiterungen nur in Ausnahmefällen notwendig sein werden.

Die **Innenstadt** mit ihren Flächenpotenzialen und ihrer Nähe zum Bahnhof wird als ein Schwerpunktstandort für den Wohnungsbau benannt. Dort sollen laut den vorliegenden Konzepten vorhandene Siedlungsbereiche nachverdichtet und durch Wohnungsbau ergänzt werden. Potenziell geeignete Bereiche sind im ISEK dargestellt (vgl. Kap. 3.3), so dass "ein Großteil des Bedarfs an Geschosswohnungen [...] in der Innenstadt abgedeckt werden" soll.⁴⁵

Der Flächennutzungsplan weist dabei besonders auf die Eignung der Innenstadt für Seniorenwohnen hin, da diese über vielfältige fußläufig erreichbare Einrichtungen verfügt.⁴⁶

Die Innenstadt besitzt noch heute eine wichtige Wohnfunktion für die Stadt. In vielen Obergeschossen befinden sich u.a. auch Wohnungen, insbesondere in der Großen Straße und am Rathausplatz, jedoch auch in den anderen Teilbereichen, teilweise durchmisch mit einer Büronutzung.

⁴³ vgl. Gewerbeentwicklungskonzept, S. 17

⁴⁴ vgl. ISEK 2010

⁴⁵ vgl. ebd. S.51

⁴⁶ vgl. FNP Entwurf 2015, S. 46

Im Jahr 2007 lebten in der Innenstadt 1.851 Menschen. Dies entsprach rund 6% der Gesamtbevölkerung. Der Anteil der über 67-jährigen war leicht überdurchschnittlich, der der Kinder und Jugendlichen leicht unterdurchschnittlich.⁴⁷ Aktuelle Daten liegen in der Stadt nicht vor, so dass keine Entwicklung dargestellt werden kann.

Im Rahmen einzelner Neubauprojekte sind in den letzten Jahren auch in der Innenstadt neue Wohnungen entstanden, z.B. im Bereich Schulstraße/Hans Schadendorff-Stieg. Allerdings wirkt sich die geringe Zahl nur leicht entlastend auf den Wohnungsmarkt aus.

Weitere Aktivitäten zur Entwicklung von Flächenpotenzialen in der Innenstadt sind daher unbedingt erforderlich, um dem anhaltend hohen Bedarf insbesondere nach preisgünstigem Wohnraum gerecht zu werden.

Zusammenfassende Bewertung Bevölkerungsentwicklung und Wohnen

Qualitäten	Herausforderungen	Handlungsbedarfe, auch aus vorliegenden Konzepten
• hohe Lagequalitäten für Wohnen verschiedener Zielgruppen aufgrund vielfältiger Infrastruktur (Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur, ÖPNV, Kita, Grundschule) • Vielfältige Wohnangebote (Geschosswohnungen, Seniorenwohnungen) • vorliegende Flächenpotenziale (lt. ISEK)	• Flächenkonkurrenz zu anderen Nutzungen (insbesondere Gewerbe/ Dienstleistungen, Einzelhandel) • hohe und steigende Baupreise • steigende Immobilienpreise • abnehmende Zahl belegungsgebundener Wohnungen bei gleichzeitig hohen Mieten	• Innenentwicklung in vorhandenen weniger dicht bebauten Wohngebieten sowie am Rande der Aue • Neubau auch von Belegungsgebundenen Wohnungen in der Innenstadt zur Entlastung des Wohnungsmarktes

⁴⁷ vgl. ISEK, S. 20

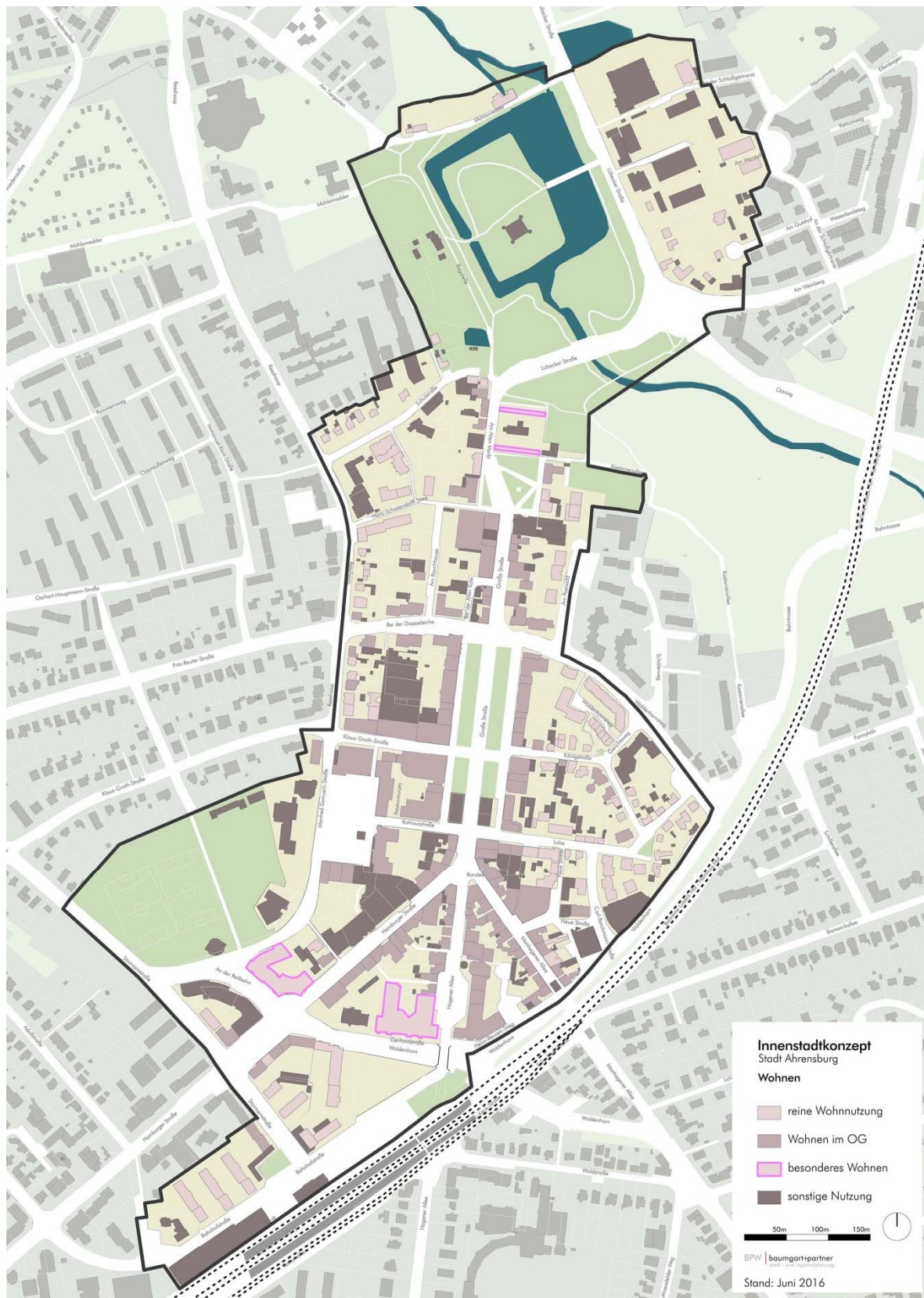


Abb. 35 Wohnnutzung in der Innenstadt

3.6 Wirtschaft, Einzelhandel und Gastronomie

Rahmenbedingungen Wirtschaft / Gewerbe / Tourismus

Mit über 4.000 Gewerbebetrieben⁴⁸ und 16.576 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 31.12.2014)⁴⁹, davon rund 10.000 im Gewerbegebiet Nord,⁵⁰ verfügt Ahrensburg über eine hohe Arbeitsplatzzentralität (1,5) und über starke regionale Verflechtungen der Arbeitsbeziehungen. In den drei vorhandenen größeren Gewerbegebieten (Gewerbegebiet Nord, Beimoor-Süd und Gewerbegebiet West) liegen insgesamt rund 208 ha Gewerbeflächen, die durch unterschiedliche Betriebe belegt sind. Rund 27 % der Beschäftigten arbeiten im produzierenden Gewerbe, die übrigen im Dienstleistungssektor.⁵¹

Damit ist Ahrensburg der bedeutendste Arbeitsstandort im Kreis Stormarn, noch vor der Kreisstadt Bad Oldesloe. Die Nachfrage nach weiteren Gewerbeflächen ist konstant.

Die meisten Betriebe liegen im mit rund 170 ha mit Abstand größten Gewerbegebiet Nord. Dazu gehören unter anderem:

- die Großdruckerei Prinovis,
- das Unternehmen Clariant,
- die Hela Gewürzwerke,
- der Computerhersteller Acer,
- die Einzelhandelsunternehmen Nessler und Famila,
- das Dienstleistungsunternehmen proAlpha Consulting AG.

Durch ihre Branchen- und Größenvielfalt ist die Ahrensburger Wirtschaft weniger abhängig von der Entwicklung einzelner Wirtschaftszweige und weist eine relativ geringe Anfälligkeit gegenüber konjunkturellen Schwankungen auf.

Die Arbeitslosenquote ist insgesamt sehr gering und liegt am 31.12.2014 bei 3,3 % (vgl. Kreis Stormarn 3,7 %).⁵² Sowohl die Ansiedlung von Gewerbebetrieben als auch die Zahl der Arbeitsplätze weist eine steigende Tendenz auf.⁵³

Die meisten der in Ahrensburg arbeitenden Arbeitnehmer wohnen jedoch nicht in Ahrensburg,⁵⁴ sondern pendeln von außerhalb ein, teilweise aus Hamburg, viele jedoch auch aus den Städten und Gemeinden des Kreises Stormarn (vgl. auch Kapitel 3.10).

In der Innenstadt konzentrieren sich neben Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben vor allem öffentliche und private Verwaltungen (Stadtverwaltung, Amtsgericht, AOK, Sparkasse Holstein, Stadtwerke). Zunehmend beginnen jedoch auch private Dienstleister Standorte im Innenstadtbe-

⁴⁸ vgl. ISEK 2010, S. 51

⁴⁹ vgl. CIMA 2015, S. 16, Hinweis: Die Zahl der Beschäftigten ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Am 30.06.2008 waren noch 15.902 Menschen sozialversicherungspflichtig in der Stadt beschäftigt (vgl. ISEK 2010, S. 31)

⁵⁰ vgl. Masterplan Verkehr 2012 II

⁵¹ vgl. CIMA 2015, S. 19

⁵² vgl. <http://ahrensburg24.de/arbeitslosenquote-in-ahrensburg-liegt-sie-bei-33-prozent/>

⁵³ vgl. Masterplan Verkehr 2012, ISEK 2010

⁵⁴ vgl. CIMA 2015, S.17

reich zu entwickeln (z.B. WMD in der Hamburger Straße und InvaCon am Alten Markt). Daten über die Beschäftigtenzahlen in der Innenstadt liegen nicht vor.

Gleichzeitig bildet die Innenstadt einen Schwerpunkt des Gastgewerbes. Insgesamt verfügt Ahrensburg über 417 Betten im Beherbergungsgewerbe (Stand 2008).⁵⁵ Mit dem Hotel am Schloss und dem Parkhotel (insgesamt 186 Betten) befindet sich fast die Hälfte der Betten in der Innenstadt.⁵⁶

Zwischen 2004 und 2014 ist der Tourismus in Ahrensburg stagniert. Die Anzahl der Gästebetten ist leicht gesunken, die Anzahl der Gästeankünfte ebenfalls. Hingegen ist die Zahl der Übernachtungen nach einem Rückgang bis zum Jahr 2009 seither leicht angestiegen. Im Jahr 2014 lag die Zahl der Übernachtungen bei 67.684. Durchschnittlich bleiben die rund 34.800 Gäste 1,9 Nächte in Ahrensburg.⁵⁷

Herausforderungen Wirtschaft / Gewerbe / Tourismus

Schon heute kann die Stadt Ahrensburg der anhaltend hohen Nachfrage nach Gewerbeflächen nicht immer angemessen begegnen. Daher sollen künftig im Anschluss an das Gewerbegebiet Nord weitere Gewerbeflächen im Umfang von rund 30 ha ausgewiesen werden, um arbeitsplatzintensive Betriebe anzusiedeln. Gleichzeitig sollen die untergenutzte Flächen in den vorhandenen Gewerbegebieten wieder einer Nutzung zugeführt werden.⁵⁸

Die Herausforderungen im Bereich der **Innenstadt** bestehen darin, zum einen weitere Flächen für Dienstleistungsunternehmen anzubieten, für die die Innenstadt aufgrund ihrer Erreichbarkeit und Nutzungsvielfalt attraktiv ist, zum anderen aber auch Wohnraum zu schaffen, um in Ahrensburg tätigen Arbeitnehmern arbeitsplatznahe Wohnungen anbieten zu können. Beide Nutzungen stehen dabei u.U. in Konkurrenz zueinander.

Zusammenfassende Bewertung Wirtschaft / Gewerbe

Qualitäten	Herausforderungen	Handlungsbedarfe, auch aus vorliegenden Konzepten
• prosperierender Wirtschaftsstandort und attraktiver Standort für Dienstleistungsunternehmen • Beherbergungsbetriebe in der Innenstadt führen zu hoher Zahl von Besuchern dort • konstante Übernachtungszahlen	• fehlender bezahlbarer Wohnraum für die Arbeitskräfte • Nutzungskonkurrenzen zwischen Wohnen, Dienstleistungen und Handel in der Innenstadt	• Die Innenstadt soll auch als Dienstleistungsstandort weiter entwickelt werden

⁵⁵ vgl. Statistikamt Nord

⁵⁶ vgl. www.hotel-am-schloss.de und www.parkhotel-ahrensburg.de

⁵⁷ vgl. Dr. Lademann & Partner 2016, S.23

⁵⁸ vgl. FNP Begründung 2015, S. 76

Rahmenbedingungen Einzelhandel und Gastronomie

Das im Jahr 2012 verfasste gesamtstädtische Einzelhandelsgutachten der CIMA wurde im Jahr 2016 durch ein auf die Innenstadt bezogenes Gutachten konkretisiert und ergänzt. Neben einer umfassenden Bestandsaufnahme fanden auch Befragungen von Passanten und Einzelhändlern sowie der Wochenmarkthändler statt.

Die einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer gehört in Ahrensburg zu den höchsten im Hamburger Umland (Kaufkraftkennziffer 125 Stand 2016) und liegt damit deutlich oberhalb des Bundesdurchschnitts von 100.⁵⁹ Gleichzeitig verfügt Ahrensburg über eine Einzelhandelszentralität von 107%. Dies bedeutet, dass auch Kaufkraft aus dem Umland nach Ahrensburg fließt. Damit liegt es im Durchschnitt der schleswig-holsteinischen Mittelzentren.⁶⁰

Der Einzugsbereich von Ahrensburg umfasst insbesondere den nördlich, östlich und südlich angrenzenden Raum im Kreis Stormarn mit rund 88.000 Einwohnern. Konkurrenz besteht insbesondere durch das benachbarte Hamburg sowie durch Bad Oldesloe und begrenzt auch durch Bad Segeberg und Kaltenkirchen.⁶¹

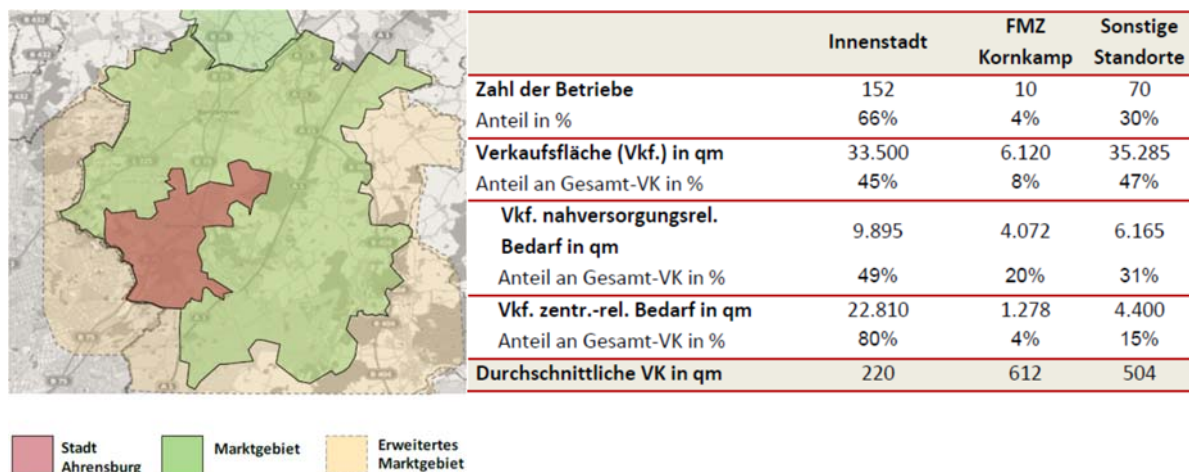


Abb. 36 Einzugsgebiete und Einzelhandelsstruktur in Ahrensburg (Quelle: CIMA 2012)

Rund 75 % der Kunden der Ahrensburger Innenstadt stammen aus Ahrensburg selbst, die übrigen kommen insbesondere aus Ammersbek, Großhansdorf, Jersbek, Bargteheide und Hammoor.⁶² Tendenziell kauften die im Rahmen des aktuellen Einzelhandelsgutachten befragten Passanten heute häufiger in der Ahrensburger Innenstadt ein als früher.⁶³

Die Innenstadt besitzt für den Einzelhandel eine "bedeutende Versorgungsfunktion." Der Anteil der in der Innenstadt gelegenen Verkaufsfläche an der gesamtstädtischen Verkaufsfläche liegt bei 45% und übersteigt damit den Bundesdurchschnitt von 35% deutlich.

⁵⁹ vgl. Dr. Lademann & Partner 2016, S.22

⁶⁰ vgl. ebd.

⁶¹ vgl. CIMA 2012 S. 71

⁶² vgl. Dr. Lademann & Partner 2016, S.24

⁶³ vgl. Dr. Lademann & Partner 2016, S.25ff

Der Umsatz erreicht sogar 58% des Gesamtumsatzes der Stadt.⁶⁴ Die Verkaufsflächen sind in den letzten Jahren stetig angestiegen.⁶⁵

Neben zahlreichen kleinen Geschäften findet sich in der Innenstadt auch eine für ein Mittelzentrum vergleichsweise große Zahl an großflächigen Ladenlokalen (> 800 qm), die der Nahversorgung dienen (z.B. Sky, Edeka, Penny, ALDI, Drogeriemärkte). "Der Anteil der nahversorgungsrelevanten Sortimente (rd. 11.800 qm VK) an der gesamten innerstädtischen Verkaufsfläche (rd. 33.500 qm VK) beträgt 35 %." Dem entsprechend sind die am häufigsten eingekauften Sortimente mit Abstand Lebensmittel und Drogeriewaren.⁶⁶

Der Einzelhandel konzentriert sich insbesondere in den altstädtisch anmutenden "Drei Strahlen" mit dem Rondeel sowie am Rathausplatz und in der Klaus-Groth-Straße. Dort befinden sich neben kleinteiligen, inhabergeführten Geschäften auch größere Bekleidungsgeschäfte (z.B. C&A) sowie der regionale Magnet Kaufhaus Nessler mit seinem Shop-in-Shop-Konzept.

Darüber hinaus finden sich weitere kleinere Geschäfte und Dienstleister in der südlichen und nördlichen Großen Straße. Hier ist das Angebot jedoch relativ ausgedünnt, es bestanden zum Zeitpunkt der Erhebung (September 2015) stellenweise Leerstände. Gastronomische Angebote bilden besonders auf der Ostseite der Großen Straße die Mehrzahl.

Der Wochenmarkt am Rathausplatz, der mittwochs und samstags dort stattfindet, ergänzt das innerstädtische Angebot.

Der Bereich um den Bahnhof ist durch eine Mischung aus Gastronomie, kleineren Einzelhandels-einrichtungen (Backshop, Kiosk) und Dienstleistungen gekennzeichnet. In Randlage dieses Bereiches befindet sich ein Nahversorgungsstandort (Edeka, Lidl, dm, Getränkemarkt).

Hinsichtlich der Branchenvielfalt ist der Einzelhandel verhältnismäßig gut aufgestellt, allerdings fehlt ein Elektrofachmarkt mit einem ausreichenden Angebot an Unterhaltungselektronik, der weitere Besucher anziehen würde. Auch im Bereich Bekleidung ist das Angebot laut Ergebnis der Haushaltsbefragung der CIMA nicht ausreichend, obwohl das Verkaufsflächenangebot in diesem Segment sehr groß ist. Allerdings vermissen fast 2/3 der Befragten unter 30 Jahren attraktive Geschäfte, was auch durch die Teilnehmer des Jugendworkshops bestätigt wurde.⁶⁷

⁶⁴ vgl. ISEK 2009, S. 33

⁶⁵ vgl. Dr. Lademann & Partner 2016, S.40

⁶⁶ vgl. Dr. Lademann & Partner 2016, S.38

⁶⁷ vgl. CIMA 2012, S. 27 sowie Dr. Lademann & Partner 2016, S.45

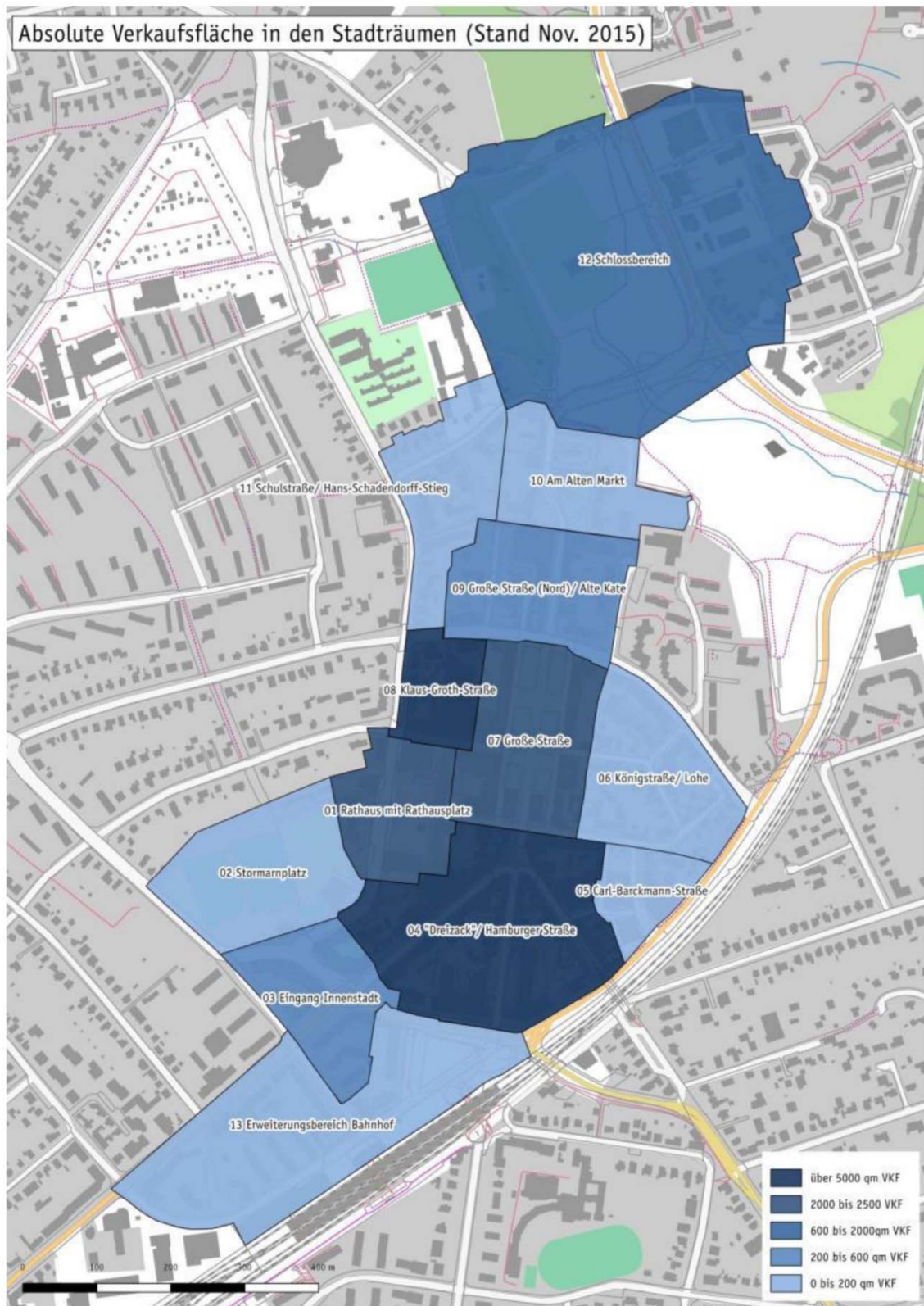


Abb. 37 Absolute Verkaufsfläche in den untersuchten Stadträumen (Quelle: Dr. Lademann & Partner 2016, S.42) (Hinweis: eine kleinteilige Kartierung der Nutzungen (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen findet sich im Gutachten S. 75-111)



Abb. 38 Dienstleistungsarten in der Ahrensburger Innenstadt (Quelle: Dr. Lademann & Partner 2016, S.51)

Das Gastronomieangebot in der Innenstadt ist vielfältig. Unter den insgesamt 153 im Rahmen des aktuellen Einzelhandelskonzeptes erhobenen Dienstleistungsbetrieben sind rund 1/3 (insgesamt 47) Gastronomiebetriebe. Im Rahmen der im Jahr 2012 durch die CIMA durchgeführten Haushaltsbefragung war das Gastronomieangebot von den Ahrensburger Haushalten mit der Durchschnittsnote 2,6 bewertet worden.⁶⁸

Zum Zeitpunkt der Erhebung durch die Einzelhandelsgutachter Dr. Lademann & Partner im Frühjahr 2016 standen 21 Ladengeschäfte leer. Drei Einheiten befanden sich bereits kurz vor einer Wiedervermietung. Ein Schwerpunkt der Leerstände lag in der Großen Straße. Allerdings handelte es sich in der Regel um temporäre Leerstände.

Die Einzelhändler in der Innenstadt sind im Ahrensburger Stadtforum für Handel, Gewerbe und Tourismus e.V. zusammengeschlossen. Darüber hinaus haben die Einzelhändler aus der Hagener Allee die "Interessengemeinschaft Hagener Allee" gegründet. Damit vertreten zwei private Zusammenschlüsse von Ahrensburger Unternehmern die Interessen der Einzelhändler und setzen kleine Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt, wie z.B. Weihnachtsbeleuchtung, um.

Weite Teile des Untersuchungsgebietes (von den "Drei Strahlen" bis zum Alten Markt) gehören zum im Rahmen des aktuellen Einzelhandelsgutachtens vorgeschlagenen "Zentralen Versorgungsbereich." Dieser ist gemäß § 34 BauGB besonders schützenswert, so dass "Entwicklungen an anderer Stelle keine negativen städtebaulichen Auswirkungen in diesem Bereich hervorrufen dürfen."⁶⁹



Abb. 39 Kritische Bereiche der Innenstadtentwicklung (Quelle: CIMA 2012, S.93)

⁶⁸ vgl. CIMA 2012, S. 26

⁶⁹ vgl. Dr. Lademann & Partner 2016, S.71

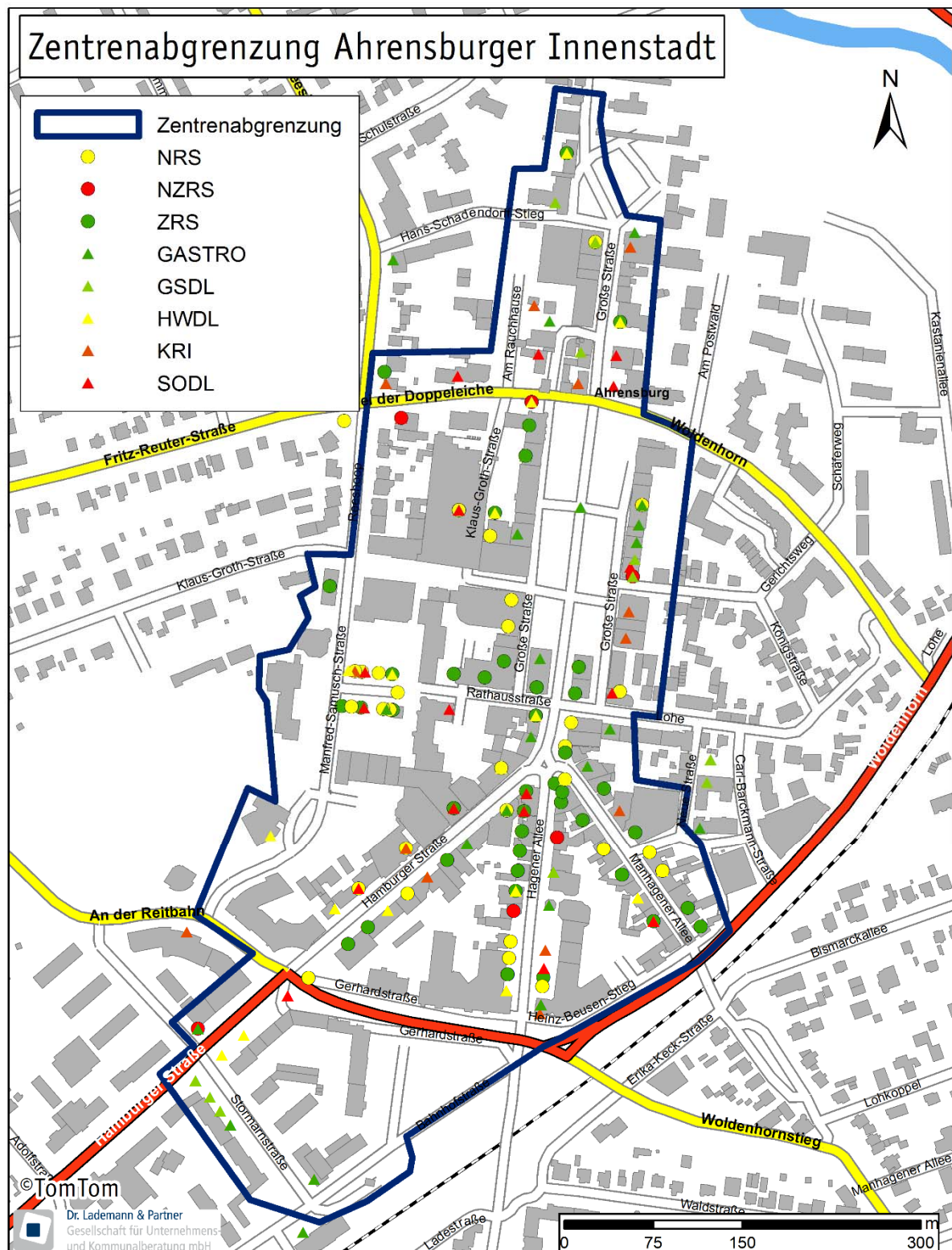


Abb. 40 Nutzungen in der Ahrensburger Innenstadt (Quelle: Dr. Lademann & Partner 2016, S.71)
(NRS = Nahversorgung; NZRS = nicht zentrenrelevantes Sortiment; ZRS = zentrenrelevantes Sortiment)

Herausforderungen Einzelhandel und Gastronomie

Obwohl die Innenstadt über zahlreiche Qualitäten verfügt (hohe Anzahl an attraktiven, inhabergeführten Fachgeschäften, breites Einzelhandelsangebot, relativ kompakter Einkaufsbereich mit Gastronomiedurchmischung. Multifunktionalität durch Wohnungen und Arbeitsplätze, gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums, auch per ÖPNV und zu Fuß/Fahrrad, Frequenzbringer Kaufhaus Nessler sowie das Vorhandensein eines (gleichwohl verbesserbaren) Wochenmarkts),⁷⁰ werden sowohl im CIMA-Gutachten aus dem Jahr 2012 als auch im aktuellen Einzelhandelsgutachten von Dr. Lademann & Partner die folgenden Defizite der Innenstadt bezogen auf die Einzelhandelsituation benannt: So wirkt die zwar attraktiv gestaltete aber sehr weitläufige Große Straße als „Barriere“, in der sich die Besucher- und Kundenströme verlieren. Dies zeigt sich auch am angrenzenden CCA, wo zum Zeitpunkt der Erhebungen im September und November 2015 im Bereich der Großen Straße Leerstände verzeichnet wurden. Durch die Modernisierungsrückstände der beiden Gebäude im Übergangsbereich zwischen Rondeel und der Großen Straße ist die "Eingangssituation" in die Große Straße zurzeit wenig attraktiv.⁷¹

Erste Erosionserscheinungen zeigen sich auch in den südlichen Randbereichen der Strahlen, dort wurden rückläufige Passantenfrequenzen festgestellt und es finden sich vereinzelte temporäre Leerstände. Die vielfältigen Verbindungen zwischen den drei wichtigsten Einkaufsstrassen der südlichen Innenstadt sind stellenweise kaum wahrnehmbar und für Ortsfremde nicht offensichtlich begehbar.⁷²

Der Bereich um den Bahnhof mit den bahnhofstypischen Nutzungen weist vor allem gestalterische Mängel auf.⁷³ Daneben bestehen auch Funktionsmängel bezogen auf die Barrierefreiheit. Der ZOB ist zeitweise überlastet.

Diese Aufzählung wird durch das aktuelle Einzelhandelsgutachten um die folgenden Aspekte ergänzt:

- „Unattraktiver Rathausplatz mit heterogener Bebauungs- und Nutzungsstruktur;
- Fehlen eines weiteren frequenzerzeugenden Magnetbetriebs (z.B. Elektrofachmarkt oder Bekleidungsfilialist wie H&M);
- Parksituation wird – auch wenn regelmäßig noch ausreichend Parkplatzkapazitäten in Parkhäusern wie dem Woldenhorn frei sind – von den Kunden und Angestellten der Innenstadt als unbefriedigend wahrgenommen;
- städtebauliche Defizite in Teilbereichen der Innenstadt (z.B. Hamburger Straße und Große Straße);
- zu wenige attraktive (Aufenthalts-)Plätze innerhalb der Haupteinkaufszone“⁷⁴

⁷⁰ gl. Lademann & Partner 2016, S.55

⁷¹vgl. CIMA 2012 S. 91f

⁷² vgl. ebd. S. 92

⁷³ vgl. ebd.

⁷⁴ Vgl. Lademann & Partner 2016, S.55

Im **Einzelhandelskonzept der CIMA** aus dem Jahr 2012 werden fünf strategische Ziele für Ahrensburg formuliert, von denen die folgenden drei die Innenstadt betreffen: ⁷⁵

- "Erhalt und Stärkung der mittelzentralen Versorgungsfunktion von Ahrensburg": Dies soll insbesondere dadurch erreicht werden, dass die Attraktivität der Innenstadt gegenüber den Konkurrenzstandorten deutlich gesteigert wird.
- "Sicherung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Innenstadt": Damit ist gemeint, dass der hohe Anteil zentrenrelevanter Sortimente in der Innenstadt (aktuell liegt dieser bei 80%) auch weiterhin beibehalten wird. Gleichzeitig sollen die heute gut entwickelten innerstädtischen Nahversorgungsstrukturen auch künftig erhalten bleiben, "als wichtige Frequenzbringer für die Innenstadt. [...] Die Sortimente Unterhaltungselektronik, Elektroartikel sollten aufgrund der heute geringen Zentralität – je nach Betriebstyp und Konzept auch großflächig über 800 qm VKF – gezielt in der Innenstadt bzw. im Ergänzungsbereich neu angesiedelt oder ausgebaut werden." ⁷⁶
- "Sicherung und Stärkung der qualitativen Funktionsvielfalt der Innenstadt": Gemeint ist damit dass neben der "Leitfunktion Einzelhandel" weitere Funktionen in der Innenstadt erhalten bleiben oder neu angesiedelt werden, die die Innenstadt auch über die Geschäftsöffnungszeiten hinaus belebt halten.

Als weitere Ziele und Maßnahmen werden aufgeführt:

- Bespielung und Wegeführung im Bereich der Großen Straße, zur besseren Integration der gastronomischen Angebote entlang der Großen Straße,
- Neue Einzelhandelsnutzer: Großkaufmagneten (z.B. Saturn, H&M) sowie gut sortierte Fachgeschäfte und Verkaufserlebnisse für Kinder etablieren,
- Die Innenstadt erlebbarer machen durch Kommunikation ihrer Stärken und Einzigartigkeit,
- Flächen-/ Leerstandsmanagement (Fokus: neue Nutzungen finden und nicht zwangsläufig "alten" Zustand wieder herstellen), Aufbereitung einer Datenbank und gemeinsame Vermarktung der vorhandenen Leerstände, auch an Zwischennutzungen ⁷⁷ sowie
- die Entwicklung von Flächen für andere Nutzungen (Dienstleistungen, Gastronomie, kleinere Handwerksbetriebe, Gesundheit)

Das **Einzelhandels- und Dienstleistungskonzept der Ahrensburger Innenstadt von Dr. Lademann & Partner** kommt zu ähnlichen Schlussfolgerungen für das Untersuchungsgebiet: Die Ansiedelung des CCA wird grundsätzlich positiv bewertet, da dieses eine Angebotslücke in Ahrensburg für junge und kaufkraftschwächere Klientel geschlossen hat. Gleichzeitig werden gute Ansiedlungschancen für weitere Filialisten gesehen, insbesondere im Bereich Bekleidung oder Elektrofachhandel. Erste Nachfragen bei entsprechenden Unternehmen haben ergeben, dass zentrale Lagen in der Ahrensburger Innenstadt von den Unternehmern durchaus als attraktiv bewertet werden.

⁷⁵ vgl. CIMA 2012, S. 60

⁷⁶ vgl. ebd.

⁷⁷ Diese Maßnahmen wird durch die Fachleute im Fachgespräch Einzelhandel nicht bestätigt. Laut deren Aussagen regulieren sich Leerstände in der Regel von alleine.

Die Gutachter kommen zu dem Schluss, dass sich der Handel vor allem in den bereits durch Handel geprägten Stadträumen konzentrieren soll, um diese zu stärken. „Eine großräumige „Bespielung“ mit Handel mit einem durchgehenden Besatz ist auch vor dem Hintergrund der nur begrenzten Bereitschaft der Kunden, höhere Fußwegedistanzen zurückzulegen, nicht sinnvoll.“⁷⁸

Für die Teilräume im Untersuchungsgebiet werden daher differenzierte Empfehlungen bezüglich der Nutzungen abgegeben (vgl. Abb. 41). Als prioritäre Maßnahmen werden benannt:

1. Ansiedlung eines zweiten Magnetbetriebs (Elektromarkt oder H&M: je ab 1.200 qm VK oder rund 1.500 qm Mietfläche) in der Innenstadt zur Erhöhung der Passantenfrequenz, z.B. im Rahmen eines Mieterwechsels im CCA bzw. im Zusammenhang mit der Bebauung des Rathausplatzes,
2. Stärkung des Kernbereichs und Bebauung des Rathausplatzes mit einem Geschäftshaus zur Unterbringung eines solchen zusätzlichen Ankerbetriebs (siehe Nr. 1),
3. Attraktivierung und Professionalisierung des Wochenmarkts, ggf. mit einer gleichzeitigen Verlagerung,
4. Attraktivierung von handelsnahen Aufenthaltsflächen und Plätzen (z.B. Klaus-Groth-Str.)
5. Schaffung von alternativen (Ersatz-)Parkplätzen, insbesondere Ersatz für den Wegfall der „Alten Reitbahn“ sowie den „Lindenhof.“

Stadtraum	Handel	Gastro	DL	Nutzungsschwerpunkt
01 Rathaus mit Rathausplatz	●	●	●	Öffentl. Nutzungen, EH, Gastro
03 Eingang Innenstadt	●	●	●	Mischnutzungen
04 "Dreizack"/Hamburger Straße	●	●	●	EH, DL, Gastro
05 Carl-Barckmann-Straße	●	●	●	Wohnen
07 Große Straße (Süd)	●	●	●	Einzelhandel, DL, Gastro
08 Klaus-Groth-Straße	●	●	●	Einzelhandel
09 Große Straße (Nord)/Alte Kate	●	●	●	Gastro, DL, Wohnen
10 Am Alten Markt	●	●	●	Wohnen, Kultur, hochwertige Gastro
11 Schulstraße / Hans-Schadendorff-Stieg	●	●	●	Wohnen
12 Schlossbereich	●	●	●	Gastro, ggf. Spezial-EH
13 Erweiterungsbereich	●	●	●	Wohnen, Gastro, EH untergeordnet
● bevorzugt ● als Beimischung ● nicht zu forcieren				

Abb. 41 Nutzungsempfehlungen für die Stadträume des Untersuchungsgebietes (Quelle: Lademann & Partner 2016, S.60)

⁷⁸ Vgl. Lademann & Partner 2016, S.60

Zusammenfassende Bewertung Einzelhandel / Gastronomie

Qualitäten	Herausforderungen / Defizite	Herausforderungen, auch aus den vorliegenden Konzepten
• hoher Anteil an Einzelhandelsflächen in der Innenstadt (geringe Konkurrenz durch "grüne Wiese") • hoher Anteil an Nahversorgern in der Innenstadt • zahlreiche kleine inhabergeführte Läden • attraktive, altstädtisch anmutende Einkaufssituation in den "Drei Strahlen" • relativ kompaktes Stadtzentrum • Kaufhaus Nessler als überregionaler Magnet • überdurchschnittliche Kaufkraft • vielfältige Gastronomie in der Innenstadt • Wohn- und Arbeitsplatzfunktion der Innenstadt • Gute Erreichbarkeit, auch durch ÖPNV	• Große Straße als „Barriere“ (Besucher- und Kundenströme verlieren sich) • Unattraktiver Rathausplatz • Modernisierungsrückstände der beiden Gebäude im Übergangsbereich zwischen Rondeel und Großer Straße (unattraktive Eingangssituation) • rückläufige Passantenfrequenzen und vereinzelte Leerstände in den südlichen "Strahlen" • geringe Sichtbarkeit der Querverbindungen • fehlender weiterer Frequenzbringer (z.B. Elektrofachmarkt und Bekleidungsfilialist) • nur Ansätze eines "Rundlaufs" vorhanden • städtebauliche Defizite (z.B. Hamburger Straße) • fehlende Gastronomie an den historischen Orten (Schloss, Gutshof, Alter Markt) • zu wenige attraktive (Aufenthalts-)Plätze innerhalb der Haupteinkaufszone • stellenweise fehlende Barrierefreiheit	• Erhalt des hohen Verkaufsflächenanteils gegenüber Randlagen der Stadt • Steigerung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Innenstadt ("Bespielung" der Großen Straße) • Attraktivierung von handelsnahen Aufenthaltsflächen und Plätzen, auch durch besondere temporäre Nutzungen • Attraktivierung und Professionalisierung des Wochenmarktes • Ergänzung durch neue Einzelhandelsangebote / Magneten (z.B. Saturn, H&M) auf dem Rathausplatz • Ansiedlung weiterer Funktionen, die zu einer Belebung beitragen • Verkaufserlebnisse für Kinder und junge Leute etablieren • Kommunikation der Stärken und der Einzigartigkeit der Ahrensburger Innenstadt • Entwicklung von Flächen für andere Nutzungen (Dienstleistungen, Gastronomie, kleinere Handwerksbetriebe, Gesundheit)

3.7 Soziale , Medizinische, Bildungs-Infrastruktur, Senioren

Kindertageseinrichtungen und Schulen

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Trotz der hohen Zuzüge der letzten Jahre hat die Zahl der Kinder und Jugendlichen bis 18 Jahren in Ahrensburg leicht abgenommen (vgl. Kap. 3.5). Diese Abnahme betraf sowohl die Altersgruppen der Kinder zwischen 0 und 6 Jahren sowie die älteren Kinder zwischen 7 und 12 Jahren (vgl. Abb. 43). Hingegen hat di

Dabei hat sowohl die Zahl der jüngeren Kinder (0-6 Jahre) als auch die Zahl der 6-12 jährigen in den letzten Jahren abgenommen. Dagegen ist die Zahl der Jugendlichen gestiegen (vgl. Abb. 42).

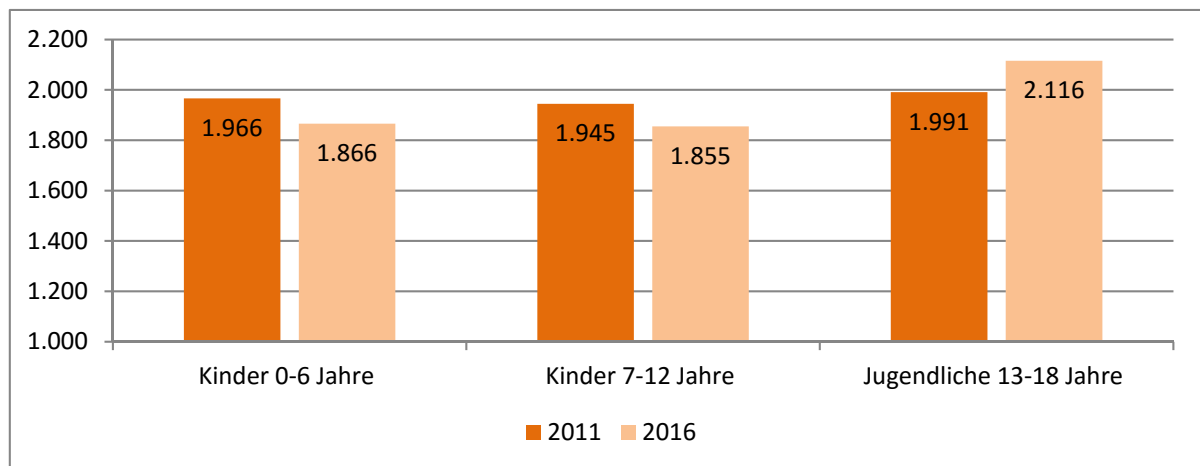


Abb. 42 Entwicklung der Kinderzahlen 2011-2016 (Quelle: Stadt Ahrensburg 2016)

Dennoch nimmt der Betreuungsbedarf für Kinder unterschiedlicher Altersgruppen sowohl was den Anteil der zu betreuenden Kinder als auch was die tägliche Betreuungszeit betrifft, zu. Eine Halbtagsbetreuung ist kaum noch gefragt, stattdessen werden Betreuungen von bis zu 16.00 Uhr und länger benötigt.⁷⁹

Die Stadt Ahrensburg hat für unter 3-jährige Kinder eine Bedarfsquote von 45% beschlossen, die über der gesetzlich vorgegebenen Quote von 35% liegt. Ende 2014 lag die Betreuungsquote bei rund 46%. Die Kinder sind überwiegend in Krippen sowie in Tagespflege untergebracht. Im Februar 2016 vermeldete die Stadt ca. 100 fehlende Plätze für unter 3-jährige Kinder.

Bei den 3-6 jährigen Kindern lag die Betreuungsquote in Ahrensburg in Kindertageseinrichtungen im Jahr 2014 bei 91%. Unter Berücksichtigung weiterer Kindergartenähnlicher Plätze lag sie allerdings darüber. Laut Kindertagesstättenbedarfsplan von 2014 sollten insgesamt 60 neue Kindergartenplätze geschaffen werden, die mittlerweile im Stadtteil Gartenholz realisiert wurden.⁸⁰

Die vorhandenen Kita-Standorte in der Innenstadt (Kinderkrippe Königskinder in der Königstraße, Kita Schäferweg, Evangelische Kita Schulstraße sowie der Hort an der Schlossschule) waren davon nicht betroffen.

⁷⁹ vgl. Kindertagesstättenbedarfsplan, S. 50

⁸⁰ vgl. ebd.

Für die Nachmittagsbetreuung von Grundschulkindern hat die Stadt Ahrensburg eine Bedarfsquote von 50% beschlossen. Der Bedarf an Nachmittagsbetreuung nimmt stetig zu. Zum Zeitpunkt der Erhebung im Rahmen des Kindertagesstättenbedarfsplans wurde eine Betreuungsquote von 46% festgestellt.

Im **Schulentwicklungsplan** des Kreises Stormarn wird ein kontinuierlicher Rückgang der Schülerzahlen prognostiziert, der alle Schulformen betrifft.⁸¹ Diese Einschätzung der abnehmenden Schülerzahlen wird von der Stadt Ahrensburg aufgrund der aktuellen Entwicklungen nicht geteilt, da die Ausweisung neuer Wohnbaugebiete und die Nachverdichtung vorhandener Wohnbaugebiete voraussichtlich zu einer Stabilisierung der Schülerzahlen beitragen wird.⁸²

Die teilweise im Untersuchungsgebiet liegende Grundschule am Schloss, deren Hauptgebäude gemäß altem Denkmalschutzgesetz ein "einfaches Kulturdenkmal" darstellte (vgl. Kap. 3.11), war zum Schuljahr 2014/2015 in den Klassenstufen 1-3 dreizügig und in der Stufe 4 vierzügig. Durch die Fertigstellung des Neubaugebietes Erlenhof wurde eine Steigerung der Schülerzahlen erwartet, so dass die Stadt Ahrensburg eine Erweiterung auf eine Fünfzügigkeit beschlossen hatte. Daher wurde im Jahr 2014 ein Neubau errichtet, in dem auch vier Klassen der Woldenhorn-Schule untergebracht wurden. Damit ist die Schule zurzeit gut aufgestellt. Lediglich der Schulhof weist noch erneuerungsbedarf auf. Perspektivisch ist jedoch auch die Entwicklung zu einer Sechszügigkeit nicht ausgeschlossen, so dass bei der Planung des neuen Pflegezentrums am Reeshoop ein Grundstück von rund 2.100 qm gesichert wird.⁸³

Die Hortplätze sollen kontinuierlich durch Doppelnutzungen von Klassenräumen erweitert werden.

Darüber hinaus befindet sich im Untersuchungsgebiet die Woldenhorn-Schule am Reeshoop, eine Schule für Geistigbehinderte in der Trägerschaft des Kreises Stormarn. In 18 Klassen werden insgesamt 142 Schülerinnen und Schüler aus dem gesamten Kreis betreut. Am Nachmittag stehen 57 Betreuungsplätze zur Verfügung.

Um die Kindertagesstätten und Schulen auch langfristig zu sichern, wird grundsätzlich auf eine behutsame Ergänzung der vorhandenen Siedlungsgebiete durch neuen Wohnungsbau gesetzt.



Abb. 43 Grundschule am Schloss



Abb. 44 "JuKi 42"

⁸¹ vgl. Schulentwicklungsplanung, S. 57

⁸² vgl. FNP-Entwurf, S. 102

⁸³ vgl. Bauvoranfrage Wohnquartier Reeshoop vom 5.11.2015

Jugendeinrichtungen

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Die Stadt Ahrensburg verfügt über verschiedene dezentral in den Ortsteilen und zwei zentral in der Innenstadt gelegene Jugendeinrichtungen.

Die längste Tradition hat das Bruno-Bröker-Haus, das "Bruno", dessen bauliche Ursprünge bis in die Zeit um 1900 reichen und das heute als Jugendfreizeitzentrum mit unterschiedlichen niedrigschwelligen Freizeitangeboten überwiegend Jugendliche zwischen 12 und 18 Jahre anspricht.

Unweit vom "Bruno" liegt das "JuKi 42", ein selbst verwaltetes Jugendhaus, das insbesondere Musikveranstaltungen für Jugendliche anbietet. Als der ehemalige Speicher am Marstall an das Parkhotel verkauft wurde, erhielten die Jugendlichen im Jahr 2000 das neue Gebäude am Stormarnplatz. Im "JuKi42" tagt regelmäßig der seit mehr als 15 Jahren bestehende Jugendbeirat der Stadt Ahrensburg, der sich auch mit seinen Belangen in die Ortschaftspolitik einbringt. Auch im Gemeindezentrum an der Schlosskirche treffen sich regelmäßig Jugendliche.

Sämtliche Jugendeinrichtungen, auch die kirchlichen, kulturellen, sportlichen und schulischen Initiativen sind im Stadtjugendring Ahrensburg e.V. zusammengeschlossen, der ebenfalls seinen Sitz im Bruno-Bröker-Haus hat.

Laut Flächennutzungsplan-Entwurf sollen die Jugendeinrichtungen in ihrem Bestand erhalten und in ihrer Arbeit weiter fortgeführt werden. Im Bereich Jugendkultur sollen die Angebote für die Altersgruppe ab 13 Jahre erweitert werden. Konkrete Aussagen werden dazu nicht getroffen.⁸⁴

Trotz der vielfältigen Einrichtungen werden jedoch von jungen Leuten regelmäßig spezifische Angebote (bspw. in Form eines Kinos⁸⁵ oder einer Diskothek) vermisst. Darüber hinaus wurden im Jugendworkshop die unzureichenden Nutzungsmöglichkeiten der für Jugendliche besonders attraktiven öffentlichen Räume beklagt. Dies betrifft besonders die Wiese am Stormarnplatz, unmittelbar angrenzend an die beiden vorhandenen Jugendeinrichtungen, sowie den Schlosspark. Der Schlosspark ist aufgrund der selten gemähten Wiese nur zeitweise nutzbar. Am Stormarnplatz fehlen Verweilmöglichkeiten. Die Skateranlage neben dem "JuKi 42", die aufgrund ihrer zentralen Lage und guten Anbindung durch ÖPNV auch von Jugendlichen außerhalb Ahrensburgs genutzt wird, ist mittlerweile stark sanierungsbedürftig. Die wesentlichen Geräte sind abgängig und nicht mehr reparierbar. Voraussichtlich hält die Anlage noch rund ein Jahr und muss dann gesperrt werden.⁸⁶



Abb. 45 Stormarnplatz und "Bruno"



Abb. 46 Marode Skateranlage

⁸⁴ vgl. FNP-Entwurf 2015, S. 103

⁸⁵ Hinweis: Dieses ist mittlerweile an einem Standort am Bahnhof, außerhalb des Untersuchungsgebietes in Planung

⁸⁶ vgl. Vermerk zur Skateranlage vom 1.6.2015

Seniorenwohnen, medizinische Einrichtungen Rahmenbedingungen und Herausforderungen

In der Stadt Ahrensburg gibt es drei Anlagen für betreutes Wohnen mit rund 520 Wohneinheiten sowie fünf Pflegeeinrichtungen mit rund 640 Pflegeplätzen. Laut **Altenplan** war Ahrensburg im Jahr 2008 damit quantitativ ausreichend mit Wohnangeboten und Pflegeplätzen versorgt.

Die Hälfte der oben genannten Einrichtungen befindet sich in der Innenstadt, zwei davon im Untersuchungsgebiet, eine am unmittelbaren Rand gelegen (vgl. Abb. 1):

- Stadtresidenz Ahrensburg, DOMICIL Senioren-Residenzen GmbH, Hagener Allee 20-24 mit insgesamt **xy Appartements** für Senioren
- DOMICIL – Seniorenpflegeheim Hamburger Straße GmbH, Hamburger Straße 20 mit insgesamt 109 Einzel- und Doppel-Zimmern für pflegebedürftige Senioren
- Rosenhof Seniorenwohnanlage, Lübecker Straße 3-11 mit insgesamt 347 Wohnungen und 49 Pflegeplätzen (außerhalb des Plans, nördliche des Untersuchungsgebietes)
- Das Asklepios Pflegezentrum Ahrensburg, Reeshoop 38 ist Ende des Jahres 2015 verkauft worden. Dort entstehen sollen an Stelle der ursprünglichen **Seniorenwohnanlage xy Seniorenwohnungen und xy Pflegeplätze** neu entstehen.

Zwar ist die quantitative Versorgung ausreichend, allerdings fehlen stadtweit Wohnangebote für Demenzkranke sowie für die Tagespflege.⁸⁷ Deshalb wird im Altenplan die aktive Entwicklung alternativer Wohnangebote und gezielter Angebote für Demenzkranke in Ahrensburg empfohlen. Aufgrund der älter werdenden Bevölkerung seien zudem "wohnnortnahe Einrichtungen in den Stadtteilen anzustreben" bzw. der öffentliche Nahverkehr zu innerstädtischen Betreuungs- und Versorgungsangebote zu verbessern.⁸⁸

Wichtigste und zentral gelegene Anlaufstelle für Senioren ist das im Jahr 2011 in einem Neubau am Stormarnplatz wieder eröffnete Peter-Rantzau-Haus, das von der AWO betrieben wird. Neben Senioren spricht es mit seinen vielfältigen Angeboten auch andere Generationen an und übernimmt so die Funktion eines Bürgerhauses.

Im medizinischen Bereich kommt Ahrensburg seiner Versorgungsfunktion durch unterschiedliche Fachärzte nach. Für die ärztliche Versorgung spielt die Innenstadt eine wichtige Rolle: Insbesondere in der nördlichen Großen Straße, am Rathausplatz, in der Hamburger Straße und in der Großen Straße befinden sich verschiedene Praxen.

Die medizinische Versorgung wird ergänzt durch ein Dialyse-Centrum in der Hagener Allee, ein Ärztehaus Am Alten Markt sowie ein Ärztehaus ("Gesundheitszentrum") in der Hamburger Straße.

⁸⁷ vgl. FNP-Entwurf, S. 103

⁸⁸ vgl. ebd.



Abb. 47 Seniorenwohnanlage Domicil



Abb. 48 StadtResidenz Hagener Allee

Zusammenfassende Bewertung Kindertageseinrichtungen und Schulen, Jugendeinrichtungen, Senioren und medizinische Versorgung

Qualitäten	Herausforderungen	Handlungsbedarfe, auch aus den vorliegenden Konzepten
• verschiedene, auch dezentrale Jugendeinrichtungen mit unterschiedlichen Angeboten • gute Vernetzung der Jugendarbeit • hohe Anzahl an Seniorenwohnungen und Pflegeplätzen • gute medizinische Versorgung	• neues Baugebiet mit hohen Kinderzahlen führt zu sprunghaft steigenden Bedarfen in diesem Stadtgebiet • hohe Bedarfe für Kinder unter drei Jahren, über die gesetzlich festgelegte Quote hinaus • Erneuerung und oder Verlagerung der Skateranlage • zunehmende Zahl an Senioren, auch in den äußeren Stadtteilen • fehlende Demenzpflegeplätze	• Stabilisierung von Schulen und Kitas • neue Angebote für Jugendliche • bessere Erreichbarkeit der Innenstadt für Senioren • Errichtung neuer Demenzpflegeplätze

3.8 Kultur, Tourismus, Freizeit und Sport

Kultur

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Das **Kulturangebot** in Ahrensburg weist eine große Vielfalt auf und wird größtenteils ehrenamtlich organisiert. Die Stadt unterstützt die Kulturarbeit, indem diese den Vereinen als Träger Personal, Räume und Technik zur Verfügung stellt.⁸⁹

Mit dem Kulturzentrum Marstall, das von dem gleichnamigen Verein bewirtschaftet wird, befindet sich ein wichtiger Veranstaltungsort im Untersuchungsgebiet. Allerdings ist ein kleiner Teil des Gebäudes noch in Privateigentum und kann nicht genutzt werden. Die benachbarte Stallhalle dient als Ausstellungsort, ebenso wie das Foyer des Rathauses, das Peter-Rantzau-Haus, die Räume der Volkshochschule und die Stadtbücherei.

Die übrigen Veranstaltungsorte liegen überwiegend in der Nähe der Innenstadt, jedoch außerhalb des Untersuchungsgebietes an verschiedenen Schulen (Alfred-Rust-Saal an der Selma Lagerlöf Oberschule, Eduard-Söring-Saal an der Stormarnschule).

Gleichzeitig verfügt die Innenstadt mit dem Schlossmuseum für schleswig-holsteinische Adelskultur und weiteren nutzbaren Räumen im Schloss, der Schlosskirche sowie dem Schlosspark, der Großen Straße und dem Stormarnplatz über weitere Innen- und Außenräume, an denen Theater- und Musikveranstaltungen sowie Stadtfeste stattfinden. Die Große Straße und der Schlosspark verfügen über die entsprechende technische Ausstattung für Stadtfeste.

Das Schlossmuseum, das zusammen mit der Schlossinsel und dem inneren Schlosspark seit dem Jahr 2002 einer privaten Stiftung gehört, wird jährlich von rund 30.000 Besuchern pro Jahr aufgesucht⁹⁰ und bildet einen regional ausstrahlenden Publikumsmagneten.

Die Träger der kulturellen Einrichtungen im Bereich des Alten Marktes und des Schlosses (Schlosskirche, Schloss und Kulturzentrum Marstall) haben im Jahr 2012/2013 den Vertrag "Ahrensburger Schlossensemble" geschlossen, um "das Bewusstsein der Menschen in Stadt und Kreis für den historischen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Zusammenhang des Schlossensembles Ahrensburg" zu stärken.⁹¹ Unter einem gemeinsamen Logo führen sie seither gelegentlich gemeinsame Veranstaltungen durch.

Die Volkshochschule (**VHS**) befindet sich zentral gelegen am Bahnhof. Allerdings verfügt sie nur über beengte Räumlichkeiten, da der geplante zweite Bauabschnitt nie realisiert wurde. Fast die Hälfte ihrer Angebote (rund 43%) müssen in Schulen und anderen Räumen stattfinden, so dass pro Jahr rund 11.000 € an Mietaufwendungen anfallen (vgl. Abb. 50).

Im Gebäude können insgesamt sieben Räume mit einer Gesamtfläche von 304 m² als Unterrichtsräume genutzt werden. Drei Räume können mit maximal 20 Personen belegt werden, in den anderen Räumen liegt die mögliche Belegung zwischen acht und 12 Personen.⁹²

⁸⁹ vgl. FNP-Entwurf, S. 105

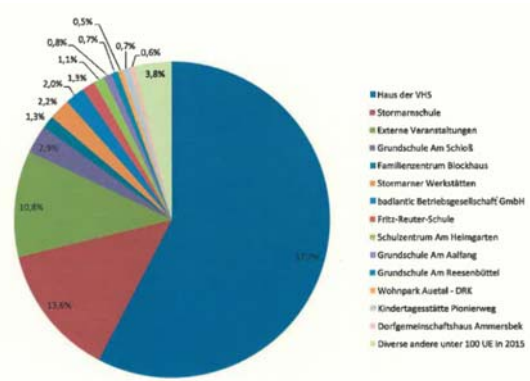
⁹⁰ vgl. Aussagen der Schlossstiftung vom 25.5.2016

⁹¹ vgl. www.marstall-ahrensburg.de, letzter Zugriff 29.10.2015

⁹² Vgl. Schreiben der VHS vom 1. März 2016



Abb. 49 VHS-Gebäude am Bahnhof

Abb. 50 Veranstaltungsorte der VHS
(Quelle: Schreiben der VHS vom 1. März 2016)

Damit genügen die vorhandenen Räume nicht mehr den Ansprüchen an die Erwachsenenbildung, da insbesondere im Bereich neuer Kursformate/Integrationskurse mehr Räume, die 25 Personen oder mehr fassen, vorgehalten werden sollten.

Außerdem führt der Standort der VHS aufgrund seiner Entfernung zur zentralen Einkaufslage nicht zu einer Belebung der Innenstadt und ist daher für diese Nutzung nicht als optimal anzusehen.

Auch die **Bibliothek** Ahrensburg befindet sich in dem ursprünglich als Ratssaal geplanten Gebäude, das 1986 neben dem Rathaus ebenfalls von Karl-Heinz Scheuermann geplant wurde. Sie belegt das komplette, nicht barrierefrei zugängliche Gebäude (Nutzfläche 1.600 m²). Die Raumhöhen im Obergeschoss entsprechen denen eines Ratssaals. Die für den Ratssaal vorgesehene Galerie ist bereits vorhanden, wird jedoch kaum genutzt.

Der Standort wird als optimal angesehen. Aufgrund der Nähe zum Einzelhandel wird die Bibliothek intensiv genutzt (durchschnittlich 100 Besucher / Stunde). Allerdings erscheint eine gemeinsame Nutzung mit der VHS aufgrund neuer Anforderungen an Lernen und Bildung sowie die zunehmende Bedeutung von Bibliotheken als niedrighschwellige Bildungseinrichtungen wünschenswert. Das Gebäude weist zudem mit seinen 30 Jahren mittleren Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf (vgl. Kap. 3.11) und wird in absehbarer Zeit sanierungsbedürftig sein.

Trotz dieser vielfältigen Spielorte und Angebote wurde das Kunst- und Kultur Angebot laut Ergebnis einer Haushaltsbefragung im Jahr 2007 von den befragten Haushalten lediglich mit der Note 2,9 und von befragten Experten mit der Note 2,7 bewertet.⁹³

Insbesondere für junge Leute fehlen Angebote (Kino, Diskothek), die dazu beitragen, die Innenstadt zu beleben (vgl. auch Kap. 3.7).

Laut Aussagen im **FNP-Entwurf** sollen die genannten Veranstaltungsorte gesichert und durch weitere angemessene Angebote ergänzt werden, die jedoch keine Konkurrenz darstellen dürfen.

Grundsätzlich soll das Schloss mit dem ehemaligen Gutshof stärker in den Mittelpunkt der Stadt gerückt werden und stärker als heute kulturell und für Freizeitaktivitäten genutzt werden (Freilichtbühne, Spielplatz, Aufenthaltsbereich).⁹⁴ Es wird zudem empfohlen, das kulturelle Angebot in der Stadt gemeinsam zu vermarkten.

⁹³ vgl. ebd., S. 22, 51

⁹⁴ vgl. Realisierungskonzept 2006



Abb. 51 Bibliotheksgebäude am Rathausplatz



Abb. 52 Marstall

Spielplätze und Sportstätten

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Laut **FN-Entwurf** verfügt die Innenstadt von Ahrensburg über eine ausreichende Zahl an Spielplätzen (Grundlage: 0,75m²/Einwohner, nicht weiter als 400 m vom Wohnort entfernt). Aussagen über die Qualitäten der Spielplätze werden nicht getroffen.

Der einzige größere Spielplatz befindet sich am Rande der Innenstadt, im Grünzug an der Aue. In der Innenstadt selber befinden sich einzelne Spielpunkte in der Großen Straße sowie eine in die Jahre gekommene Skateranlage am Stormarnplatz (vgl. Kap. 3.7).

Angebote für beliebte urbane Sportangebote (Basketball, Beachvolleyball, Parcours etc.) fehlen vollständig. Die Sportplätze am Stormarnplatz sind umzäunt und ausschließlich durch Vereine nutzbar. Die beiden Grandplätze wurden in den Jahren 2006/2008 zu Kunstrasenfeldern umgebaut und der Naturrasenplatz im Jahr 2010 aufgegeben. Er wird seither als öffentliche Grünfläche genutzt.

ISEK und FN-Entwurf enthalten nur allgemein gehaltene Aussagen zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Vielfalt der Nutzungsmöglichkeiten von Sporteinrichtungen, die "verschiedene Interessen und Bedürfnisse, sowie Altersstufen, von Kindern über Jugendliche, Berufstätige und Senioren" berücksichtigen soll.⁹⁵

Um das innenstädtische Sportangebot zu erhalten, hat der Bau- und Planungsausschuss im Mai 2016 den Beschluss gefasst, die Sportplätze auf dem Stormarnplatz im Flächennutzungsplan weiterhin entsprechend darzustellen und sich gegen eine mögliche Wohnbebauung an dieser Stelle ausgesprochen.

⁹⁵ vgl. FN-Entwurf, S. 114



Abb. 53 Spielplatz an der Aue (außerhalb des Untersuchungsgebiete)



Abb. 54 Spielpunkte Große Straße

Zusammenfassende Bewertung Kultur, Tourismus, Freizeit und Sport

Qualitäten	Herausforderungen	Handlungsbedarfe, auch aus den vorliegenden Konzepten
• vielfältiges vereinsgetragenes Kulturangebot in verschiedenen Spielstätten und auf den Freiflächen der Stadt • überregionale Ausstrahlung des Schlossmuseums und der Veranstaltungen • innerstädtisch gelegene hochwertige Hotels mit guter Auslastung • gut erreichbare Freiflächen und Spielplätze im Innenstadtbereich, auch für Jugendliche (Bolzen, Skaterbahn) • gut erreichbare Sportplätze in gutem Zustand in der Innenstadt • junge Kooperation zwischen den Trägern der Kultureinrichtungen im Bereich Schloss / Gutshof • aktuelle Konzeption zum Bau eines Kinos am Bahnhof	• innerstädtische "Randlage" von Schlossmuseum und Veranstaltungszentrum Marstall • geringe Koordination zwischen den zahlreichen kulturellen Angeboten und Trägern • Raumknappheit und anstehender Sanierungsbedarf einzelner Nutzungen bzw. Gebäude (VHS, Bibliothek) • geringes Kulturangebot für Jugendliche • unzureichende Verweilmöglichkeiten in innerstädtischen Freiräumen (Stormarnplatz, Große Straße, Schlosspark) • fehlende geschäftsnahen Spiel- und niedrigschwellige Sportangebote in der zentralen Innenstadt	• Wiederherstellung der Einheit Schloss-Gutshof • Schloss und Aue in den Mittelpunkt der Stadt rücken und Nutzung des Schlossparks als Freiluftbühne, Spielplatz, Aufenthaltsbereich sowie Rekonstruktion der Alten Wache mit Schlossblick • Weitere Aufwertung der Freiräume durch neue Verweilmöglichkeiten • Gemeinsames Kulturmanagement für Schloss, Park, Marstall, Kino etc. • Bibliothek und VHS integrieren • Verbesserung der Nutzbarkeit der Spiel- und Sportangebote in der Innenstadt

3.9 Grün- und Freiflächen

Rahmenbedingungen

Das Stadtgebiet von Ahrensburg verfügt über zahlreiche attraktive und hochwertige Grünflächen, die teilweise unter Schutz stehen (Stellmoorer Tunneltal, Heidkoppelmoor und Ammersbek-Niederung) oder übergeordnete Bedeutung für den Biotopverbund besitzen.⁹⁶

Das zentrale Siedlungsgebiet mit der Innenstadt und den angrenzenden Wohnquartieren ist einer Insel gleich von Auetal und Bredenbek umgeben. Dadurch sind wohnungsnahe Erholungsflächen von allen Orten der Stadt aus gut erreichbar.⁹⁷

Die Innenstadt selber ist geprägt durch den Lindenbestand in der Großen Straße sowie in den "Drei Strahlen" als Teil des historischen barocken Stadtgrundrisses sowie den Schlosspark im Norden und den Stormarnplatz im Südwesten.

Für den Biotopverbund ist insbesondere das Auetal bedeutsam. Der übrige Innenstadtbereich hat – abgesehen von den Lindenreihen – überwiegend nur eine geringe Bedeutung für Arten und Lebensräume.⁹⁸

In den äußeren Bereichen des Untersuchungsgebietes befinden sich viele Wohngebäude mit gärtnerisch geprägten Grundstücken. Im inneren, zentraleren Untersuchungsgebiet sind die Grundstücke fast vollständig versiegelt. Häufig werden die Blockinnenbereiche durch Parkplatzflächen oder Tiefgarageneinfahren genutzt (vgl. Abb. 55).

Herausforderungen

Einige der öffentlichen Straßenräume und Plätze weisen Gestaltungs- und Aufenthaltsdefizite auf. Aufgrund der Dominanz des ruhenden Verkehrs ist die Große Straße in ihrer Erlebbarkeit als attraktiver Aufenthaltsort eingeschränkt. Auch der Schlosspark verfügt über wenige Verweilmöglichkeiten. Er bedarf daher der Qualifizierung als naturnaher Erholungsraum. Dieses war bereits Gegenstand des **Realisierungskonzeptes** aus dem Jahr 2006 war (vgl. Kapitel 5.2).

Der **Flächennutzungsplan-Entwurf** sowie der **Vorentwurf des Landschaftsprogramms** treffen zum Innenstadtbereich die folgenden programmatischen Aussagen:

Grundsätzlich sollen die Naturräume erhalten und als Naherholungsräume besser nutzbar gemacht werden.⁹⁹ In der Innenstadt bezieht sich dieses auf den Schutz der alten Bäume, die Entwicklung des Ahrensburger Schlossgartens,¹⁰⁰ die Wiederherstellung der Verbindung der Schloss-

⁹⁶ vgl. Landschaftsplan Vorentwurf 2014, Karte: Tabuzonen für die Siedlungsentwicklung zum Schutz wertvoller Bereiche.

⁹⁷ vgl. Landschaftsplan Vorentwurf 2014, Karte: Erholung im Wohnumfeld

⁹⁸ vgl. ebd. Karte Arten und Biotope

⁹⁹ vgl. FNP-Entwurf 2015, S. 52

¹⁰⁰ Konkrete Pflege- und Entwicklungshinweise werden dazu bereits in einem gartenhistorischen Gutachten aus dem Jahr 2005 getroffen.

parkbereiche durch Veränderung der Brücke Lübecker Straße (Wiederherstellung der alten Bauernbrücke)¹⁰¹ sowie die Aufhebung von durch Hauptverkehrsachsen entstehenden Barrieren.¹⁰²

Gleichzeitig gilt für das gesamte Siedlungsgebiet das Ziel eines naturnahen Umgangs mit Regenwasser durch die Verringerung der Versiegelungsrate und Rückführung von Regenwasser in den natürlichen Wasserkreislauf. Es sollen Möglichkeiten zur Versickerung und Verdunstung geschaffen werden.¹⁰³ Aufgrund der hohen Stellplatz und Parkplatzbedarfe im Ahrensburger Innenstadtbereich, auch für Beschäftigte der Unternehmen, wird jedoch eine Entsiegelung der Blockinnenbereiche kaum umzusetzen sein.

Zusammenfassende Bewertung Grün- und Freiflächen

Qualitäten	Herausforderungen	Handlungsbedarfe, auch aus den vorliegenden Konzepten
• Nähe der Innenstadt zu hochwertigen Grünanlagen und naturnahen Grünflächen (Auetal) • hohe Durchgrünung der innerstädtischen Wohngebiete • prägender historischer Baumbestand in der Innenstadt (Alleen, Große Straße)	• nicht ausreichende Nutzbarkeit der Naherholungsgebiete (Schlosspark) • Durchschneidung des Naherholungsgebietes Auetal durch Brücke Lübecker Straße • geringe Erlebbarkeit der historischen grünen Achsen durch Straßendurchbrüche (Bei der Doppeleiche / Woldenhorn bzw. Lübecker Straße), Bahnlinie (Hagener und Manhagener Allee) und den ruhenden Verkehr (Große Straße Süd) • hohe Versiegelung des zentralen Innenstadtbereichs • geringe Verweilqualitäten einiger innerstädtischer Straßen- und Platzräume	• Erhalt und bessere Nutzbarkeit der Naherholungsräume • Schutz und Pflege des markanten Altbaumbestands. • Denkmalgerechte Entwicklung des Ahrensburger Schlossparks • Aufhebung der Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen

¹⁰¹ vgl. ebd. Karte Wasser, Hinweis: Eine Wiederherstellung der alten Bauernbrücke ist nur bei einer Reduzierung des Verkehrs auf der Lübecker Straße möglich. Da davon innerhalb der Laufzeit des Städtebauförderungsprogramms – trotz anhaltender Diskussionen um eine Nordumfahrung – nicht auszugehen ist, wird diese Idee in diesem Konzept nicht weiter verfolgt.

¹⁰² vgl. ebd. Karte Landschaftsbild

¹⁰³ vgl. ebd. Karte Klima/Luft

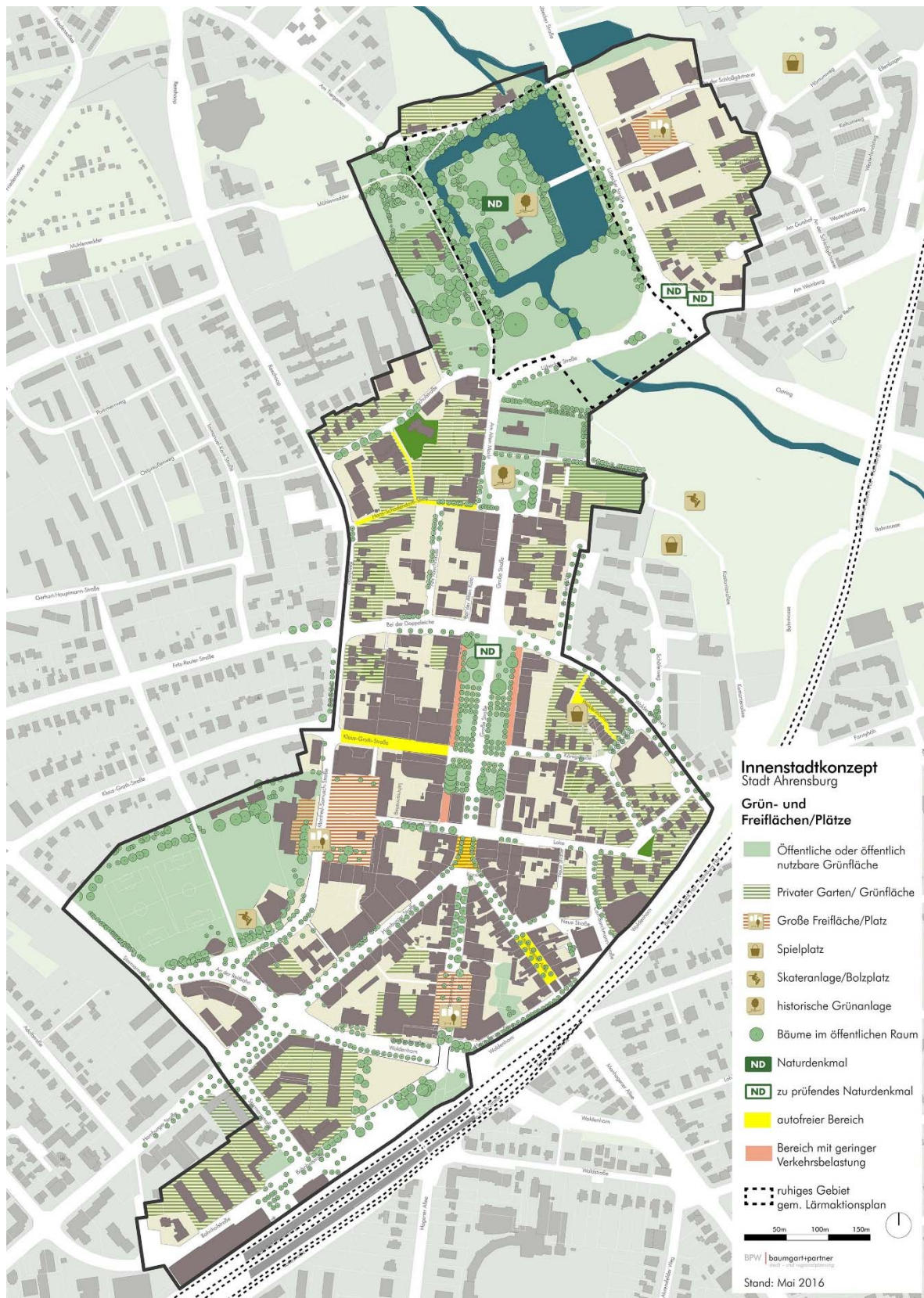


Abb. 55 Grün- und Freiflächen / Plätze (Quelle: BPW baumgart+partner)

3.10 Erschließung, Verkehr und Mobilität

Allgemeine Rahmenbedingungen

Ahrensburg ist durch seine kompakte Siedlungsstruktur eine „Stadt der kurzen Wege“. Das heißt, der Großteil der Bevölkerung von Ahrensburg wohnt nicht weiter als 2,5 Kilometer von der Innenstadt entfernt und kann damit schnell die täglichen Erledigungen abwickeln. Daher sind 80% der zurückgelegten Wege in Ahrensburg kürzer als 5 km. Rund 40% der Wege ins Stadtzentrum werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.¹⁰⁴

Bezüglich des Motorisierungsgrads liegt Ahrensburg dennoch im Jahr 2007 im Spitzenfeld Schleswig-Holsteins. Auf 1.000 Einwohner kommen durchschnittlich 591 Kfz. Dies betrifft nicht nur die äußeren Stadtteile, sondern auch die Innenstadt.¹⁰⁵

Gleichzeitig ist Ahrensburg aufgrund seiner hohen Bedeutung als Arbeitsort von hohem Einpendlerverkehr betroffen. Insgesamt pendelten im Jahr 2015 täglich rund 13.200 Menschen in die Stadt ein, insbesondere aus den Städten und Gemeinden des Kreises Stormarn sowie aus Hamburg. Lediglich 8.412 Menschen pendelten täglich aus Ahrensburg in andere Städte und Gemeinden, mit steigender Tendenz. Davon hat der größte Teil Hamburg zum Ziel (vgl. Abb. 56).¹⁰⁶

Dies führt zu einer Verkehrsbelastung der innerstädtischen Straßen, da rund 70% der Einpendler mit dem eigenen PKW zu ihrem Arbeitsplatz fahren, während der ÖPNV bei den Einpendlern nach Ahrensburg – anders als bei den Auspendlern – nur eine untergeordnete Rolle spielt.¹⁰⁷

Nur rund 25% der Verkehre in der Stadt sind dem entsprechend Binnenverkehre, dagegen sind fast die Hälfte (42 – 45%) Zielverkehre (vgl. Abb. 57).



Abb. 56 Pendlerverkehre in Ahrensburg
(Quelle: Masterplan Verkehr 2010)



Abb. 57 Verkehrsbeziehungen in Ahrensburg
(Quelle: Masterplan Verkehr 2010)

¹⁰⁴ vgl. Masterplan Verkehr I, sowie Dr. Lademann & Partner 2016, S.28

¹⁰⁵ vgl. Masterplan Verkehr, Bild 1-9

¹⁰⁶ vgl. Dr. Lademann & Partner 2016, S.21

¹⁰⁷ vgl. Masterplan Verkehr Teil II, S. 17



Abb. 58 Straßenkategorien im Untersuchungsgebiet (Quelle: GGR 2016)

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

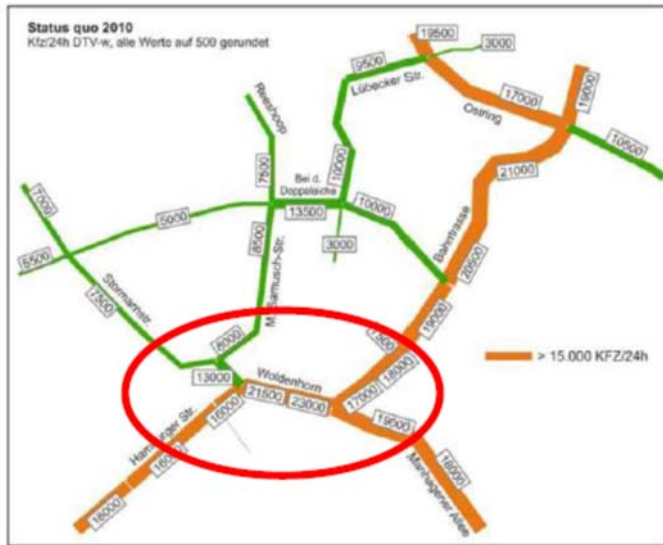


Abb. 59 Verkehrsbelastung der innerstädtischen Straßen mit neuralgischen Knotenpunkten (Quelle: Masterplan Verkehr 2010, Verkehrsgutachten 2016)



Abb. 60 Bewertung der straßenräumlichen Verträglichkeiten (Quelle: Masterplan Verkehr 2010)

Für die Innenstadt bedeutet der hohe Anteil an Zielverkehr, dass die meisten Hauptverkehrsstraßen hohe Verkehrsstärken aufweisen (> 15.000 Kfz/24h) und kontinuierlich stark ausgelastet sind. Im Bereich Woldenhorn/AOK-Knoten ist der Verkehrsfluss zu den Spitzenzeiten gelegentlich gestört.¹⁰⁸

Insbesondere die Überlagerung von Berufs-, Einkaufs- und Besorgungsverkehren im Stadtzentrum führt dazu, dass die Verkehrsbelastung kontinuierlich auf einem hohen Niveau ist und sich Behinderungen im Verkehrsablauf daher erst über einen längeren Zeitraum wieder abbauen.

Der Masterplan Verkehr stellt in einzelnen Straßen im Innenstadtbereich die Unverträglichkeit der Verkehrsnutzung mit der städtebaulichen Situation bzw. der angrenzenden Nutzung aufgrund hoher Verkehrsbelastung dar (vgl. Abb. 60).¹⁰⁹ Dementsprechend wird Handlungsbedarf hinsichtlich "der Erhöhung der Verträglichkeit und Harmonisierung des Kfz-Verkehrs durch organisatorische und/oder bauliche Maßnahmen" gesehen.

Im Bereich des Untersuchungsgebietes handelt es sich dabei um die Straßen:

- Manfred-Samusch-Straße / Reeshoop (mittlere bis hohe Unverträglichkeit)
- Bei der Doppeleiche / Woldenhorn (mittlere Unverträglichkeit)
- Große Straße Nord / Am Alten Markt / Lübecker Straße (hohe Unverträglichkeit)

¹⁰⁸ vgl. GGR Analyse Verkehr: Präsentation vom 4.11.2015

¹⁰⁹ vgl. Masterplan Verkehr II, S. 75

Hauptziel bezogen auf den Motorisierten Individualverkehr ist die Verbesserung des Verkehrsflusses. Daher werden zur Entlastung der Innenstadt nach wie vor der Bau einer Nordumfahrung oder einer Südtangente diskutiert, zu denen gegenwärtig verschiedene Varianten vorliegen.

Gleichzeitig wird empfohlen, die Lebens- und Aufenthaltsqualität des Stadtzentrums zu stärken und die Verkehrsberuhigung zu erweitern. Damit soll auch der nichtmotorisierte Verkehr gestärkt werden. Es werden folgende Bereiche benannt:

- die Große Straße (Nord / Am Alten Markt),
- die "Drei Strahlen" mit Hamburger Straße, Hagener Allee und Manhagener Allee,
- der Bereich um den Bahnhof
- der Zentrums-Ring (insbesondere Erhöhung der Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr)

Konkretere Ziel und Maßnahmenvorschläge werden auch in der **Lärmaktionsplanung** aus dem Jahr 2015 formuliert, bei der die Reduzierung der Lärmbelastung durch den fließenden Verkehr im Vordergrund steht.

Zusammenfassende Bewertung Motorisierter Individualverkehr (MIV)¹¹⁰

Qualitäten	Herausforderungen	Handlungsbedarfe, auch aus den vorliegenden Konzepten ¹¹¹
• Leistungsfähiger Hauptstraßenring um den zentralen Innenstadtbereich • Gute direkte Erreichbarkeit der Innenstadt aus allen Stadtteilen und Richtungen • Zu den weitaus meisten Zeiten flüssiger Verkehrsablauf • Hoher Anteil an Straßenabschnitten mit Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Innenstadt	• Fehlende leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit des Stadtzentrums zur Aufnahme von Zielverkehren insbesondere ins GE Nord und zur Verlagerung von Durchgangsverkehren.¹¹² • Starke Kfz-Belastung vieler Hauptverkehrsstraßen mit negativen Auswirkungen auf die städtebauliche Verträglichkeit (Lärm, Schadstoffe, Trennwirkung). • Neuralgische Straßenabschnitte im Hauptverkehrsstraßennetz (AOK-Knoten) • Für Ortsunkundige intransparentes Einbahnstraßensystem im zentralen Innenstadtbereich • (Noch) inhomogene Geschwindigkeitsregelungen im Innenstadtbereich	• Verbesserung des Verkehrsflusses • Vermeidung von Schleichverkehren und Parksuchverkehren durch Umstrukturierung im Innenstadtbereich • Geschwindigkeitsüberwachungen (Lübecker Str. / Am Alten Markt, L 82 / Reeshoop) • Umgestaltung Lübecker Straße / Am Alten Markt • einheitliche Geschwindigkeitsregelungen in der gesamten Innenstadt • einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzung in Geschäftsbereichen (T 20 km/h) • Prüfung weiterer Fußgängerzonen in der Großen Straße / "Drei Strahlen" • Umstrukturierung AOK-Knoten

¹¹⁰ vgl. FNP-Entwurf, S. 123

¹¹¹ vgl. Lärmaktionsplanung 2015, S. 58 ff

¹¹² Das Thema der Innenstadtumfahrung kann im Rahmen dieses Konzeptes nicht gelöst werden.

Ruhender Verkehr: Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Südliche Innenstadt

Ahrensburg verfügt insbesondere in der südlichen Innenstadt über verschiedene öffentliche Parkplatzanlagen von denen die größeren Anlagen direkt am Hauptstraßenring liegen. Dabei handelt es sich teilweise um Tiefgaragen (CCA und nördlicher Rathausplatz sowie Heinz-Beusen-Stieg ausschließlich für Besucher bestimmter Geschäfte) und teilweise um Parkhäuser (Am Woldenhorn und Alte Meierei sowie ein P&R Parkhaus am Bahnhof). Daneben gibt es zahlreiche oberirdische Parkplatzanlagen, bei denen es sich jedoch größtenteils um Zwischennutzungen brach liegender oder umgestalteter Flächen handelt (Lindenhof, Alte Reitbahn, Rathausplatz, Manfred-Samusch-Straße). Weitere kleinere Anlagen entlang der Innenstadtstraßen führen zu Parksuchverkehren in diesem Bereich und somit zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung.

Wie die Parkraumerhebungen im Rahmen des Masterplans Verkehr sowie im Rahmen der aktuellen Verkehrsanalyse zeigten, ist die Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze in der Innenstadt von Ahrensburg insgesamt ausreichend.

Allerdings sind die vorhandenen Parkplätze sehr unterschiedlich ausgelastet. Während es rund um das Rondeel viele Kurzparker gibt, finden sich am Bahnhof und in den Wohnstraßen, dort wo sie kostenlose Parkplätze vorfinden, viele Langzeitparker. Zu keiner Zeit waren die Parkplätze in der Innenstadt vollständig belegt, wenngleich zu Spitzenzeiten eine kurzzeitige Vollausslastung der Anlagen und Straßenräume im zentralen Bereich bestand (vgl. Abb. 61 und Abb. 62 nächste Seite).

Die Dauer des Aufenthalts in der Innenstadt ist dabei überwiegend verhältnismäßig kurz: Nur rund 1/5 der Besucher hält sich länger als zwei Stunden in der Innenstadt auf.

Da die Parkplätze teilweise privat und teilweise öffentlich bewirtschaftet sind, ist die Höhe der Gebühren sehr unterschiedlich. Beispielsweise werden in den "Drei Strahlen" für die erste Stunde 50 ct verlangt, für jede weitere halbe Stunde ebenfalls 50 ct.. In den beiden privat betriebenen Parkhäusern ist das Parken teurer und kostet bereits in der ersten halben Stunde 70 ct. Jede weitere halbe Stunde kostet ebenso viel. Der Tageshöchstsatz liegt bei 15 €.

In zentraler Lage gibt es außerdem Parkplätze, die nicht bewirtschaftet oder zumindest zeitweise kostenlos sind (Lindenhof / Alte Reitbahn). Dieses erschwert die Steuerung des ruhenden Verkehrs und die Verlagerung auf den „Umweltverbund“.

Am Bahnhof überlagert sich die (kostenlose) P+R-Nutzung mit den Anforderungen an (kostenpflichtiges) zentrumsbezogenes Parken, so dass Parksuchverkehr in die angrenzenden Wohngebiete verdrängt wird.

Wegweisungen zu den Parkieranlagen sind für Außenstehende unzureichend und weisen Gestaltungsdefizite auf.¹¹³ Außerdem werden zurzeit wichtige Stadträume, die Potenziale für den Aufenthalt oder für die weitere Innenstadtentwicklung bieten, als Flächen für den ruhenden Verkehr genutzt (Rathausplatz, Lindenhof, Alte Reitbahn, Teilflächen der Großen Straße).

In der Neuordnung des ruhenden Verkehrs und seiner Tarife besteht daher eine der wichtigsten Herausforderungen in der südlichen Innenstadt.

¹¹³ vgl. Masterplan Verkehr, S. II, S. 47

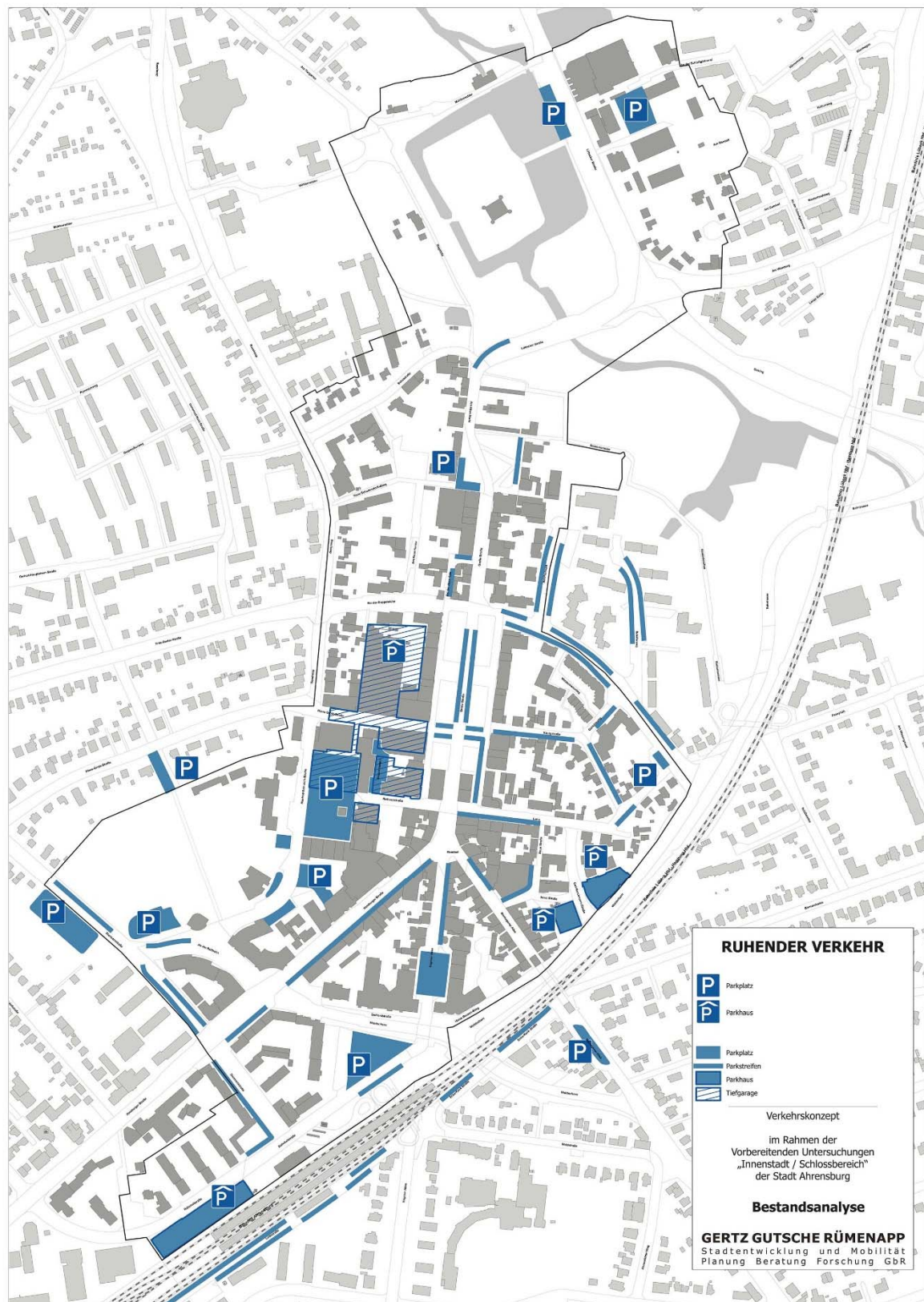


Abb. 61 Öffentliche Parkplätze in der Innenstadt (Quelle: GGR 2016)

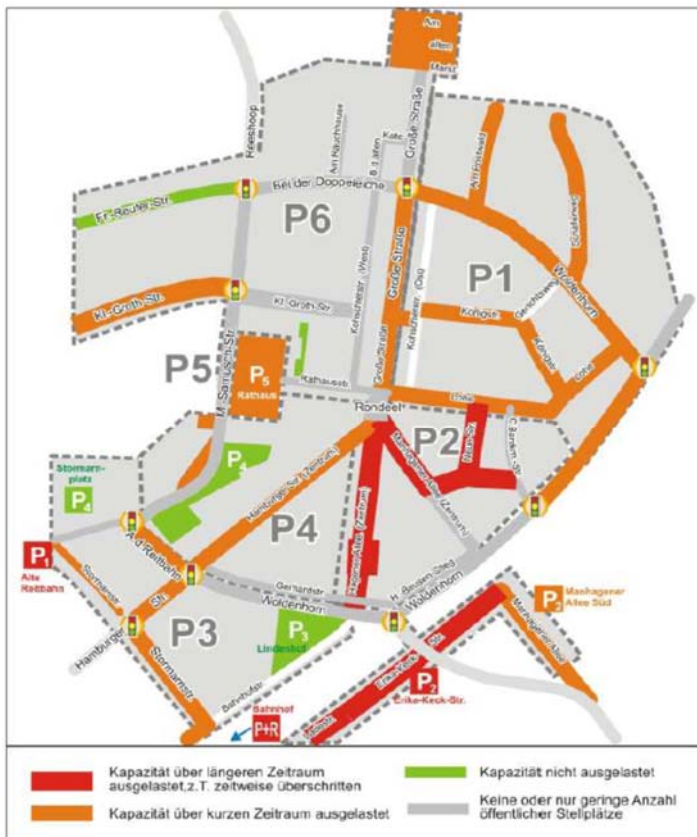


Abb. 62 Belegung von Stellplatzanlagen
(Quelle Masterplan Verkehr I, S. 56)

Im Ergebnis der im Rahmen von verschiedenen Gutachten durchgeführten Passanten- und Haushaltsbefragungen wurde in der Innenstadt von vielen Befragten die zu geringe Zahl an verfügbaren Parkplätzen, deren Erreichbarkeit sowie die Zufahrt oder Sichtbarkeit von Parkplatzangeboten bemängelt. Die Parkplatzsituation in der Ahrensburger Innenstadt wurde schon im Jahr 2012 mit der Note 4 oder schlechter bewertet. Für knapp 10 % war das Parkraumangebot sogar ungenügend (Note 6).¹¹⁴ Auch die Tiefgaragen des CCA (dunkle, schlecht einsehbare Zufahrt) und der Parkplatz auf dem Rathausplatz (unübersichtliche und eingeschränkte Zufahrt von der Manfred-Samusch-Straße) sowie die Vorabbezahlung wurden kritisiert.¹¹⁵

Zu einer ähnlichen Einschätzung kamen die befragten Passanten, die im Rahmen des aktuellen Einzelhandelsgutachtens nach der Situation des ruhenden Verkehrs befragt wurden. Diese bemängelten vor allem die geringe Zahl an Kurzzeitparkplätzen sowie hohe Parkgebühren.¹¹⁶

Der FNP-Entwurf benennt daher als vorrangiges **Ziel**, den ruhenden Verkehr optimal auf die vorhandenen Parkplätze zu verteilen. Es soll ein Gebührensystem entwickelt werden, das die Lage der Parkplätze berücksichtigt und gleichzeitig flexibler ist, als dies die Parkuhren zurzeit sind. Gleichzeitig sollte die Innenstadt möglichst vom Parksuchverkehr freigehalten werden und die Parkhäuser und Parkplätze alle konsequent über den Innenstadtring erschlossen werden.¹¹⁷

¹¹⁴ vgl. CIMA 2012, S.95

¹¹⁵ vgl. ebd.

¹¹⁶ vgl. Dr. Lademann & Partner 2016, S.24ff

¹¹⁷ vgl. FNP-Entwurf 2015, S. 65

Insgesamt wurden bezogen auf den ruhenden Verkehr die folgenden Herausforderungen benannt:

- Wegfallende Parkplätze sollten ersetzt werden, Kapazitäten moderat erweitert werden.
- Vorhandene Parkplätze sollten flächendeckend und unter Einbeziehung der privaten Betreiber von Parkhäusern in eine räumlich differenzierte Parkraumbewirtschaftung (differenzierte Höhe der Parkgebühren, auch Tagestickets, kostenloses Kurzzeitparken, Sonderparkrechte (Schwerbehinderte, Lieferverkehr) einbezogen werden.¹¹⁸ Diese sollte durch moderne Abrechnungssysteme ergänzt werden.
- Kleine Anlagen in zentraler Lage sollten reduziert oder in ihrer Nutzung stark eingeschränkt werden (Kurzzeitparken), um Parksuchverkehr zu reduzieren.
- Die vorhandenen Parkplätze bedürfen einer angemessenen Ausschilderung, wobei der Masterplan Verkehr hier die Überprüfung und Ergänzung der stationären Beschilderung vorschlägt.¹¹⁹

Nördliche Innenstadt

Die nördliche Innenstadt ist ebenfalls punktuell von Engpässen im Parkraumangebot betroffen. Dies betrifft sowohl den Bereich um den Alten Markt, wo neue Nutzungen wie ein Fitnessstudio und neue Dienstleistungsbetriebe Stellplatzbedarfe auslösen, die auf den privaten Grundstücken allein nicht immer ausreichend gedeckt werden können.

Besonders betroffen ist auch der Schlossbereich. Da der Multifunktionsplatz auf dem Gutshofgelände auch durch MitarbeiterInnen angrenzender Betriebe zum Dauerparken zweckentfremdet wird, fehlen Besucherparkplätze für das Schloss. Besonders im Falle größerer Veranstaltungen im Schlosspark fehlen ausreichende Stellplätze.

Das aktuelle Verkehrsgutachten schlägt folgende Ziele und Maßnahmen vor (evtl. noch ergänzen):

- Alter Markt: Berücksichtigung neuer Stellplätze und öffentlicher Parkplätze bei der Umgestaltung, sowie Prüfung einer Ergänzung auf den rückwärtigen Grundstücken
- Schloss: Prüfung der Öffnung der Schulparkplätze für Veranstaltungen sowie entsprechende Beschilderung und Neuordnung der Parkraumsituation im Gutshofbereich unter Einbeziehung der angrenzenden Eigentümer.

¹¹⁸ vgl. Masterplan Verkehr III, S. 10

¹¹⁹ vgl. Masterplan Verkehr II, S. 47

Zusammenfassende Bewertung ruhender Verkehr¹²⁰

Qualitäten	Herausforderungen	Handlungsbedarfe, auch aus den vorliegenden Konzepten
<i>Südliche Innenstadt</i> • ausreichendes Angebot an öffentlichen Parkplätzen im Stadtzentrum (zu allen Zeiten Kapazitäten vorhanden) • Parkieranlagen meist in günstiger Lage zu zentralem Einkaufsbereich (Rondeel/CCA) • Kundenfreundlichkeit durch geringe Parkgebühren auch in zentralen Lagen, teilweise sogar kostenlose Parkplätze • Ansätze zur räumlichen Differenzierung und Erhöhung der Transparenz der Parkraumbewirtschaftung (Kostengünstige Langzeitparkplätze am Innenstadtrand, Bewirtschaftungszone)	<i>Südliche Innenstadt</i> • hohe Anzahl kostenloser oder unbewirtschafteter Parkplätze, teilweise in privatem Eigentum • Zu den Spitzenzeiten (meist kurzzeitige) Vollausslastung der Anlagen und Straßenräume im zentralen Bereich • geringe Anreize für Nutzung von Parkieranlagen in peripherer Lage => unwirtschaftliche Auslastung • Parkplatzdefizite (P&R) im Bereich des Bahnhofs bergen die Gefahr einer weiteren Verlagerung in die angrenzenden Wohngebiete • schlechte Bewertung der Parkplatzsituation in der Innenstadt (Kosten, Verfügbarkeit) • Wegfall von kostenlosen öffentlichen Parkplätzen führt zu Verschlechterung der Bewertung • Parksuchverkehr durch kleine Anlagen im Straßenraum u. Einbahnstraßen • keine flächendeckende, einheitliche und transparente Parkraumbewirtschaftung sowie Differenzierung zwischen Straßenraum und Parkbauten im zentralen Bereich • nur klassische Bezahlmöglichkeit	<i>Südliche Innenstadt</i> • Konzept zum ruhenden Verkehr für die gesamte Innenstadt sowie für den Bahnhof unter Berücksichtigung von: ○ räumlich differenzierten Gebühren, und modernen Abrechnungssystemen, ○ Verkehrsleitung und Ausschilderung zur Vermeidung von Parksuchverkehr, ○ Einschränkung kleinerer Anlagen in ihrer Nutzung ○ Belangen der Bewohner, Einzelhändler, Gewerbetreibenden (insbes. Ärztehäuser) <i>Nördliche Innenstadt</i> • Konzept zum ruhenden Verkehr für den Schlossbereich unter Berücksichtigung der Flächen am Alten Gutshof sowie der Schulparkplätze • Berücksichtigung des Stellplatzbedarfs bei der Umgestaltung des Alten Marktes
<i>Nördliche Innenstadt</i> • Vorhandenes Flächenpotenzial im Gutshofbereich und Multifunktionsplatz	<i>Nördliche Innenstadt</i> • Fremdnutzung vorhandener öffentlicher Parkplatzflächen in der nördlichen Innenstadt • Temporäres Parkplatzdefizit im Schlossbereich	

¹²⁰ vgl. FNP-Entwurf, S. 123

Rad- und Fußgängerverkehr

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Radverkehr

Der Radverkehr hat in Ahrensburg eine verhältnismäßig große Bedeutung. So erreicht er unter den Verkehrsmittelanteilen rund 17%. Bei Fahrten ins Stadtzentrum übertrifft das Fahrrad mit rund 40% Verkehrsanteil sogar den Pkw, denn die Innenstadt ist aus den meisten Stadtquartieren in höchstens 15 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen. Selbst auf dem Arbeitsweg nutzt noch jeder 5. Ahrensburger das Fahrrad.

Besonders im Innenstadtbereich erreichen die Radverkehrsströme Stärken, die auch gegenüber dem Kfz-Verkehr eine planungsrelevante Größe darstellen.¹²¹

Querschnitt	Fahrräder pro Tag	Kfz pro Tag
Hagener Allee Süd (Höhe Bogenstr.)	1.400	2.500
Hagener Allee (Zentrum)	2.300	2.500
Ahrensfelder Weg (Fahrradstraße)	500	1.500
Reeshoop (Fr. Reuter-Str.)	1.200	9.500
Hamburger Str. (Höhe AOK-Knoten)	700	16.000
Manhagener Allee (Höhe Waldstr.)	900	17.000

Abb. 63 Vergleich von Verkehrsbelegungen Fahrrad – Kfz (Quelle: Masterplan Verkehr I, S.63)

In den letzten Jahren ist die Situation für Radfahrer an einigen Orten in der Stadt verbessert worden, Fahrradstraßen sind im Umfeld von Schulen eingerichtet worden, entlang vieler Hauptverkehrsstraßen existieren separate Radwege. In einem **Radverkehrskonzept** wurden verschiedene Routen entwickelt und entsprechende Maßnahmen konzipiert.¹²² In der Innenstadt wurde der Platzbereich in der Hagener Allee umgestaltet, um die Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern zu reduzieren. An vielen zentralen Orten finden sich qualitativ gute Abstellmöglichkeiten.

Dennoch weist das Radwegenetz insbesondere im Zentrum nach wie vor Lücken auf bzw. die vorhandenen Radwege besitzen keine ausreichende Qualität (zu schmal, nicht durchgebaut, in gemeinsamer Führung mit Gehwegen oder unklare Führung, fehlende Sicherheitstrennstreifen zum Gehweg und zu parkenden Kfz, überwiegend Führung im Seitenraum oftmals mit Benutzungspflicht auch bei nur schwachem Kfz-Verkehr).¹²³ An einzelnen Kreuzungen oder Einmündungen ist die Radverkehrsführung ungünstig.¹²⁴

¹²¹ vgl. Masterplan Verkehr I, S. 63

¹²² vgl. ISEK 2009, S. 40

¹²³ vgl. Radverkehrskonzept, S. 4, S.37

¹²⁴ Vgl. GGR 2016



Abb. 64 Radwegenetz in der Innenstadt (Quelle: GGR 2016)

Dies betrifft beinahe den gesamten historischen Stadtgrundriss: In der Lübecker Straße, Am Alten Markt und in der Großen Straße Nord sind die Radwege in sehr schlechtem Zustand, die Sicherheitstrennstreifen zu schmal.

In der Großen Straße Süd wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr geführt, was zu Konflikten und Gefahrensituationen führt.

Auch in den "Drei Strahlen" sind die Radwege zu schmal oder nicht vorhanden, die Führung ist unkomfortabel. Der Platzbereich in der Hager Allee wurde zur Verbesserung der Situation umgestaltet.

Einige Radwegeverbindungen von der Innenstadt in angrenzenden Stadtteile (z.B. nach Gartenholz oder in die beiden Gewerbegebiete) sowie in die umgebenden Landschaftsräume sind nicht attraktiv, da sie überwiegend an Hauptverkehrsstraßen entlang führen.¹²⁵

Auch hinsichtlich der Abstellanlagen weist das Zentrum Defizite auf. Hochwertige Abstellanlagen sind nicht in ausreichendem Maße vorhanden oder stellenweise ungünstig positioniert. Dies betrifft auch den Bahnhofsbereich. Die privaten Abstellmöglichkeiten vor Geschäften sind teilweise nicht gut nutzbar.

Das **Radverkehrskonzept** enthält einen Vorschlag für neun Alltagsradrouten, von denen einige durch die Innenstadt führen (vgl. Abb. 64). Diese sollen gemäß der im Konzept vorgeschlagenen Prioritäten entwickelt werden. Eine wichtige Rolle spielt dabei die verbesserte Verknüpfung des Gewerbegebiets-Nord, sowie des Stadtteils Ahrensburg-West mit der Innenstadt (z.B. im Bereich des Stormarnplatzes).¹²⁶ Auch die Überlegungen zur Fahrradstation am Bahnhof resultieren aus dem vorliegenden Radverkehrskonzept.

Fußgängerverkehr

Grundsätzlich besitzt die Innenstadt aufgrund großer fußläufiger Einzugsbereiche und einem dichten Wegenetz sowie stellenweise hohen Aufenthalts- und Spazierqualitäten gute Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr. Sie weist jedoch verschiedene Defizite bezüglich Sicherheit, Durchquerbarkeit und Barrierefreiheit auf (vgl. auch Gutachten zur Barrierefreiheit 2016):

Sicherheit und Durchquerbarkeit:

- Konflikte entstehen stellenweise (beispielsweise in der Großen Straße) durch gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs („Rad frei“)
- Querungen im zentralen Innenstadtbereich, insbesondere in den "Drei Strahlen", sind durch Einbauten, Radwege und ruhenden Verkehr erschwert. An Hauptverkehrsstraßen fehlen stellenweise Querungsmöglichkeiten. Vielen Überquerungsstellen fehlt es an ausreichendem Komfort und es gibt zahlreiche "Brüche" bei den Fuß- und Radverkehrsanlagen

¹²⁵ vgl. ISEK 2009, S. 40

¹²⁶ vgl. FNP Entwurf 2015, S. 42, 65

Barrierefreiheit:¹²⁷

- Die Gehwege sind stellenweise nicht ausreichend breit, die Barrierefreiheit ist durch Aufsteller, Einbauten, oder ruhenden Verkehr eingeschränkt.
- Auch durch Instandhaltungsmängel weisen die Oberflächen stellenweise Defizite bezüglich der Barrierefreiheit auf und sind schwer befahrbar (Rondeel, "Drei Strahlen", Rathausplatz).
- Der teilweise vorhandene eben gepflasterte Streifen ist nicht durchgängig, zum Teil unzureichend dimensioniert bzw. zugestellt.
- Es fehlen Kontraste zur Wegeführung sowohl auf Mischflächen als auch bei getrenntem Rad- und Fußweg

Außerdem ist die Orientierungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer aufgrund stellenweise fehlender, ungepflegter oder schwer erkennbarer Wegweisung gering.¹²⁸

Gleichzeitig gibt es nur wenige, nicht miteinander verbundene Fußgängerbereiche bzw. Straßenräume mit geringer Verkehrsbelastung (Seitenbereiche der Großen Straße, Rondeel, Klaus-Groth-Straße und Ende der Manhagener Allee).

Im Masterplan Verkehr sowie in den aktuellen Gutachten zum Verkehr und zur Barrierefreiheit (GGR 2016 und tollerort 2016) wird daher in folgenden Bereichen vordringlicher Handlungsbedarf hinsichtlich der Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs benannt:¹²⁹ Rathausplatz, Schlosspark mit Verbindung zum Marstall, Große Straße Nord und Am alten Markt, "Drei Strahlen" mit Hamburger Straße und AOK-Knoten, Hagener Allee) und Manhagener Allee (vor allem Zustand der Radwege) sowie Rondeel.

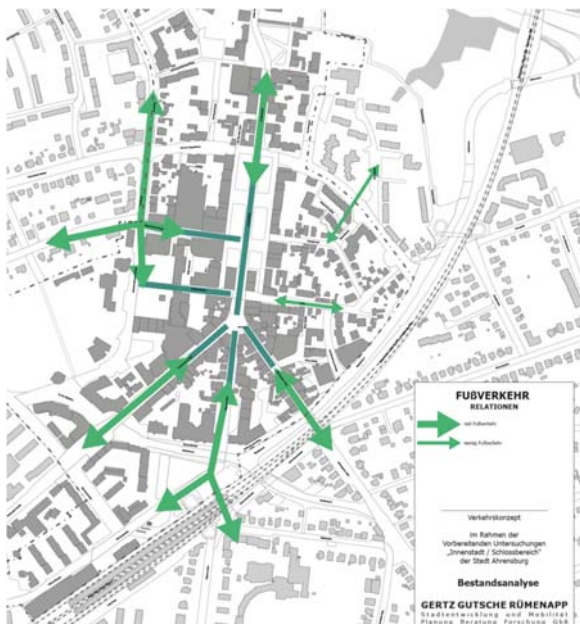


Abb. 65 Fußwegerelationen in der Innenstadt
(Quelle: GGR 2016)



Abb. 66 Problematische Knoten für Fuß- und Radverkehr
(Quelle: GGR 2016)

¹²⁷ vgl. tollerort; Hunck+Lorenz 2016

¹²⁸ vgl. Masterplan Verkehr II, S. 58, 67

¹²⁹ vgl. ebd. S. 60



Abb. 67 Beurteilung der Fußwege (Quelle: tollerort; Hunck & Lorenz 2016) wird noch ergänzt

Die vorliegenden Gutachten (Masterplan Verkehr, Lärmaktionsplan, Konzept zur Barrierefreiheit und Verkehrsgutachten Innenstadt) erhalten daher eine Vielfalt von Empfehlungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Verbesserung der Wegequalitäten und Durchquerbarkeit der Innenstadt

Diese betreffen insbesondere die Herstellung der Barrierefreiheit in einzelnen Straßenräumen (z.B. Rondeel, "Drei Strahlen")¹³⁰ sowie Vorkonzepte zur Umgestaltung der Straßenräume Hamburger Straße, Hagener und Manhagener Allee, Große Straße Süd und Nord sowie Am Alten Markt und Lübecker Straße konkretisiert.¹³¹

Zusammenfassende Bewertung Rad- und Fußgängerverkehr¹³²

Qualitäten	Herausforderungen	Handlungsbedarfe, auch aus den vorliegenden Konzepten
• kontinuierliche Ausdehnung verkehrsberuhigter Bereiche in der Innenstadt • sukzessive Installation von hochwertigen Fahrradbügeln im Stadtzentrum und an den Bahnstationen	• Lücken im Radwegenetz in der Innenstadt • unzureichende Qualität der Radwege in der Innenstadt (zu schmal, schlechter Zustand) • unzureichende Radwegverbindung nach Gartenholz sowie in das Gewerbegebiet Nord • zu geringe Zahl hochwertiger Abstellanlagen • keine größeren zusammenhängenden Fußgängerbereiche • stellenweise fehlende barrierefreie Querungsmöglichkeiten und Laufwege in der Innenstadt • "Brüche" bei den Fuß- und Radverkehrsanlagen • Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern (Rondeel, Große Straße)	• Verbesserung folgender Routen – Nord-Süd über Gr. Str. Rondeel – Ost-West über Klaus-Groth-Straße oder Bei der Doppeleiche / Woldenhorn • Verbesserung folgender Bereiche bezüglich Barrierefreiheit, Querungen, Qualitäten von Rad- und Fußwegen – Rathaus / Markt – Schloss / Marstall – Große Straße Nord / Am Alten Markt – Hamburger Str. / Hagener Allee • attraktive dezentrale Abstellanlagen • Ausbau von möglichst Kfz-freien Wegen von der Innenstadt in die benachbarten Wohnquartiere • Verbesserung der Wegweisung für Radfahrer und Fußgänger • Standardisierung der heterogenen Gehwegbeläge, auch vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit • Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit und der Orientierung (siehe Folgeseiten)

¹³⁰ vgl. tollerort; Hunck+Lorenz 2016

¹³¹ vgl. GGR 2016

¹³² vgl. FNP-Entwurf, S. 123

**Ziele und Empfehlungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit in der Ahrensburger Innenstadt
Verbesserung der Wegequalitäten durch ebene Bodenbeläge, visuelle und taktile Kontraste, gute Orientierung**

- Pflasterung der Gehwege mit hochwertigen, ebenen Platten entsprechend der vorhandenen Streifen bzw. der Pflasterung in der Großen Straße in ausreichender Dimensionierung
- taktilen Kontrast prüfen (z.B. durch einen schmalen Streifen Natursteinpflaster oder ein tastbares Bord) bzw. visuellen Kontrast durch deutlichere Farbunterschiede
- Berücksichtigung des neuen Gestaltungsprinzips bei der Umgestaltung der Hamburger Straße, hier als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 3 cm-Bord zur Fahrbahn, ebenso bei der Umgestaltung des Bahnhofsareals
- teilweise Berücksichtigung des Gestaltungsprinzips in der Hagener Allee durch zusätzliche Anlage eines ebenen Streifens zwischen dem bereits vorhandenen Gehweg und der Fahrbahn (bisheriger Radweg)
- Einbau eines breiten, ebenen Streifens in der Mitte des Rondeels¹³³
- Lückenschluss des barrierearmen inneren Rundwegs um das Ahrensburger Schloss
- Anlage eines barrierefreien Rundwegs um die Schlossinsel
- weitgehende Führung des Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn

Sichere Querungen und Steigerung der Aufmerksamkeit für den Fußgängerverkehr

- generell Verwendung eines ebenen Pflasters in den Fahrbahnen der "Drei Strahlen", so dass die Querungen in hoch frequentierten Geschäftsbereichen ohne spezielle Führung erleichtert werden
- zusätzlich Einrichtung/Beibehaltung von Querungshilfen an wichtigen Querungsstellen in den "Drei Strahlen" mit Niveauangleichung an die Höhe des Seitenraums und Ausstattung mit taktilen Elementen
- großflächige Niveauangleichung der Fahrbahn vor dem Rondeel (vgl. Abb. 68)
- Einbau eben und möglichst optisch kontrastierend gepflasterter Querungen oder Abschleifen des Pflasters und Verfüllen von Fugen an wichtigen Querungsstellen in Fahrbahnen mit Kopfsteinpflaster, z.B. Lohe / Königstraße
- Austausch der Pflasterung im Kreuzungsbereich Rathausstraße/Große Straße (s. Skizze), Verwendung der ebenen Platten, um mehr Aufmerksamkeit auf den Fußgängerverkehr zu lenken und gleichzeitig an den Übergängen im Kreuzungsbereich eine taktil wahrnehmbare Führung anzubieten
- Anhebung und farbliche Markierung der Querung auf größerer Länge vor dem Rathaus, um die Verkehrssicherheit im Querungsbereich zu erhöhen und den Verkehr zu verlangsamen
- Berücksichtigung des Querungsbedarfs am Alten Markt auf dem Weg zur Bushaltestelle im Zuge der geplanten Umgestaltungen. Barrierefreie Querungen verlaufen i.d.R. senkrecht/gerade zur Fahrbahn und führen auf kürzestem Weg über die Straße. Querungen in Kurven sind zu vermeiden. Kurze Wege zu den Haltestellen sind zu empfehlen. Es sollte geprüft werden, ob ein Zebrastreifen angelegt werden kann
- Verlegung der Querungshilfe in der Lübecker Straße vor dem Marstall in den Bereich der Haupteinfahrt. Prüfen, ob eine farbige Markierung der Fahrbahn im Querungsbereich zusätzlich möglich ist. Ausstattung der Querungsstelle mit taktilen Elementen

¹³³ vgl. Darstellung Rondeel, tollerort; Hunck+Lorenz 2016

Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch geeignete Ausstattungen (Sitzgelegenheiten und WC) und Gestaltung

- mehr Standorte für Sitzbänke im Innenstadtbereich auswählen und so ausstatten, dass das Angebot im öffentlichen Raum gut erkennbar ist (Wegeverbindungen / Querungen beachten), zusätzlich Banktyp „Liege“ ohne Armstützen und Lehnen (Beispiel Schloss)
- Entwicklung von Sitzrouten mit Bürgerbeteiligung
- bessere Abstimmung der Bedingungen für Sondernutzungen im öffentlichen Raum, auch bei Veranstaltungen: Aufstellung von Kundenstopperrn außerhalb der zentralen Wegebereiche (wie bereits teilweise in der Hagener Allee, Rathausstraße, Große Straße)
- bessere Ausstattung der wichtigen ÖPNV-Haltestellen mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten, barrierefreier Zugänglichkeit und taktilem Einstiegsfeld
- Einrichtung barrierefrei zugänglicher und nutzbarer öffentlicher Toiletten am Bahnhof (im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bahnhofsbereichs bzw. dem Bau des Fahrradparkhauses), im Schlossgebiet/Marstall, im mittleren Untersuchungsgebiet (Große Straße / Am Markt) sowie am Rondeel, hier Kooperationsmöglichkeit mit der Gastronomie prüfen (Konzept „Nette Toilette“)

Auffindbarkeit und Zugänglichkeit von Zielorten

- Entwicklung und Planung eines Orientierungssystems, das im öffentlichen Raum auffällt und mehr als ein Wegweiser ist (Kunstobjekt/Lichtobjekte) mit künstlerischem Anspruch und Raum für Informationen
- Weiterentwicklung des Internetportals der Stadt Ahrensburg mit Blick auf Anforderungen und Informationsbedarf von Menschen mit Behinderungen (Technische Barrierefreiheit, Hinweise auf AnsprechpartnerInnen vor Ort, wichtige Telefonnummern)
- Ausgabe eines barrierearmen Stadtplans im Schwarz-Weiß-Kontrast
- Abbau von Barrieren an den Zugängen zu wichtigen Infrastruktureinrichtungen, z.B. Schloss Ahrensburg, vorderer Eingang Marstall, Rathaus, sowie zu Stellplätzen für Behinderte
- Kommunikation mit Einzelhändlern für mehr Problembewusstsein und gemeinsame Entwicklung von Lösungsstrategien

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Elektromobilität

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Durch die Lage an der Bahnstrecke zwischen Hamburg und Lübeck mit zwei Haltepunkten sowie an der U-Bahn-Strecke Richtung Großhansdorf ist Ahrensburg sehr gut an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angebunden. Rund 1/3 der Ahrensburger wohnen in fußläufiger Entfernung der Bahnstationen (bis zu 12 Minuten fußläufig entfernt). Auch die Innenstadt liegt größtenteils innerhalb dieses Radius, der bis zum Alten Markt reicht.

Der Stadtverkehr ist in Ahrensburg im Vergleich zu anderen Mittelzentren in Schleswig-Holstein bereits auf einem hohen Niveau.¹³⁴ Vom Bahnhof aus besteht ein direktes Fahrtenangebot in das gesamte Stadtgebiet, das Stadtbussystem verkehrt im 30-60 Minutentakt.

Dennoch gibt es Optimierungsbedarf, da er aktuell offensichtlich nur eine geringe Attraktivität für "wahlfreie Verkehrsteilnehmer" besitzt.¹³⁵ Linien, die stündlich verkehren oder teilweise umweltfreundlich fahren, sind wenig geeignet, um als ernsthafte Alternative zum Kfz zu wirken. Auch befinden sich die meisten Haltestellen in peripherer Lage am Rand des zentralen Innenstadtbereichs.

Insgesamt wird im Masterplan Verkehr die geringe Fahrtenhäufigkeit der Buslinien, insbesondere abends und am Wochenende, der Fahrtverlauf sowie der stellenweise fehlende Zubringerverkehr zum Regionalexpress von und nach Hamburg und die geringe Vernetzung zum Individualverkehr, insbesondere dem Radverkehr, bemängelt.

Aufgrund der fahrplantechnischen Ausrichtung auf den ZOB am Bahnhof ist dieser mittlerweile an seine Kapazitätsgrenzen gelangt. Die Haltestellenbereiche sind zu klein und nicht barrierefrei zugänglich. Gestaltung und Zustand weisen Mängel auf.

Im **Masterplan Verkehr** werden die folgenden Herausforderungen benannt: Durch die Optimierung des ÖPNV soll ein Umstieg vom Auto auf den Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) erleichtert und der Binnenverkehr reduziert werden. Das Liniennetz und der Fahrplan sollen daher hinsichtlich der Angebotstransparenz für Gelegenheitsnutzer optimiert und alternative Bedienungsformen zur Erhaltung eines ÖPNV-Angebotes in verkehrsschwachen Zeiten eingesetzt werden. Erste Ansätze dazu sind bereits durch die Einrichtung der Stadtbuslinie 476 erfolgt, die die Innenstadt quert und am Rondeel hält.

Als eine weitere Maßnahme zur Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den ÖPNV wird im Masterplan Verkehr die Aufwertung der Regionalverkehrsverbindungen (Regionalbus) zu den benachbarten Siedlungsschwerpunkten gesehen.¹³⁶

Auch eine bessere Vernetzung von Bus und Bahn sowie ÖPNV und Individualverkehr erscheint erforderlich. Dies wird sich insbesondere auf den Umsteigepunkt Bahnhof auswirken. Eine Neuplanung wird empfohlen, "um weitere Fahrplanverdichtungen zu ermöglichen, die Umsteigewege zu verkürzen und generell die Verknüpfungsanlage am Bahnhof transparenter und kundenfreundlicher zu gestalten."¹³⁷ Die Barrierefreiheit ist dabei grundsätzlich zu beachten.

¹³⁴ vgl. Masterplan Verkehr III, S. 74

¹³⁵ vgl. Masterplan Verkehr II, S. 54

¹³⁶ vgl. Masterplan Verkehr III, S. 6

¹³⁷ vgl. Masterplan Verkehr III, S. 78

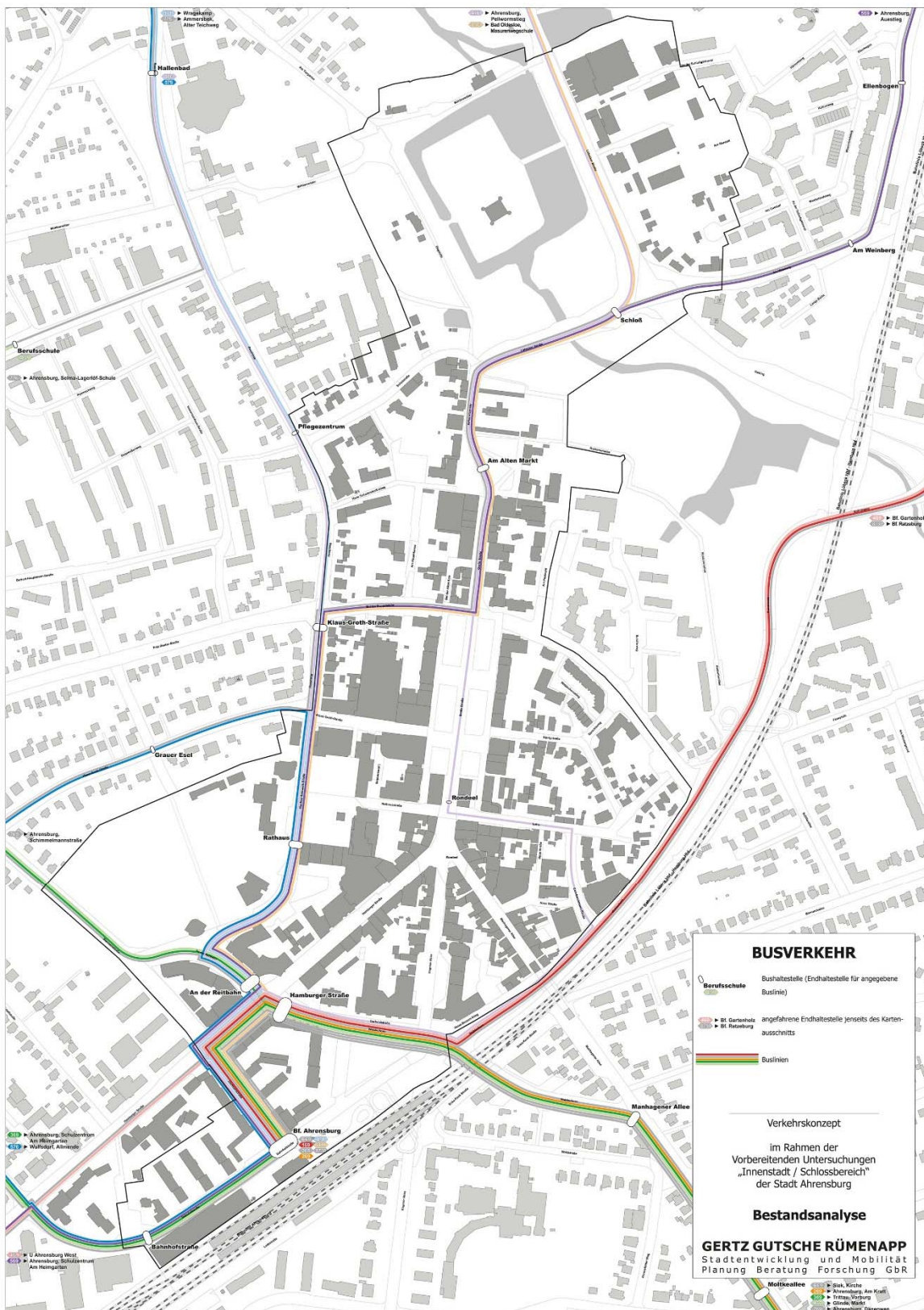


Abb. 68 Buslinien in der Innenstadt (Quelle: GGR 2016)

Zusammenfassende Bewertung ÖPNV¹³⁸

Qualitäten	• Herausforderungen	Handlungsbedarfe, auch aus den vorliegenden Konzepten
• Anbindung an zwei Bahnstrecken mit vielfältigen Direktfahrtbeziehungen. • Stadtbussystem mit vertaktem Fahrplan • gute Erreichbarkeit der Innenstadt durch umfangreiche Erschließung des städtischen Siedlungsgebietes • Zentraler Verknüpfungspunkt (ZOB) in günstiger Lage zum Stadtzentrum bzw. zu wichtigen Verkehrszielen • Hochwertige Fahrgastinformationen und ÖPNV-Marketing durch den HVV Tagsüber weitgehend koordinierte Anschlüsse Bus – Bahn am Bahnhof Ahrensburg	• Unzureichendes Angebot in den verkehrlichen Randzeiten • Teilweise unübersichtliche und umwegige Linieneinführung im Stadtverkehr • Linien mit einem stündlichen Fahrtenangebot sind wenig geeignet, um Neukunden zu gewinnen bzw. Kfz-Verkehr auf den ÖPNV zu verlagern • Keine systematische ÖPNV-Beschleunigung • Keine Zubringerverkehre zum Regionalexpress (RE) von/nach Hamburg	• Die Ziele und Maßnahmen zum ÖPNV betreffen den gesamten Stadtverkehr. Dazu werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:¹³⁹ – Etablierung eines Busverkehrs mit kleineren Bussen in höherer Frequenz – Prüfung eines Schnellbusses zwischen nördlichem und südlichem Stadtgebiet über die Innenstadt • Verbesserung der Zugänglichkeit, Gestaltung und Ausstattung von ÖPNV-Haltestellen (Bus und Bahn) • sukzessive Verbesserung der Zugänglichkeit, Gestaltung und Ausstattung von ÖPNV-Haltestellen (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, barrierefreie Zugänglichkeit)¹⁴⁰

¹³⁸ vgl. FNP-Entwurf, S. 123

¹³⁹ vgl. Lärmaktionsplan 2015, S. 58 ff

¹⁴⁰ vgl. Masterplan Verkehr III, S. 100

3.11 Stadtbild, Stadtstruktur und Baukultur

Allgemeine Rahmenbedingungen

Die Innenstadt von Ahrensburg besitzt einen in Schleswig-Holstein einzigartigen barocken Stadtgrundriss, der im nördlichen Bereich durch die Ensembles Schloss und Alter Gutshof sowie den Alten Markt mit den Gottesbuden und der Schlosskirche und den in der Nähe liegenden beiden Alten Katen geprägt ist. Diese Bereiche verfügen über einen besonderen historischen Wert und weisen daher verschiedene eingetragene Baudenkmale auf.

Auch bei der Großen Straße mit ihren Grünanlagen und bei den "Drei Strahlen" mit den historischen Lindenalleen handelt es sich um herausragende Freiräume in der Stadt, an denen sich zahlreiche stadtbildprägende Gebäude befinden.

Dennoch wurde die Gestaltung der Innenstadt im Jahr 2007 (noch vor der Umgestaltung der Großen Straße und der Klaus-Groth-Straße) durch rund ¼ der Befragten (25,4 %) mit der Note vier oder schlechter bewertet, wobei hier die Befragten aus dem Mittelbereich (d.h. dem Umland von Ahrensburg) noch kritischer waren, als die Befragten aus Ahrensburg und den Hamburger Stadtteilen.¹⁴¹ Inwieweit sich diese Einschätzung verbessert hat, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht festgestellt werden.

Im Einzelhandelsgutachten aus dem Jahr 2012 wird bemängelt, dass sich weder im Schlossbereich Hinweise auf die fußläufig erreichbare Innenstadt befanden noch das Schloss als attraktiver Anlaufpunkt für Gäste in den Geschäften der Innenstadt kommuniziert wurde.¹⁴²

Auch am Bahnhof werde "die Innenstadt als attraktiver Zielort zu wenig inszeniert." Eine weitere Schwachstelle befinde sich aus Sicht der CIMA (2012) im Übergangsbereich zwischen Rondeel und der Großen Straße. Hier finden sich zwei Gebäude, "welche die Verbindungsachse zwischen dem Rondeel und der Großen Straße optisch durchbrechen und zum Teil Modernisierungsrückstände aufweisen."¹⁴³

Alle vorliegenden Gutachten weisen darauf hin, dass der barocke Stadtgrundriss nur in Teilen erlebbar ist. Besonders nördlich der Kreuzung Bei der Doppeleiche/Woldenhorn ist der Zusammenhang mit der südlichen Innenstadt nicht erkennbar, da die nördliche Große Straße seit Verlegung der ehemaligen Bundesstraße unverändert geblieben ist.

In der in den Jahren 2010/2011 auf Grundlage des Realisierungskonzeptes mit Städtebaufördermitteln neu gestalteten südlichen Großen Straße ist die Erlebbarkeit durch die an vielen Stellen parkenden Fahrzeuge eingeschränkt (vgl. Kap. 5.2).

Der gestalterischen Entwicklung der Innenstadt liegen aktuell die in Kapitel 3.3 beschriebenen Konzepte (Rahmenplanung, Möblierungskonzept) und Satzungen (Gestaltungssatzung aus dem Jahr 1980, Erhaltungssatzung aus dem Jahr 1988 sowie verschiedene Bebauungspläne) zugrunde.

¹⁴¹ vgl. CIMA 2012, S. 25

¹⁴² vgl. CIMA 2012 S. 91

¹⁴³ vgl. ebd.

Allgemeine Herausforderungen

In der Aufwertung der öffentlichen Räume, der Verbindung von Schlossbereich und Einzelhandelschwerpunkt sowie in der Sanierung stadtbildprägender Gebäude bestehen aktuell wichtige Herausforderungen in der Stadt. Die "Inszenierung und Darstellung der Stadtgeschichte, der Bedeutung von Plätzen und Wegen"¹⁴⁴ soll in diesem Zusammenhang dazu beitragen, die historischen und stadtbildprägenden Besonderheiten stärker hervor zu heben. Daher liegen bereits zahlreiche konkrete Ideen zur Umgestaltung der Innenstadt vor, die in den entsprechenden Abschnitten der stadträumlichen Analyse der einzelnen Teilbereiche dargestellt werden (vgl. Kap. 5.2).

Denkmalschutz und stadtbildprägende Gebäude

Laut dem neuen Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein, das am 30.01.2015 in Kraft getreten ist, fällt die Unterscheidung nach "*eingetragensem* Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung" und "*einfachem* Kulturdenkmal", mit jeweils unterschiedlichen Rechtsfolgen, weg.

Alle Denkmale (vgl. § 2 Abs. 1 DSchG SH)) werden nachrichtlich in ein Verzeichnis (Denkmalliste) eingetragen. Diese ist jedoch nicht abschließend, so dass der Schutz der Kulturdenkmale nicht zwingend von der Eintragung in die Liste abhängig ist (vgl. § 8 (1) DSchG SH). Ein Objekt ist demnach bereits dann ein Kulturdenkmal, wenn es die im Gesetz festgelegten Kriterien erfüllt. "Nach dem neuen Denkmalschutzgesetz sind Kulturdenkmale Sachen, Gruppen von Sachen oder Teile von Sachen aus vergangener Zeit, deren Erforschung oder Erhaltung wegen ihres besonderen geschichtlichen, wissenschaftlichen, künstlerischen, technischen, städtebaulichen oder die Kulturlandschaft prägenden Wertes im öffentlichen Interesse liegen."¹⁴⁵

Dies führt dazu, dass die bereits in das Denkmalbuch eingetragenen Kulturdenkmale weiterhin als Denkmale geschützt sind. Alle anderen, bislang nicht eingetragenen Denkmale, sind dann Denkmale, wenn sie den oben genannten Kriterien entsprechen. Für die Eigentümer gilt allerdings, dass Baumaßnahmen nur dann besonderen Genehmigungsvorbehalten unterliegen, wenn sie eine Benachrichtigung erhalten haben, dass ihr Gebäude in die Denkmalliste aufgenommen wurde.

Die Prüfung der ehemals "einfachen Kulturdenkmale" durch das Landesamt für Denkmalpflege auf eine Eintragung in die Denkmalliste erfolgt zurzeit und ist für Ahrensburg noch nicht abgeschlossen.

Daher wird in der vorliegenden Karte unterschieden nach:

- eingetragensem Baudenkmal/Naturdenkmal oder denkmalgeschützter Grünanlage, d.h. im ehemaligen Denkmalbuch und in der aktuellen Liste eingetragenes Denkmal sowie
- Denkmal im Prüfverfahren, d.h. nach altem Denkmalschutzgesetz benanntes "einfaches Kulturdenkmal", das aktuell durch das Landesamt für Denkmalpflege hinsichtlich seiner Eintragung in die Denkmalliste gemäß der Kriterien des Denkmalschutzgesetzes (§ 2, Abs. 2 und 3) geprüft wird. In der Potenzialkarte sind diese als besondere historische Gebäude gekennzeichnet.

¹⁴⁴ vgl. CIMA 2012, S.90

¹⁴⁵ vgl. Ministerium für Justiz, Kultur und Europa Schleswig-Holstein 2015

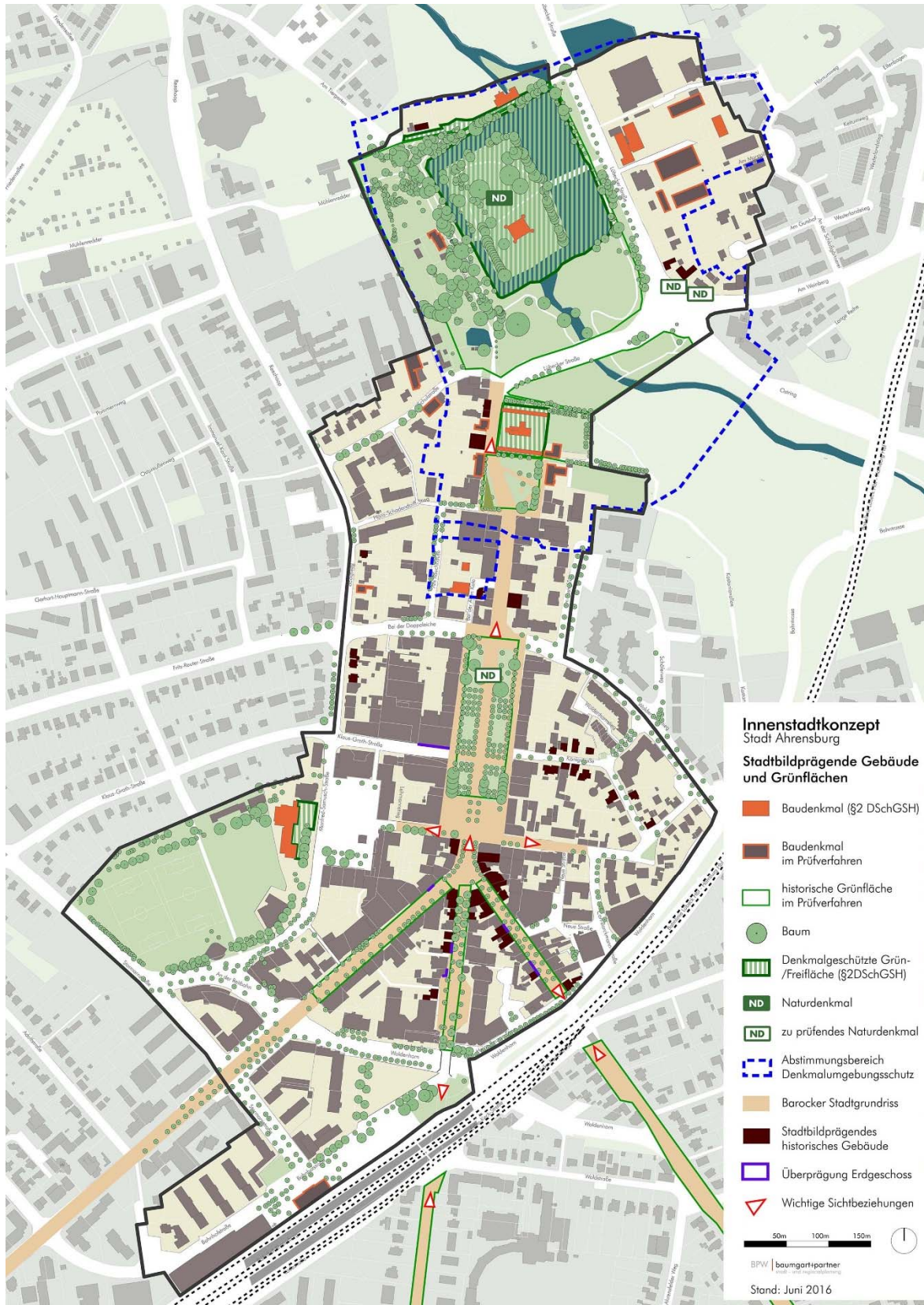


Abb. 69 Denkmalgeschützte und stadtbildprägende Gebäude und Grünflächen

In Ahrensburg fallen darunter einige Gebäude rund um den Alten Markt sowie Teile des Schlossparks und des ehemaligen Gutshofes (insbesondere der Speicher und die Scheune), wie auch die Alleen und Platzflächen des barocken Stadtgrundrisses.

Auf der Karte sind zusätzlich auch stadtbildprägende historische Gebäude aufgeführt, die durch ihre Gebäudeform und Details die Orts- und Stadtbildentwicklung repräsentieren oder einen hohen Alleinstellungswert haben. Darunter fallen insbesondere die kleinteilige Struktur des historischen Ahrensburgs widerspiegelnden Gebäude aus der Gründerzeit, die sich im Bereich des "Dreizacks" konzentrieren.

Einige Gebäude entlang des Dreizacks weisen jedoch auch Überprägungen der historischen kleinteiligen Fassaden durch einen entsprechenden Umbau auf (vgl. **Abb. 70**).



Abb. 70 Überprägte Erdgeschosse gründerzeitlicher Gebäude in der Hagener und Manhagener Allee

Gebäudealter

Im Zuge der Auswertung der vorliegenden Gutachten und einer Begehung der Innenstadt wurden die Gebäudealter der Hauptgebäude ermittelt. Eine exakte Zuordnung zu den Baualtersstufen war dabei nicht immer möglich, da durch Modernisierungstätigkeiten einige Gebäude verändert wurden und eine eindeutige Datierung so nicht immer möglich war.

Deutlich wird, dass die Innenstadt sich aus Gebäude unterschiedlichen Alters zusammensetzt. Dabei können einzelne Schwerpunkte ausgemacht werden:

- Die ältesten Gebäude konzentrieren sich im Schlossbereich und am Alten Markt. Fast alle vor 1900 entstandenen Gebäude befinden sich dort.
- In der Hagener Allee und in der Manhagener Allee sowie im Bereich der Königstraße befinden sich zahlreiche ältere Gebäude aus der Zeit um 1900 oder etwas später.
- Die Gebäude an der Hamburger Straße lassen sich keinem zeitlichen Schwerpunkt zuordnen, sondern stammen aus sämtlichen Baualtersgruppen.
- Hingegen stammt die Bebauung des Rathausplatzes eher aus der Zeit um 1970, die Bebauung der Großen Straße aus der Zeit um 1980.
- Die südlichen Innenstadtgänge entlang des Heinz-Beusen-Stiegs sind hingegen noch jüngeren Datums, ebenso wie die Bebauung in der Klaus-Groth-Straße

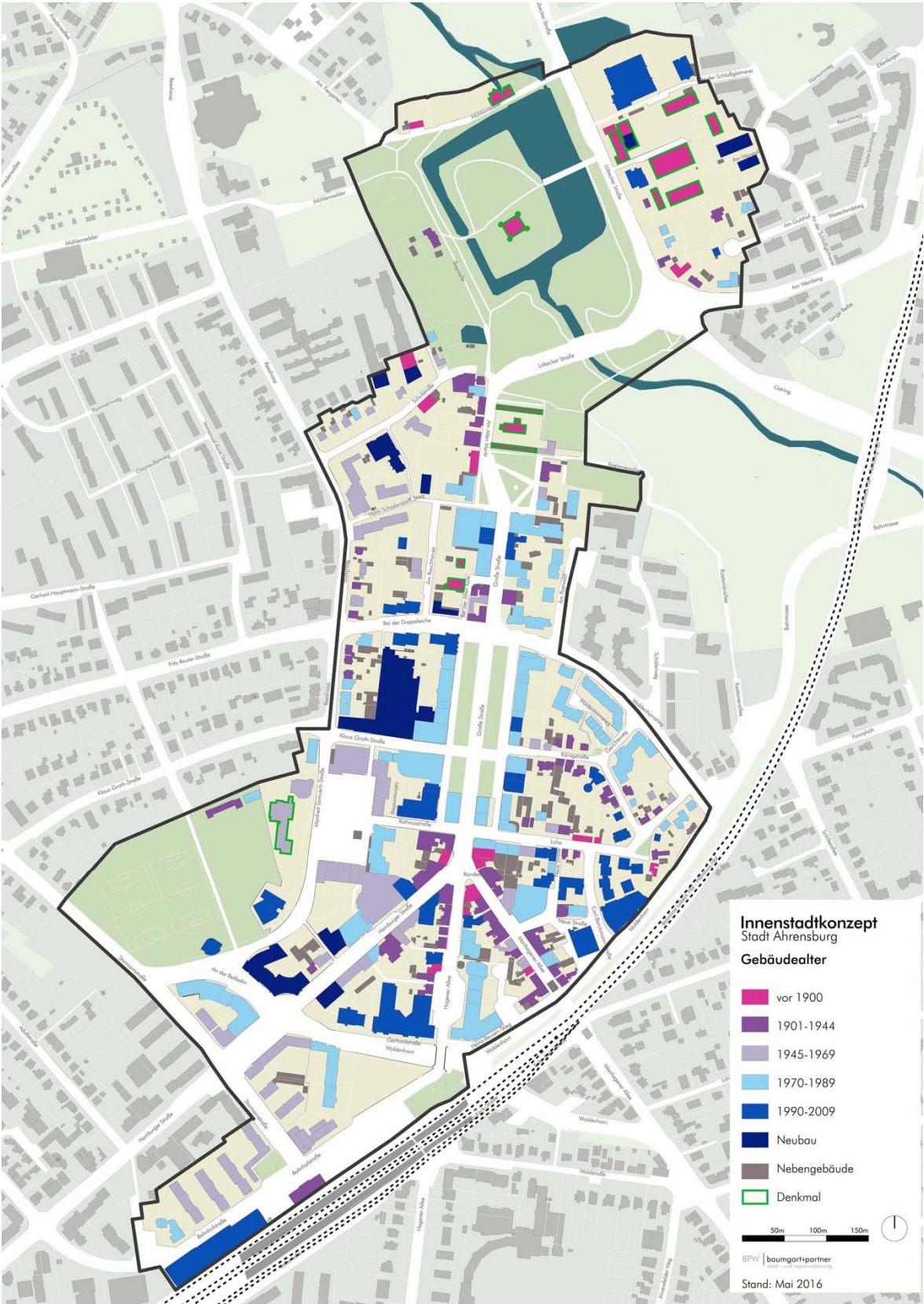


Abb. 71 Gebäudealter

Gebäudesubstanz

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die Gebäude im Untersuchungsgebiet am 26.08.2015 nach Augenschein in ihrem äußeren Erscheinungsbild hinsichtlich baulicher Verfallserscheinungen bewertet.

Dabei wurden insbesondere der Fassadenzustand, die Fenster und das Dach in Augenschein genommen. Eine detaillierte Bewertung der Bausubstanz sowie der Zustand der Innenräume erfolgten in diesem Untersuchungsrahmen nicht. Die Gebäudezustände wurden in vier unterschiedliche Kategorien eingeordnet:

- Kein Modernisierungs- oder Instandsetzungsbedarf (Fassade: Mauerwerk, Anstrich und Putz ohne Schäden, Fenster: Isolierverglasung, Dach: keine sichtbaren Schäden der Dacheindeckung)
- Geringer Modernisierungs- oder Instandsetzungsbedarf: leichte äußerliche Mängel (Fassade: leichte Fugenschäden/ leichte Putzschäden, Fenster: intakte Doppelverglasung, Dach: leicht verwitterte Dacheindeckung)
- Mittlerer Modernisierungs- oder Instandsetzungsbedarf: renovierungsbedürftig mit Instandsetzungsaufwand (Fassade: leichte Schäden am Mauerwerk, Putzschäden, Fenster: Einfachverglasung, Dach: verwitterte Dacheindeckung)
- Hoher Modernisierungs- oder Instandsetzungsbedarf (Fassade: Schäden am Mauerwerk, großflächige Putzschäden, Fenster: Einfachverglasung, schadhafte Rahmen und stärkere Schäden, Dach: schadhafte Dacheindeckung, schadhafte Traufe/Fallrohre und stärkere Schäden)

Im Ergebnis zeigt sich, dass von den 275 Gebäuden im Untersuchungsgebiet nur wenige Gebäude (insgesamt 20) einen hohen Modernisierungs- oder Instandsetzungsbedarf aufweisen. Weitere 73 Gebäude besitzen einen mittleren Modernisierungs- oder Instandsetzungsbedarf.

Die Mehrzahl der Gebäude (rund 2/3) ist in einem guten Zustand und weist keinen oder nur einen geringen Modernisierungsbedarf auf.

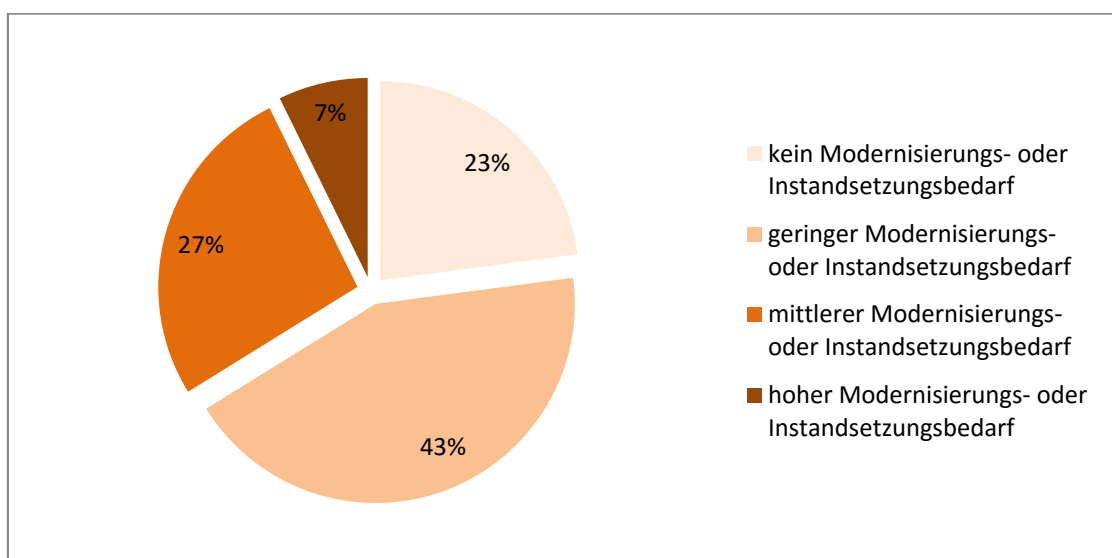


Abb. 72 Gebäudezustand der Gebäude im Untersuchungsgebiet (in % der Gebäude)



Abb. 73 Gebäudesubstanz

Straßenräume

Die Straßen in der Innenstadt sind im Zuge deren Entwicklung stets ergänzt worden (vgl. auch Kapitel 3.4), zuletzt durch die "Eisenbahnkreuzungsmaßnahme" sowie die Verlängerung der Manfred-Samusch-Straße bis zur Straße An der Reitbahn. Gleichzeitig erfolgten seit Mitte der 1980er Jahren kontinuierliche Umgestaltungsmaßnahmen innerstädtischer Straßenräume.

Dementsprechend weisen die Straßen heute einen unterschiedlichen Zustand und ein teilweise heterogenes Erscheinungsbild auf.

Die jüngsten Maßnahmen zur Umgestaltung der Großen Straße und der Klaus-Groth-Straße folgen beispielsweise andere Gestaltungsvorgaben als die Umgestaltungen der 1980er und 1990er Jahre in den "Drei Strahlen".

Viele Straßenräume weisen insbesondere vor dem Hintergrund des demographischen Wandels Defizite hinsichtlich der Barrierefreiheit auf. Einige Hauptstraßen sind für den Kfz-Verkehr überdimensioniert und räumen Fußgängern und Radfahrern zu wenig Raum ein (insbesondere in der nördlichen Innenstadt) (vgl. Kapitel 3.10).

Zusammenfassende Bewertung Stadtbild, Stadtstruktur und Baukultur

Qualitäten	Herausforderungen
• barocke Stadtstruktur ist überwiegend erhalten und weist in Teilen hohe stadträumliche Qualitäten auf • denkmalgeschützte oder potenziell denkmalgeschützte Gebäude konzentrieren sich im nördlichen Innenstadtbereich zwischen Altem Markt und Gutshof • teilweise hohe gestalterische Qualität der Straßen- und Aufenthaltsräume • überwiegend guter Zustand der Gebäudesubstanz • Hagener und Manhagener Allee wirken mit zahlreichen stadtbildprägenden Gebäuden und qualitativ gestalteten Straßenräumen kleinteilig und altstädtisch	• unterschiedlich gestaltete Straßen- und Stadträume aus verschiedenen "Epochen" • keine gestalterische und funktionale Verbindung zwischen den "Drei Strahlen" und dem Schlossbereich • stellenweise Brachflächen oder ungeordnete Parkplatzflächen entlang ehemaliger "Rückseiten" • eingeschränkte Erlebbarkeit der historischen barocken Achse der Großen Straße durch parkende Autos • Durchschneidung der historischen Stadtstruktur an zwei Stellen: Bei der Doppelreihe/Woldenhorn und Lübecker Straße

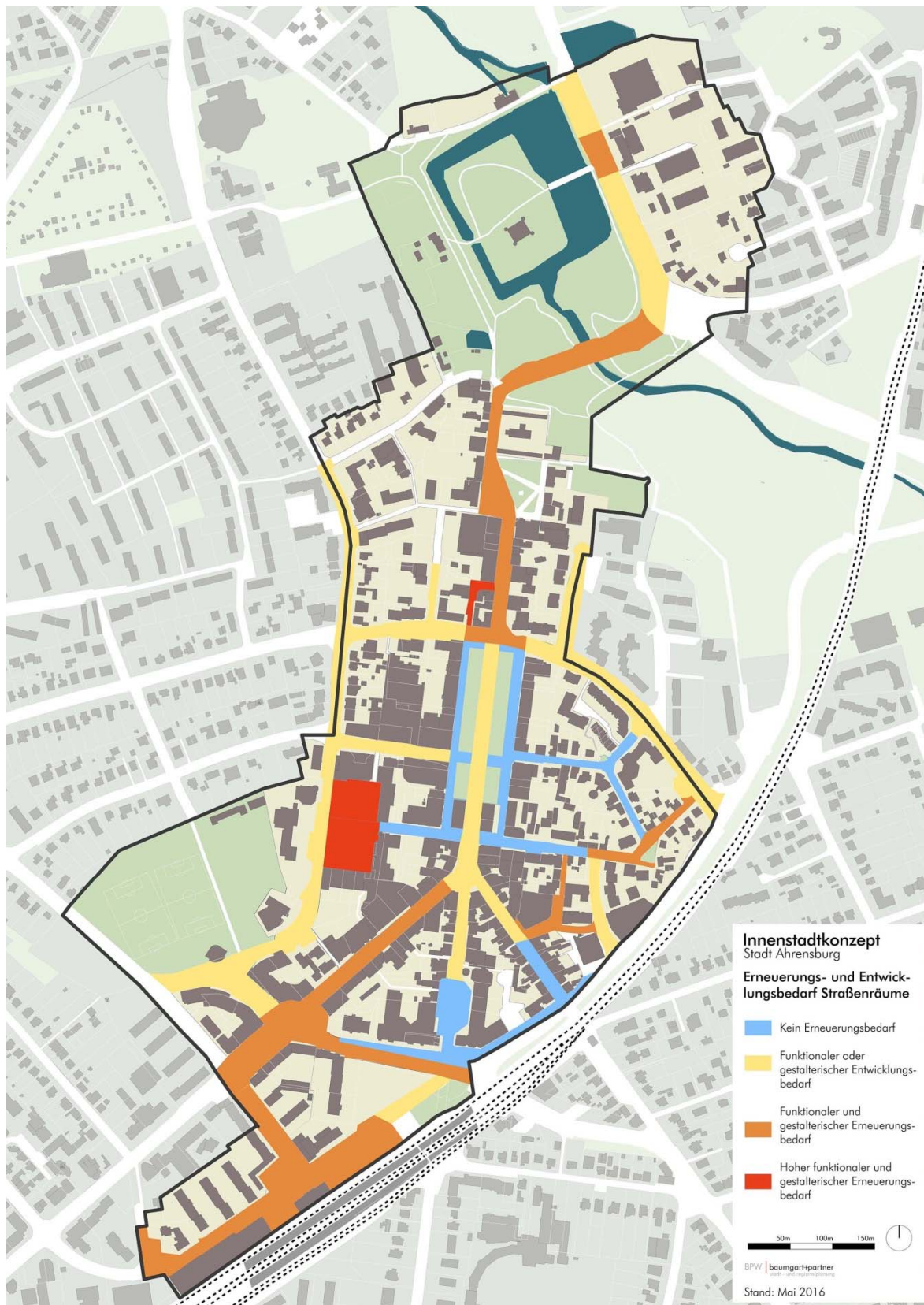


Abb. 74 Erneuerungs- und Entwicklungsbedarf der Straßenräume

3.12 Eigentumsverhältnisse

Folgende Eigentumsverhältnisse bestehen in der Innenstadt:

Privateigentum	• Fast alle bebauten oder bebaubaren Grundstücke im Innenstadtbereich
Kirche	• Schlosskirche, Gottesbuden und Gemeindehaus sowie Grundstücke in der Schulstraße • Grundstück im Bereich des alten Gutshofes (Freikirche)
Schlossstiftung	• Innerer und äußerer Schlosspark bis zu den Straßen/Wegen
Stadt Ahrensburg	• Straßenräume inkl. Große Straße und Alter Markt • Stormarnplatz • Multifunktionsplatz am Marstall und Freiflächen am Speicher • Schlosspark mit Flächen um die Bagatelle • Schulgrundstück der Schlossschule • Grundstück Reeshoop 22 (Wachtmeisterwohnhaus mit Nebengebäude) • Der gesamte Rathausplatz ist in städtischem Eigentum. Der nördliche Teil ist jedoch mit einem Erbbaurecht belegt, zugunsten des Eigentümers der umliegenden Gebäude. Die Teilung erfolgte entsprechend des Vertrages vom 29.04.1967 horizontal. Das heißt, dass dem Erbbauberechtigten die Tiefgarage zuzuordnen ist, der Stadt die Oberfläche einschließlich der Befahrbarkeit mit Fahrzeugen bis 30 t Gesamtgewicht. Der Erbpachtvertrag läuft bis zum 31.12.2066.
Kreis Stormarn	• Schulgrundstück Woldenhorn-Schule • Turnhalle Schulstraße
Land Schleswig-Holstein	• Grundstück des Amtsgerichts
BRD	• Flächen der ehemaligen Bundesstraße bis zur Weinbergkreuzung • Teilflächen der Hamburger Straße (AOK-Knoten)

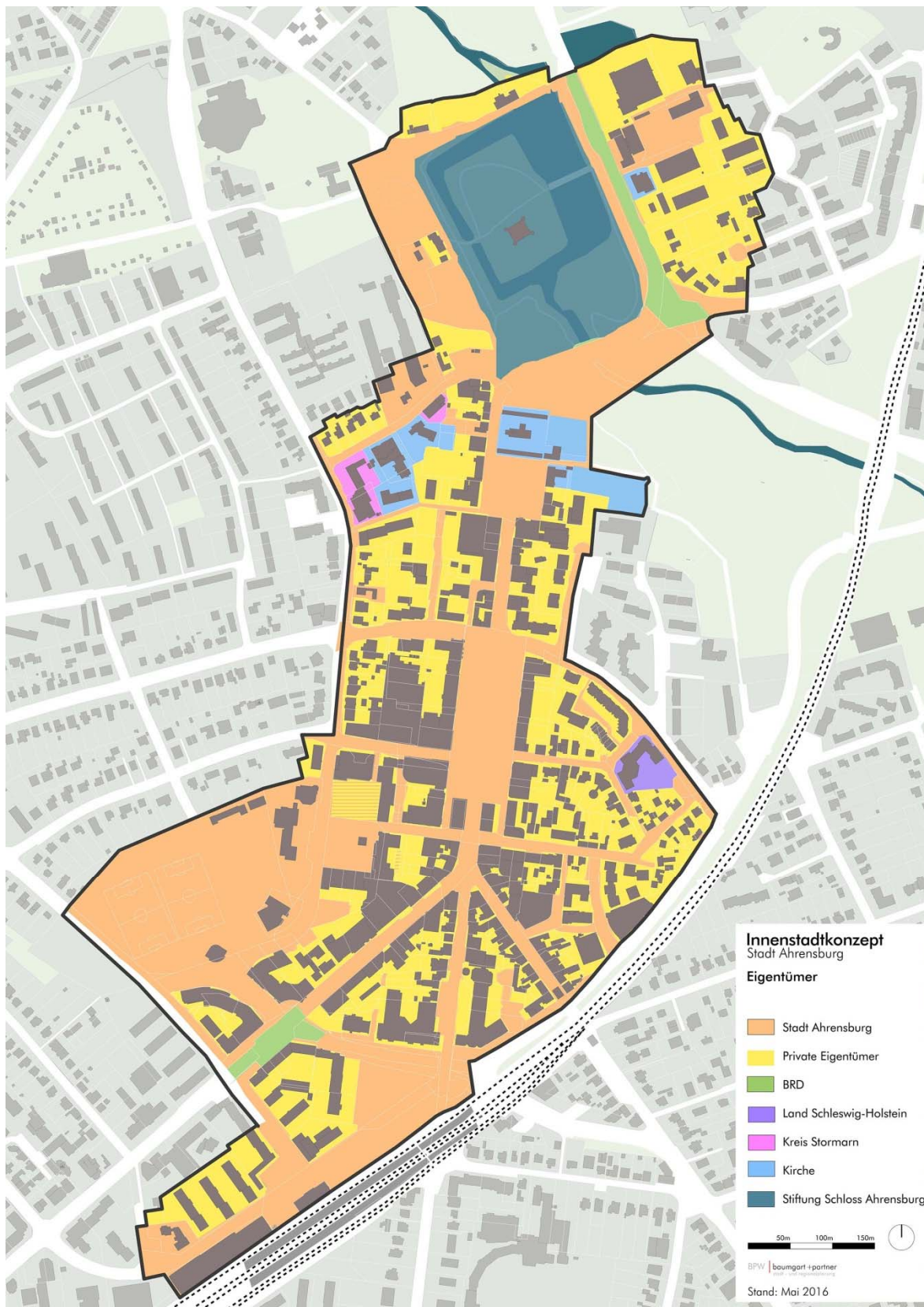


Abb. 75 Eigentumsverhältnisse im Untersuchungsgebiet

3.13 Umwelt, Klima und Energie (MR)

Altlasten / Schadstoffe

Laut Aussagen im FNP-Entwurf sind der unteren Bodenschutzbehörde Altlasten gemäß § 2 Abs. 5 BBodSchG nicht bekannt (Stand 2012). Allerdings benennt die untere Bodenschutzbehörde zahlreiche Flächen, auf denen bedingt durch aktuelle oder vergangene Nutzungen mit mittlerer bzw. erhöhter Wahrscheinlichkeit Bodenbelastungen vorliegen.¹⁴⁶

Das gesamte Untersuchungsgebiet, einschließlich des Ergänzungsbereichs Bahnhof, jedoch abgesehen vom Stormarnplatz, dem inneren Schlosspark mit der Schlossinsel und der Bagatelle sowie dem Grundstück der Schlossschule ist daher als Bereich definiert, in dem mit erhöhter Wahrscheinlichkeit mit einer Bodenbelastung zu rechnen ist (vgl. Abb. 76). Dieses bedeutet, dass diese Flächen bei konkreteren Planungen in Bezug auf Vorbelastungen des Bodens zu untersuchen sind.¹⁴⁷

Insgesamt sind 8 Altlastenverdachtsflächen bekannt und 31 Archivflächen, auf denen sich Betriebe mit möglicherweise bodenbelastenden Stoffen befunden haben. Aktuell verzeichnet die Bodenschutzbehörde des Kreises Stormarn 5 Betriebe, von denen Bodenbelastungen ausgehen können (Stand 30.5.2016).



Abb. 77 Kartierung belasteter und vermutlich belasteter Böden in Ahrensburg
(Quelle: FNP-Entwurf, S. 132)



Abb. 76 Lärmbelastung der innerstädtischen Straßen (lila > 65 dB(A); dunkelrot > 60 dB(A))

(Quelle: <http://www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas/script/printmap.php>)

¹⁴⁶ vgl. FNP-Entwurf, S. 132

¹⁴⁷ vgl. FNP-Entwurf, S. 133

Im Rahmen von Bauleitplanverfahren sind daher weitere Einzelfallprüfungen notwendig in Abstimmung mit dem Kreis Stormarn notwendig, der über eine gute Datenlage verfügt.

Darüber hinaus liegt im Bereich der Innenstadt LCKW-belastetes Grundwasser vor. Die aktuelle Ausdehnung umfasst den Bereich des Untersuchungsgebietes vom Rathausplatz bis zur Schlosskirche (vgl. Abb.). Die Grundwasserverunreinigungen haben Einfluss auf Wasserhaltungen bei Baumaßnahmen, Brunnenanlagen oder die Zulässigkeit von Erdwärmesonden.

Die LCKW-Fahne bewegt sich langsam Richtung Norden und wird innerhalb der nächsten 50 Jahre langsam abgebaut.

Lärm

Die im Bereich der Innenstadt liegenden Straßen wirken sich bezüglich der von ihnen ausgehenden Lärmimmissionen negativ auf ihre Umgebung aus. Im Bereich der Randbebauung der Hauptverkehrs- und Haupterschließungsstraßen liegen die Belastungen zwischen 60 und 65 dB(A) (vgl. Abb. 81).

Auf der Grundlage des im Jahr 2009 beschlossenen und im Jahr 2015 aktualisierten Lärmaktionsplans hat die Stadt Ahrensburg zwei Kategorien von "Ruhigen Gebieten" definiert, die eine hohe Naherholungsqualität besitzen. Diese sind vor einer Zunahme des Lärms zu schützen.

Im Untersuchungsgebiet liegt ein "Ruhiges Gebiet" der Kategorie B = "Gebiete mit einer Lärmeinwirkung < 55dB(A), die im Siedlungszusammenhang liegen und der Naherholung dienen." Dabei handelt es sich um den näheren Umgebungsbereich des Bachlaufs der Aue als Teil des Schlossparks.¹⁴⁸ Die aktuellen Lärmimmissionskarten des Lärmaktionsplans weisen jedoch darauf hin, dass die Lärmbelastung durch die Lübecker Straße (L 82) zurzeit zwischen 55 und 65 dB(A) liegt.¹⁴⁹

Besonders hoch durch Lärm belastet sind auch der Innenstadtring sowie die Lübecker Straße und die nördliche Große Straße sowie die Straßen in Bahnhofsnähe.¹⁵⁰

Klimaschutz und Klimaanpassung

Die Stadt Ahrensburg hat in den Jahren 2014 und 2015 ein integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept erarbeiten lassen, das im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), vertreten durch den Projektträger Jülich, gefördert wurde.

Unter Mitwirkung von Akteuren aus Verwaltung, Politik und Wirtschaft wurden Klimabilanzen diskutiert und konkrete Maßnahmen entwickelt, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen, um CO₂-Einsparungen zu bewirken.

Für die Innenstadt relevante Maßnahmen sind nicht räumlich konkret, betreffen aber die folgenden Handlungsfelder:

¹⁴⁸ vgl. FNP-Entwurf, S. 119

¹⁴⁹ vgl. Anlage zum Lärmaktionsplan der Stadt Ahrensburg

¹⁵⁰ vgl. <http://www.umweltdaten.landsh.de/laermatlas/script/index.php>

Verkehr

- Förderung alternativer Mobilitätskonzepte (Fahrräder, Pedelecs) für verschiedene Bevölkerungsgruppen und Tourismus
- Kampagne zur Förderung des ÖPNV
- Verkehrsleitplanung optimieren
- Carpooling und Pendler-Pläne für Unternehmen fördern

Gebäudesanierung

Grundsätzlich sind alle Maßnahmen im Handlungsfeld "Private Haushalte" bei der Sanierung von Gebäuden auch in der Innenstadt zu berücksichtigen.

Kommunale Liegenschaften

Die im Handlungsfeld "Verwaltung und kommunale Infrastruktur" aufgeführten Maßnahmen der energieeffizienten Erneuerung sind insbesondere bei der Sanierung des Rathauses und im Falle einer kommunalen Sanierung auch des Speichers zu berücksichtigen.

Insgesamt stellen der Klimaschutz und die Klimaanpassung Querschnittsthemen dar, die zukünftig bei den anstehenden Maßnahmen berücksichtigt werden müssen. Hier gilt es integrierte Lösungen zu finden, die einen nachhaltigen Umgang mit den Ressourcen ermöglichen.

Technische Infrastruktur

Die Stadtbetriebe Ahrensburg sind Eigentümer der Kanäle und Abwasserentsorgungsinfrastruktur.

Die Ahrensburger Innenstadt ist vollständig durch ein Trennkanalisationssystem erschlossen (Schmutzwasser- und Regenwasserkanäle). Diese werden weitestgehend im öffentlichen Straßenraum geführt. Die Regenwasserhauptsammler verlaufen durch die Straßen Woldenhorn, Am alten Markt und in südlicher Richtung über die Stormarnstraße zur Hagener Allee. Die Schmutzwasserhauptstränge der Innenstadt verlaufen in den Straßen Reeshoop, Schulstraße, sowie über die Kastanienallee zur Bagatelle und in südlicher Richtung in den Straßen Gerhardstraße, Hamburger Straße, Manfred-Samusch-Straße, Stormarnstraße.

Die öffentliche Schmutz- und Regenwasserkanalisation befindet sich nach aktuellem Kenntnisstand in einem überwiegend guten baulichen und hydraulischen Zustand. Das Sanierungskonzept der öffentlichen Kanalisation wird kontinuierlich auf Grundlage von Zustandsbewertungen fortgeschrieben. Hieraus werden für die Zukunft noch einige Sanierungsmaßnahmen in geschlossener Bauweise (Inlinersanierung) vorgesehen. Bei Ausbaumaßnahmen der Straßen wird im Bedarfsfalle auch abschnittsweise eine Erneuerung der Kanalisation in offener Bauweise erfolgen.

Zwischen 1988 und 1998 entstand im Norden der Stadt eine neue Kläranlage mit einer außergewöhnlichen Verfahrenstechnik, die ihren eigenen Strombedarf fast vollständig produziert. Diese ist auf 50.000 Einwohner ausgelegt.

4 Integrierte Bewertung

Auf der Grundlage der vorliegenden gesamtstädtischen und teilträumlichen Gutachten sowie eigener Begehungen und Analysen werden die vorliegenden funktionalen und städtebaulichen Stärken und Anknüpfungspunkte sowie Schwächen und Handlungsbedarfe zusammengefasst:

4.1 Stärken und Anknüpfungspunkte

Wohnen
• hohe Lagequalitäten für Wohnen verschiedener Zielgruppen aufgrund vielfältiger Infrastruktur (Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur, ÖPNV, soziale Infrastruktur) und stabiler Wohnungsmarkt • Vielfältige Wohnangebote (Geschosswohnungen, Seniorenwohnungen) in der Innenstadt • Vorliegende Flächenpotenziale in besonders attraktiver und verkehrsvermeidender Lage (insbes. Stormarnplatz)¹⁵¹
Wirtschaft / Gewerbe
• prosperierender Wirtschaftsstandort und attraktiver Standort für Dienstleistungsunternehmen
Einzelhandel / Gastronomie
• hoher Anteil an Einzelhandelsflächen in der Innenstadt • hoher Anteil an Nahversorgern in der Innenstadt • zahlreiche kleine inhabergeführte Läden • attraktive, altstädtisch anmutende Einkaufssituation in den "Drei Strahlen" • Kaufhaus Nessler und Wochenmarkt (mittwochs und samstags) als überregionale Magneten • überdurchschnittliche Kaufkraft • vielfältige Gastronomie in der gesamten Innenstadt
Kindertageseinrichtungen und Schulen, Jugendeinrichtungen, Senioren und medizinische Versorgung
• Zentrale Schulen in der Innenstadt: Förderschule und Grundschule mit Hort • verschiedene Kinderbetreuungsangebote in der Innenstadt (Kitas, Kleinkindgruppe) • verschiedene Jugendeinrichtungen mit unterschiedlichen Angeboten und gute Vernetzung der Jugendarbeit in der Innenstadt • hohe Anzahl zentral gelegener Seniorenwohnungen und Pflegeplätze • Konzentration der medizinischen Versorgung in der Innenstadt

¹⁵¹ vgl. HVV 2015

Grün- und Freiflächen

- Nähe der Innenstadt zu hochwertigen Grünanlagen und naturnahen Grünflächen (Auetal)
- hohe Durchgrünung der innerstädtischen Wohngebiete
- prägender historischer Baumbestand (Alleen, Große Straße)

Kultur und Tourismus, Freizeit und Sport

- traditionelles vereinsgetragenes Kulturangebot in verschiedenen Spielstätten und auf den Freiflächen der Stadt
- überregionale Ausstrahlung des Schlossmuseums und der Veranstaltungsorte
- innerstädtisch gelegene hochwertige Hotels mit guter Auslastung
- relativ gut erreichbare Freiflächen und Spielplätze im Innenstadtbereich, auch für Jugendliche (Bolzen, Skaterbahn)
- zentral gelegene Sportplätze in der Innenstadt
- junge Kooperation zwischen den Trägern der Kultureinrichtungen im Bereich Schloss / Gutshof

Verkehr / Mobilität

Motorisierter Individualverkehr

- Ostring und verlängerter Ostring übernehmen Funktion einer leistungsfähigen östlichen Stadtfahrt und entlasten das Stadtzentrum vom Kfz-Verkehr
- Hoher Anteil an Straßenabschnitten mit Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Innenstadt

Ruhender Verkehr

- ausreichendes Angebot an öffentlichen Parkplätzen im Stadtzentrum
- Parkieranlagen meist in günstiger Lage zu zentralem Einkaufsbereich (Rondeel/CCA)
- geringe Parkgebühren auch in zentralen Lagen, teilweise sogar kostenlose Parkplätze
- verschiedene Potenzialflächen für den ruhenden Verkehr

Rad- und Fußgängerverkehr

- kompakte gut erreichbare Innenstadt
- kontinuierliche Ausdehnung verkehrsberuhigter Bereiche in der Innenstadt
- teilräumliche Ansätze und Einzelmaßnahmen für hochwertige Radverkehrsanlagen (z.B. Hagen Allee)
- sukzessive Installation von hochwertigen Fahrradbügeln im Stadtzentrum und an den Bahnhöfen

Weiter: Verkehr / Mobilität**ÖPNV (Gesamtstadt)**

- Anbindung an zwei Bahnstrecken mit vielfältigen Direktfahrtbeziehungen
- Stadtbussystem mit vertaktetem Fahrplan
- gute Erreichbarkeit der Innenstadt durch umfangreiche Erschließung des städtischen Siedlungsgebietes
- Zentraler Verknüpfungspunkt (ZOB) in günstiger Lage zum Stadtzentrum bzw. zu wichtigen Verkehrszielen
- Hochwertige Fahrgastinformationen und ÖPNV-Marketing durch den HVV
- Tagsüber weitgehend koordinierte Anschlüsse Bus – Bahn am Bahnhof Ahrensburg

Stadtbild, Stadtstruktur und Baukultur

- barocke Stadtstruktur ist erhalten und weist in Teilen hohe gestalterische Qualitäten auf
- denkmalgeschützte oder potenziell denkmalgeschützte Gebäude konzentrieren sich im nördlichen Innenstadtbereich zwischen Altem Markt und Gutshof
- verschiedene denkmalgeschützte oder historische Grünflächen mit Entwicklungspotenzial
- interessante Blickbeziehungen
- überwiegend guter Zustand der Gebäudesubstanz
- Hagener und Manhagener Allee wirken mit zahlreichen stadtbildprägenden Gebäuden und qualitativ gestalteteten Straßenräumen kleinteilig und altstädtisch

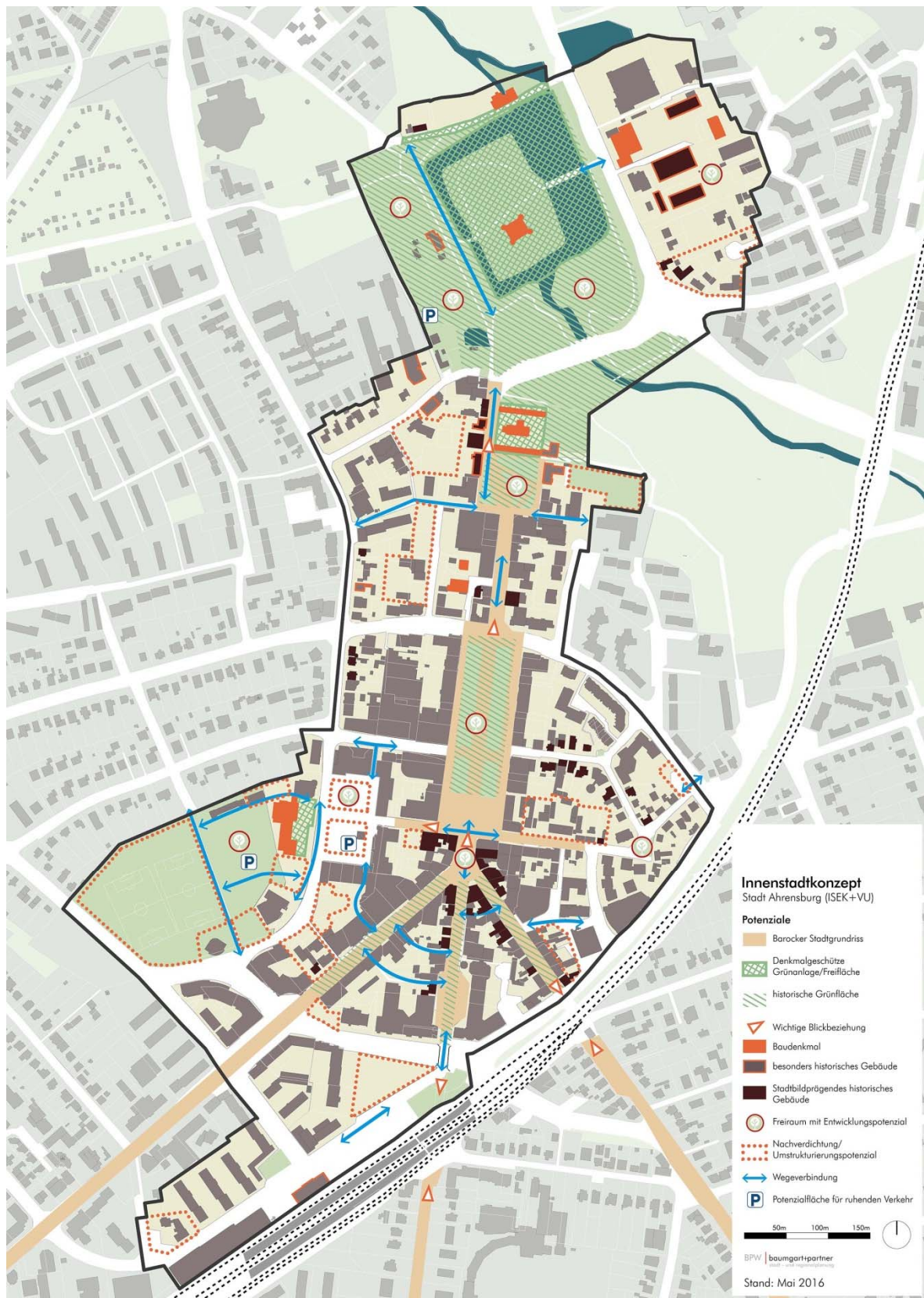


Abb. 78 Stärken und Potenziale der Innenstadt

4.2 Schwächen und Handlungsbedarfe

Wohnen
• Flächenkonkurrenz zwischen verschiedenen Nutzungen (Wohnen, Gewerbe/ Dienstleistungen, Einzelhandel) • geringe Flächenpotenziale in der Innenstadt (abgesehen vom Stormarnplatz) • sehr hohe und steigende Bauland- und Immobilienpreise • abnehmende Zahl belegungsgebundener Wohnungen bei gleichzeitig hohen Mieten
Wirtschaft / Gewerbe
• fehlender bezahlbarer Wohnraum für Arbeitskräfte mit geringen und teilweise auch mittleren Einkommen • stellenweise nicht funktionsgerechte Nutzungen (Autowerkstätten) oder besondere Nutzungsanforderungen (z.B. Ärztehäuser, Dialyseklínik)
Einzelhandel / Gastronomie
• Große Straße als „Barriere“ (Besucher- und Kundenströme verlieren sich) • rückläufige Passantenfrequenzen und wechselnde temporäre Leerstände in den südlichen Randbereichen der "Strahlen" und in der Großen Straße • geringe Sichtbarkeit der Querverbindungen • fehlender Elektrofachmarkt und Geschäfte für "Junge Mode" • nur Ansätze eines "Rundlaufs" vorhanden • fehlende Gastronomie an den attraktiven historischen Plätzen (Schloss, Gutshof, Alter Markt)
Kindertageseinrichtungen und Schulen, Jugendeinrichtungen, Senioren und medizinische Versorgung
• aktuell steigender Bedarf an Kinderbetreuungsplätzen • steigender Bedarf an barrierefreien Einrichtungen durch zunehmende Zahl an Senioren • fehlende Demenzpflegeplätze
Kultur und Tourismus, Freizeit und Sport
• innerstädtische "Randlage" von Schlossmuseum und Veranstaltungszentrum Marstall • geringe Koordination zwischen den zahlreichen kulturellen Angeboten und Trägern • Raumknappheit einzelner Nutzungen (VHS, Peter-Rantzau-Haus) sowie der Stadtverwaltung • ausbaufähiges Kulturangebot für Jugendliche (z.B. Kino)¹⁵² • unzureichende Verweilmöglichkeiten in den Freiräumen in der Innenstadt (Stormarnplatz, Große Straße, Schlosspark) • nicht ausreichend nutzbare oder defekte Spiel- und Sportangebote in der Innenstadt (Skateranlage)

¹⁵² Hinweis: Dessen Entwicklung ist aktuell auf einer Fläche am Bahnhof in Planung

Grün- und Freiflächen

- geringe Verweilqualitäten der Naherholungsgebiete (Schlosspark) und innerstädtischen Grünfläche (Stormarnplatz)
- Durchschneidung des Naherholungsgebietes Auetal durch die Brücke Lübecker Straße
- hohe Versiegelung des zentralen Innenstadtbereichs

Verkehr / Mobilität

Motorisierter Individualverkehr

- fehlende leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit des Stadtzentrums zur Aufnahme von Zielverkehren insbesondere ins GE Nord und zur Verlagerung von Durchgangsverkehren¹⁵³
- starke Kfz-Belastung vieler Hauptverkehrsstraßen mit negativen Auswirkungen auf die städtebauliche Verträglichkeit
- neuralgische Straßenabschnitte im Hauptverkehrsstraßennetz (AOK-Knoten)

Ruhender Verkehr

- hohe Anzahl kostenloser oder unbewirtschafteter Parkplätze im Stadtzentrum erschwert Steuerung des ruhenden Verkehrs und Verlagerung auf den „Umweltverbund“
- geringe Anreize für die Nutzung von Parkieranlagen in peripherer Lage
- Parkplatzdefizite für Pendler im Bereich des Bahnhofs bergen die Gefahr einer weiteren Verlagerung in die angrenzenden Wohngebiete
- wegfallende Parkplätze in der Alten Reitbahn und am Lindenhof
- schlechte Bewertung der Parkplatzsituation in der Innenstadt (vgl. Einzelhandelsuntersuchung)

Rad- und Fußgängerverkehr

- keine größeren zusammenhängenden Fußgängerbereiche im Stadtzentrum
- Lücken im Radwegenetz in der Innenstadt
- unzureichende Qualität der Radwege in der Innenstadt (zu schmal, schlechter Zustand)
- unzureichende Radwegeverbindung nach Gartenholz sowie in das Gewerbegebiet Nord
- zu geringe Zahl hochwertiger Abstellanlagen
- stellenweise fehlende barrierefreie Querungsmöglichkeiten und Laufwege in der Innenstadt
- "Brüche" bei den Fuß- und Radverkehrsanlagen
- Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern (Rondeel, Große Straße)

ÖPNV (Gesamtstadt)

- unzureichendes Angebot in den verkehrlichen Randzeiten
- teilweise unübersichtliche und umwegige Linienführung im Stadtverkehr
- Linien mit einem stündlichen Fahrtenangebot sind wenig geeignet, um Neukunden zu gewinnen
- keine systematische ÖPNV-Beschleunigung
- keine Zubringerverkehre zum Regionalexpress (RE) von/nach Hamburg

¹⁵³ Das Thema der Innenstadtumfahrung kann im Rahmen dieses Konzeptes nicht gelöst werden.

Stadtbild, Stadtstruktur und Baukultur

- fehlende Orientierungen und nicht erkennbare Innenstadtengänge
- sehr unterschiedlich gestaltete Straßen- und Stadträume aus verschiedenen "Epochen", stellenweise mit Erneuerungsbedarf
- keine gestalterische und funktionale Verbindung zwischen den "Drei Strahlen" und dem Schlossbereich
- eingeschränkte Erlebbarkeit der historischen barocken Achse der Großen Straße durch parkende Autos
- Modernisierungsrückstände der beiden Gebäude im Übergangsbereich zwischen Rondeel und Großer Straße (unattraktive Eingangssituation)
- Unterbrechung der historischen Allee im Bereich der Hamburger Straße
- Durchschneidung der historischen Stadtstruktur an verschiedenen Stellen: Bei der Doppelreihe/Woldenhorn, Lübecker Straße und Bahnlinie (Hagener und Manhagener Allee)
- stellenweise Brachflächen oder ungeordnete Parkplatzflächen entlang ehemaliger "Rückseiten"
- gestalterische Überprägung von Erdgeschoss im Bereich der Strahlen
- stellenweise hoher Sanierungsbedarf im Bereich historischer Bausubstanz (Speicher, Am Alten Markt)

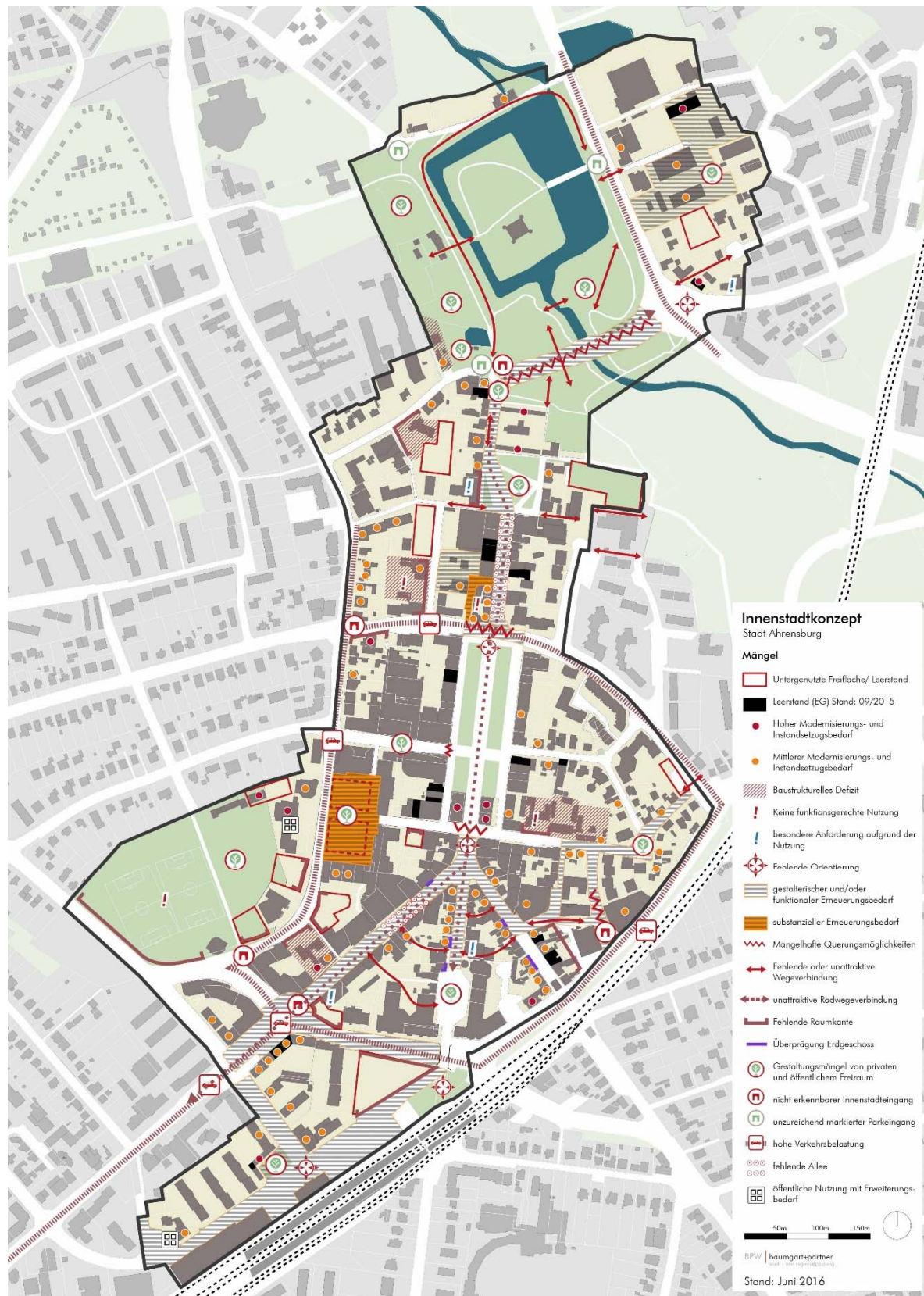


Abb. 79 Schwächen und Handlungsbedarfe in der Innenstadt

5 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

5.1 Entwicklungsziele

Die Entwicklungsziele bilden den strategischen Handlungs- und Orientierungsrahmen für zukünftige Planungen und zeigen perspektivisch auf, welche zentralen Aufgaben innerhalb der kommenden Jahre im Fokus stehen. Abgeleitet aus den bestehenden Konzepten, Gutachten und Überlegungen wurden die bereits bestehenden Handlungsbedarfe durch die Erkenntnisse aus der Analyse und den Beteiligungsveranstaltungen ergänzt und in entsprechende Zielformulierungen gebracht. Diese wurden mit der Stadtgesellschaft auf diversen Veranstaltungen hinsichtlich ihrer inhaltlichen Zielrichtung rückgekoppelt und von den Akteuren vor Ort bestätigt. Die Ziele knüpfen dabei an die Stärken und Potenziale an. Folgende **neun Ziele** werden **für die Innenstadt** formuliert:

Stadtplätze, Straßenräume und Grünflächen laden zum Verweilen ein und werden durch die Gestaltung und Funktion miteinander verbunden.

Das gastronomische und kulturelle Angebot stärkt die historischen Besonderheiten der Stadt.

In der Innenstadt entstehen neue Wohnangebote für verschiedene Zielgruppen.

Die Innenstadt wird barrierefrei gestaltet.

Stadtbildprägende Gebäude und der historische Stadtgrundriss bilden den gestalterischen Rahmen.

Ein vielfältiges Einzelhandelsangebot konzentriert sich in der südlichen Innenstadt.

Die Innenstadtentwicklung wird zur gemeinsamen Aufgabe und fördert die Identifikation.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer wird verbessert und die Verkehrsbelastung reduziert.

Freizeit-, Kultur- und Bildungsangebote für unterschiedliche Nutzergruppen beleben die Innenstadt.

Damit wird an die Visionen aus der Zukunftswerkstatt sowie an das gesamtstädtische ISEK angeknüpft. Ahrensburg soll dem entsprechend als "liebens- und lebenswerter Wohn- und Arbeitsstandort, generationenübergreifend von Jung bis Alt" erhalten bleiben, bei der die Innenstadt als Ort der Identifikation, der Versorgungseinrichtungen und des soziokulturellen Lebens eine zentrale Rolle spielt und weiter gestärkt werden soll (vgl. Zukunftswerkstat 2008).

Stadtbildprägende Gebäude und der historische Stadtgrundriss bilden den gestalterischen Rahmen

Mit dem barocken Stadtgrundriss verfügt die Ahrensburger Innenstadt über ein einzigartiges Alleinstellungsmerkmal im Hamburger Umland. Gleichzeitig finden sich punktuell entlang dieses Grundrisses verschiedene stadtbildprägende historische sowie denkmalgeschützte Gebäude.

Der Weg vom Bahnhof bis zum Schloss führt vollständig durch diesen historischen Stadtgrundriss. Dieser wird jedoch aufgrund von Barrieren und unterschiedlichen Gestaltungselementen weder für Neu-Ahrensburger noch für interessierte Besucher eindeutig erkennbar. Insbesondere im nördlichen Innenstadtbereich, rund um das historische Herz der Stadt, den Alten Markt, ist der barocke Raum ein Verkehrsraum ohne jede Aufenthaltsqualität.

Diese zurzeit unterschiedlich gestalteten Teilräume sollen daher sowohl funktional als auch gestalterisch zusammengefügt und als eine Einheit erlebbar gemacht werden.

Herausforderungen und wichtige Impulse

- Verbindung herstellen vom Bahnhof bis zum Schloss
- Intuitive Wegeführung und gute Nutzbarkeit für Fußgänger und Radfahrer im gesamten barocken Stadtgrundriss
- zusammenhängende Gestaltung unter Berücksichtigung der Funktionalität und Barrierefreiheit sowie der historischen Lindenalleen

Das gastronomische und kulturelle Angebot stärkt die historischen Besonderheiten der Stadt

Um die Identität der Innenstadt zu stärken und die historischen Besonderheiten auch langfristig zu bewahren und zu stärken, sind insbesondere die Orte entlang des barocken Grundrisses, die Orte um die Baudenkmale sowie die Gartendenkmale und historischen Grünflächen zu qualifizieren und weiter zu entwickeln.

Dort sollen attraktive Aufenthaltsbereiche entstehen, die zum Verweilen einladen. Mit gastronomischen Angeboten in den "Drei Strahlen", an der Ostseite der Großen Straße sowie in einer der beiden Alten Katen bestehen bereits gute Ansatzpunkte, die weiter entwickelt werden können.

Darüber hinaus muss insbesondere der Alte Markt, der Schlosspark und der Gutshofbereich durch eine Ergänzung der Nutzung und eine Qualifizierung der Außenräume gestärkt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Ansiedlung privater Gastronomie und Freizeitangebote nur geringfügig beeinflusst werden kann. Es können jedoch Rahmenbedingungen geschaffen werden, im Sinne von attraktiven Räumen, damit sich entsprechende Nutzungen ansiedeln können

Herausforderungen und wichtige Impulse

- Neue gastronomische oder kulturelle Nutzungen an markanten historischen Punkten der Stadt mit Freiraumbezügen

Stadtplätze, Straßenräume und Grünflächen laden zum Verweilen ein und werden durch die Gestaltung und Funktion miteinander verbunden

Die Stadt Ahrensburg verfügt über ein – im Verhältnis zur Stadtgröße – bemerkenswertes System unterschiedlicher öffentlicher Freiräume, in Form von attraktiven Straßenräumen (hier zu nennen die Straßen des historischen Stadtgrundrisses) sowie verschiedenen Platzräumen (Rondeel, Rathausplatz, Große Straße, Alter Markt). Mit dem Schlosspark und der Aue ist sie gleichzeitig von einem attraktiven Grünraum durchzogen, der auch für Naherholung und Tourismus eine besondere Bedeutung besitzt.

Viele dieser Räume verfügen jedoch nur über eine eingeschränkte oder geringe Aufenthaltsqualität. Es fehlen Verweilmöglichkeiten, sie werden als Parkplatz genutzt oder sie sind gestalterisch wenig attraktiv.

Die "Drei Strahlen" bedürfen zur Stärkung der Aufenthaltsqualität eine Entlastung vom ruhenden Verkehr, ebenso wie der Rathausplatz. Diese Aufenthaltsqualität kann dazu beitragen die lebendige Atmosphäre der Innenstadt weiter zu entwickeln und die Erlebnisqualität des Einkaufens zu steigern.

Bei dem Alten Markt und dem Schlosspark handelt es sich eher um ruhigere Bereiche, die der Naherholung und dem Tourismus sowie einer temporären Freizeitnutzung zugeführt werden können.

Herausforderungen und wichtige Impulse

- Platzbereiche mit attraktiven Verweilangeboten, insbesondere um historische, denkmalgeschützte Gebäude
- Aufwertung der vorhandenen Straßenräume und Platzbereiche mit unterschiedlichen Qualitäten:
 - "Drei Strahlen": Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Reduzierung des ruhenden Verkehrs und des Parksuchverkehrs (→ Verlagerung an den Innenstadtrand)
 - Rathausplatz: Belebung und intensivere Nutzung durch Reduzierung des oberirdischen ruhenden Verkehrs und Ergänzung durch einen Einzelhandelsmagneten (→ Verlagerung in eine TG)
 - Klaus-Groth-Straße: Attraktivierung des Straßenraums
 - Große Straße: punktuelle Nutzungsergänzung des attraktiven Straßenraums für bestimmte Zielgruppen (Kinder, Senioren...)
 - Alter Markt: Neugestaltung und punktuelle Nutzungsergänzung (z.B. Außengastronomie) in Abstimmung mit den Anliegern
 - Schlosspark: Attraktivierung der Schlossparkeingänge, Verbesserung der Wegeverbindungen, Grünpflege, punktuelle oder temporäre Nutzungsergänzung (z.B. attraktiver Spielplatz) als Ergänzung zum Naherholungs-, Freizeitangebot

Ein vielfältiges Einzelhandelsangebot konzentriert sich in der südlichen Innenstadt

Die Ahrensburger Innenstadt verfügt besonders in ihrem südlichen Bereich um die "Drei Strahlen" bis zur Klaus Groth-Straße über ein vielfältiges attraktives Einzelhandelsangebot, das sowohl Nahversorgung als auch Angebote des periodischen Bedarfs umfasst. An dieser Stelle findet sich eine von vielen Besuchern geschätzte "altstädtische" Atmosphäre der Stadt.

Angesichts von Konzentrationsprozessen im Einzelhandel gilt es dieses Angebot zu erhalten und durch Nutzungsergänzungen zu stärken. Die Verknüpfung des Einzelhandels mit Gastronomie, Kultur und Freizeit trägt dazu bei, die Erlebnisqualität der Innenstadt zu steigern und diese attraktiv zu erhalten.

Herausforderungen und wichtige Impulse

- Ergänzung der Innenstadt durch neue Einzelhandelsmagnete (junge Mode, Elektrofachmarkt) an zentraler Stelle in der südlichen Innenstadt
- Nutzung der vorhandenen Flächenpotenziale in der südlichen Innenstadt für Einzelhandel

Freizeit-, Kultur- und Bildungsangebote für unterschiedliche Nutzergruppen beleben die Innenstadt

Neben den Angeboten des Einzelhandels gewinnt zunehmend auch die Möglichkeit des "Erlebnisses" an Bedeutung bei der Wahl des Einkaufsortes. Innenstädte profitieren von der Möglichkeit "Erledigungsketten" zu bilden und gleichzeitig auch eine Freizeitgestaltung in einem attraktiven Umfeld zu ermöglichen. Für Innenstädte wird es zunehmend wichtiger eine Vielzahl unterschiedlicher und regelmäßiger Angebote vorzuhalten, die sich gegenseitig ergänzen, um die Aufenthaltsdauer zu erhöhen und die Kunden zu halten.

Um den Einzelhandel in der südlichen Innenstadt zu stärken, ist daher eine Nutzungsergänzung (beispielsweise durch die unter Raumknappheit leidende VHS oder eine Attraktivierung der vorhandenen öffentlichen und gut besuchten Angebote (Bibliothek/VHS) sinnvoll.

Doch auch die nördlichen Innenstadt, insbesondere der Alte Gutshof und das Schloss profitieren von einer Ergänzung durch weitere attraktive Angebote.

Herausforderungen und wichtige Impulse

- Weitere belebende Freizeitangebote für alle Generationen tagsüber und in den Abendstunden
- Neue interessante Angebote mit regionaler Ausstrahlung im Schloss- und Gutshofbereich

In der Innenstadt entstehen neue Wohnangebote für verschiedene Zielgruppen

Auch das Wohnen trägt zur Belebung und Frequentierung des Stadtkerns bei. Insbesondere vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung sowie der Pluralisierung der Lebensstile ist auch ein verstärktes Interesse an innerstädtischen Wohnangeboten auszumachen.

Die Innenstadt Ahrensburgs verfügt bereits über vielfältige Wohnangebote (u.a. verschiedene Seniorenwohneinrichtungen). Allerdings kann bereits heute der anhaltend hohen Nachfrage, insbesondere nach bezahlbarem Wohnraum für junge Haushalte, in der Innenstadt nicht ausreichend begegnet werden. Die Zahl preisgünstiger Wohnungen nimmt kontinuierlich ab.

In der Innenstadt gibt es - abgesehen vom Stormarnplatz - nur noch wenige Flächen, die sich für eine Ergänzung durch neue Wohnangebote eignen. Darunter befinden sich einige Blockinnen- oder -randbereiche im Gebiet Lohe/Königstraße sowie einige Flächen in der nördlichen Innenstadt.

Diese vorhandenen Flächen gilt es für eine Wohnbebauung weiter zu entwickeln.

Herausforderungen und wichtige Impulse

- Bezahlbarer Wohnraum (öffentlich geförderter Wohnungsbau)
- Nachverdichtung und Entwicklung von Brachen

Die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer wird verbessert und die Verkehrsbelastung reduziert

Die Innenstadt profitiert von ihrer zentralen Lage und sehr guten Erreichbarkeit durch alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten. Allerdings sind sowohl ÖPNV als auch MIV durch die Situation am ZOB sowie die Überlastung des AOK-Knoten in ihrer Funktionsfähigkeit eingeschränkt. Auch die Situation des ruhenden Verkehrs wird bereits seit Jahren von Kunden und Einzelhändlern gleichermaßen als unbefriedigend beschrieben. Dies bezieht sich auf die Parkdauer sowie die Anzahl der Parkplätze. Gleichzeitig befürwortete die Mehrheit der Teilnehmer der Fachgespräche und der Bürgerwerkstatt eine autoarme oder gar autofreie Innenstadt.

Darüber hinaus ist die Durchquerbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr sowie für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer nicht optimal.

Daher gilt es Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.

Herausforderungen und wichtige Impulse

- Verbesserung der Situation für den ÖPNV und MIV (Bahnhof, AOK-Knoten)
- Erhalt der Anzahl der Parkplätze sowie geschäftsnaher Parkplätze in der Innenstadt
- Verlagerung von Parkplätzen aus dem zentralen Innenstadtbereich
- Parkraumkonzept für den Schlossbereich
- Aufwertung und Herstellung durchgängiger Radwegeachsen
- Verbesserung der Fußwegeverbindungen, auch bezüglich der Barrierefreiheit

Die Innenstadt wird barrierefrei gestaltet.

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels gewinnen barrierearme Wege zunehmend an Bedeutung. So kann eine Innenstadt nur funktionieren, wenn entsprechende Wege angelegt und gepflegt werden, die den veränderten Ansprüchen Rechnung tragen. Aufgrund von unterschiedlichen Bodenbelägen sowie verschiedenen Barrieren im öffentlichen Raum ist die Innenstadt zurzeit nicht barrierefrei durchquerbar. Dies schränkt mobilitätseingeschränkte Personen oder auch ältere Menschen, von denen viele in den innerstädtischen Senioreneinrichtungen leben, stark in ihrer Nutzung ein.

Auch im Schlosspark und rund um den Alten Markt gibt es verschiedene Barrieren in Form von nicht begehbaren Wegen oder unzureichenden Querungsmöglichkeiten.

Daher gilt es im Zuge der Erneuerung von Straßenräumen bzw. der Umgestaltung des Schlossparks die Barrierefreiheit zu verbessern.

Herausforderungen und wichtige Impulse

- Herstellung der Barrierefreiheit im gesamten Innenstadtbereich
- Verbesserung von Querungsmöglichkeiten

Die Innenstadtentwicklung wird zur gemeinsamen Aufgabe und fördert die Identifikation.

Die Innenstadt ist ein entscheidender Identifikationspunkt der Stadt Ahrensburg. Dabei spielt neben den Einkaufsmöglichkeiten insbesondere das Schloss Ahrensburg eine identitätsstiftende Rolle.

Gleichzeitig verfügt die Innenstadt über eine Vielfalt an Akteuren (Eigentümer, Einzelhändler, Gewerbetreibende, Schlossstiftung, Kirche etc.), die dazu beitragen diese lebendig und attraktiv zu erhalten. Nur gemeinsam kann es daher gelingen die Attraktivität zu bewahren und zu verbessern.

Daher braucht es gute Kommunikationsstrukturen, um zu akzeptierten und auch künftig tragfähigen Lösungen zu gelangen und das Bewusstsein um gemeinsame Lösungen zu verbessern. Ein gemeinsames Budget, im Sinne eines Verfügungsfonds, kann dazu beitragen Kommunikationsstrukturen aufzubauen und langfristig zu etablieren

Herausforderungen und wichtige Impulse

- Entwicklung von dauerhaften Kommunikationsstrukturen
- Entwicklung eines Verfügungsfonds für kleinere Maßnahmen

5.2 Räumliche Handlungsschwerpunkte

Um die Handlungsbedarfe räumlich konkreter zu beschreiben, wurde das Untersuchungsgebiet der Innenstadt in insgesamt dreizehn Teilbereiche unterteilt (inkl. des später ergänzten Bahnhofsbereichs).

Die einzelnen Teilbereiche verfügen jeweils über sehr unterschiedliche Qualitäten und Handlungserfordernisse, die im folgenden Abschnitt aufgezeigt werden. Für einzelne, besonders prominente Bereiche rund um das Rathaus (Stormarnplatz, Rathausplatz) sowie für den Schlosspark liegen bereits Konzepte aus den vergangenen Jahren vor, die ebenfalls beschrieben werden, da diese teilweise wichtige Anknüpfungspunkte bieten.

Die vorgeschlagenen Ziele und Maßnahmenempfehlungen für die Teilbereiche ergeben sich sowohl aus der städtebaulichen Analyse, den Gesprächen mit den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der verschiedenen Veranstaltungen sowie den begleitenden Fachgutachten.

Dabei wird an dieser Stelle noch nicht unterschieden in privat finanzierte Maßnahmenempfehlungen und Maßnahmen, die mit Städtebaufördermitteln umgesetzt werden.

Bei allen unten beschriebenen Empfehlungen ist zu berücksichtigen, dass grundsätzlich und systematisch im Rahmen des Umbaus der vorhandenen Straßenräume Barrieren im Bereich der Wegequalitäten, Querungen, Zugänge, Ausstattungen und Möblierungen abgebaut werden müssen.

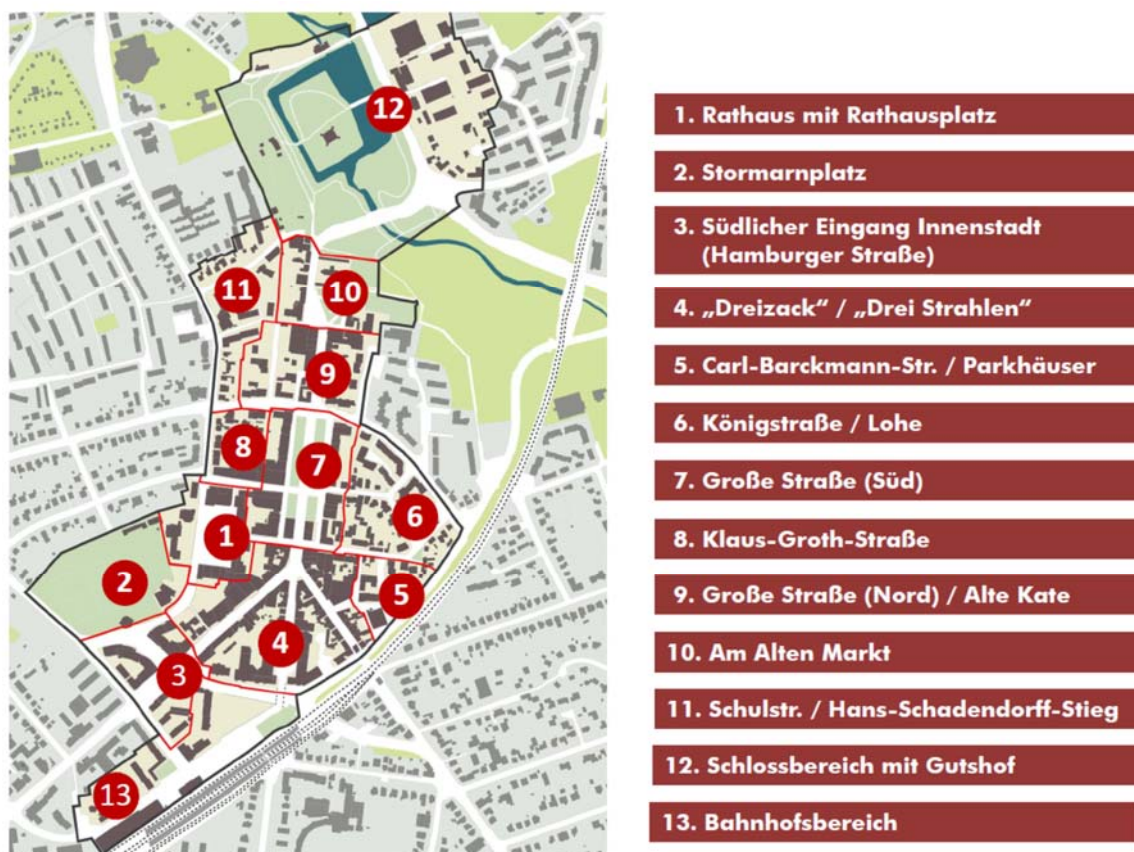


Abb. 80 Untersuchte Teilbereiche

1 Rathaus mit Rathausplatz



Rathausplatz und Rathaus entstanden Anfang der 1970er Jahre. Die nördliche Randbebauung stammt ebenfalls aus den 1970er Jahren, der Klinkerbau auf der Südwestseite ist - ebenso wie das ursprünglich als Ratssaal vorgesehene, jedoch als Bibliothek genutzte Gebäude - erst in den 1980er Jahren entstanden. Dadurch ergibt sich kein einheitliches Bild des Platzrandes. Rathaus und Vorplatz wurden im Jahr 2014 unter Denkmalschutz gestellt.

Qualitäten und Potenziale



- Aufgrund der Planung und Ausführung des Rathauses aus einem Guss, unter Verwendung innovativer handwerklich hochwertiger Bautechniken bei Details und bei der Innenraumgestaltung denkmalgeschütztes Rathausgebäude mit vorgelagertem Rathausplatz
- Rathausplatz ist vielseitig nutzbar: Markt, Flohmärkte, Feste, Treffpunkt
- Südlicher Rathausplatz: gastronomische Nutzung im Sommer unter Schatten spendenden Arkaden und amerikanischen Eichen
- Standort des Wochenmarktes (mittwochs und samstags)
- Lage am Laufweg zwischen Nessler und CCA => wichtigste Potenzialfläche für weiteren Einzelhandelsmagneten
- vorhandene Parkplätze in zentraler Lage, die nördliche Hälfte des Platzes ist mit einer Tiefgarage unterkellert
- größter städtischer Platz

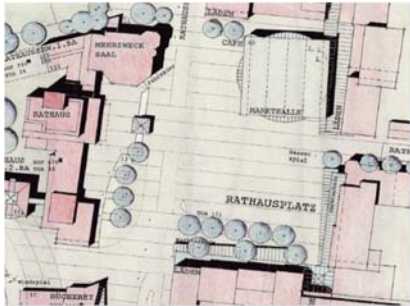
Defizite und Handlungsbedarfe



- überdimensionierter Platzraum mit heterogener Randbebauung (Hinweis: Das optimale städtebauliche Verhältnis von Randbebauung und Entfernung zwischen den Gebäuden: liegt bei 1:3 bis 1:6. Hier beträgt es 1:8)
- Dominanz des ruhenden Verkehrs, mangelhafte Aufenthaltsqualität sowie mangelhafte Barrierefreiheit aufgrund der Oberflächengestaltung
- Durchschneidung von Rathausvorplatz und Rathausplatz durch Manfred-Samus-Straße
- hohe Pflegebedürftigkeit der amerikanischen Eichen
- sanierungsbedürftiges Rathaus, fehlende Büros und Besprechungsräume (ermittelter Zusatz-/ Neubaubedarf von ca. 408m² reiner Bürofläche + Verkehrs- und Sonderflächen => Neubaubedarf: ca. 800 - 1000m²)
- Verwaltung in provisorischem Pavillon untergebracht
- Fehlender Ratssaal und Fraktionsräume (Kosten für Miete)
- mangelnde Barrierefreiheit der Bibliothek

Vorliegende Konzepte und Ideen

Seit vielen Jahren werden Überlegungen für die Umgestaltung des Rathausplatzes angestellt, die in verschiedene Wettbewerbe, Gutachterverfahren und Ideen mündeten. Dabei gehen viele Entwürfe von einer Teilbebauung (entweder im nördlichen oder im südlichen Abschnitt) des Rathausplatzes aus.



1991 Gutachterverfahren Stormarnplatz / Rathausplatz

Alle prämierten Entwürfe haben eine Bebauung des Rathausplatzes, überwiegend im nördlichen Bereich vorgeschlagen (vgl. nebenstehende Abb.: Planwerk 3 mit S. Wiens und Büro Schaper, Steffen, Runtsch).



2001 Ideenwettbewerb Stormarnplatz / Rathausplatz

Die Ideen aus dem Gutachterverfahren zum Rathausplatz bzw. der Bebauung im nördlichen Bereich wurden durch verschiedene Vorschläge zu unterschiedlichen Baukörpern konkretisiert (vgl. nebenstehende Abb.: Trapez Architektur + Kontor Freiraumplanung).



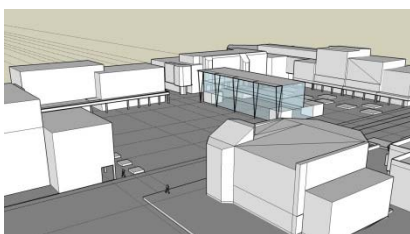
2002/2003 Diplomarbeit FH Lübeck

In einer Diplomarbeit (vgl. nebenstehende Abb.: Bearbeiter Erxleben und Krömeke) wurde eine Bebauung für beide Teile des Rathausplatzes vorgeschlagen.



2006 Vorschlag für die Bebauung des nördlichen Rathausplatzes

Im Jahr 2006 wurde der Vorschlag eines Grundeigentümers zur Bebauung des nördlichen Rathausplatzes (vgl. nebenstehende Abb.: Kitzmann Architekten) aufgegriffen.



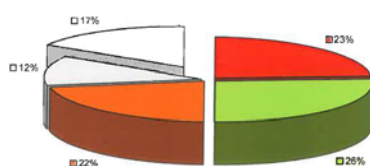
2010 Ideen für eine Markthalle auf dem südl. Rathausplatz

Im Jahr 2010 entwickelte das Ahrensburger Büro Westphal im Auftrag eines potenziellen Investors den Entwurf einer Markthalle (vgl. nebenstehende Abb: Westphal Architekten).



2011 Umfrage zur Bebauung des Rathausplatzes

Eine Umfrage zur Bebauung des Rathausplatzes verdeutlichte, dass in der Stadt sehr unterschiedliche Vorstellungen zum künftigen Umgang mit diesem Stadtraum bestehen (vgl. nebenstehende Abb.: Stadt Ahrensburg 2011).



■ baulich (Gebäude)

■ freiräumlich (Park, Grün, Bäume)

■ künstlerisch (Stadtmobiliar, Bänke, Brunnen, Überdachungen)

■ Oberfläche/ Verkehr/ Bus/ Parken

Fazit

Das sanierungsbedürftige denkmalgeschützte Rathaus sollte mit den Mitteln der Städtebauförderung denkmalgerecht saniert werden. Daneben sollten die für die Verwaltung und Politik weiteren notwendigen Räume auf der Grundlage eines Raumprogramms in einem Neubau in der Nähe des Rathauses entwickelt werden (siehe Teilbereich 2 Stormarnplatz).

Die Umgestaltung und/oder Bebauung des Rathausplatzes ist in der Stadt seit vielen Jahren Thema. Jedoch besteht nach wie vor kein Konsens, ob eine Bebauung erfolgen soll bzw. wenn ja, wo diese sinnvollerweise platziert wäre und welcher Nutzung diese dienen kann. Hinsichtlich des Ziels der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Barrierefreiheit des Rathausplatzes besteht dagegen Konsens. Eine neue Gestaltung des Rathausplatzes (Pflasterung, neue Aufteilung der Platzfläche) ist aufgrund der aktuellen Nutzung als Parkplatz und der mangelnden Barrierefreiheit unumstritten und soll daher im Rahmen der Städtebauförderung umgesetzt werden.

Die Anzahl der Parkplätze soll dabei grundsätzlich in diesem Bereich erhalten bleiben, da es sich dabei um einen der zentralen Einkaufsbereiche der Stadt handelt. Allerdings müssen diese nicht zwingend oberirdisch auf dem Rathausplatz verbleiben, sondern können zum einen in eine neue Tiefgarage unter den Platz sowie in eine weitere Tiefgarage unter den Stormarnplatz verlagert werden.

Bei der Umgestaltung sollten Rathausplatz und Rathausvorplatz besser miteinander verbunden und die Trennwirkung der Manfred-Samusch-Straße verringert werden. Der für die Stadt wichtige Wochenmarkt soll weiterhin auf dem Rathausmarkt stattfinden. Die Markthändler besitzen kein Interesse an einem neuen Standort in der Großen Straße.

Laut Einzelhandelsgutachten stellt der Rathausplatz zudem das wichtigste Entwicklungspotenzial für die Ergänzung des Einzelhandels durch einen neuen Magneten (H&M, Elektrofachmarkt) dar, da dieser auf dem Laufweg zwischen Hamburger Straße und CCA liegt. Die Bebauung sollte mit dem Bau einer neuen Tiefgarage unter der nördlichen Platzhälfte kombiniert werden, die einen Großteil der überirdisch wegfallenden Parkplätze aufnehmen kann.

Für die Bebauung ist aufgrund der prominenten Lage und der Nähe zum Denkmal Rathaus eine hochwertige Architektur erforderlich, die von allen vier Seiten attraktiv ist. Eine Tiefgaragenein- und -ausfahrt muss in den Platzraum integriert werden. Um dies zu gewährleisten, ist ein kombinierter Investoren/Architektenwettbewerb (Erwerberauswahlverfahren) notwendig.

Als Nutzung ist im EG und evtl. auch im 1. OG Einzelhandel vorgesehen, in den Obergeschossen Büros oder öffentliche Nutzungen. Die Gebäudehöhe solle die der an den Platz grenzenden Gebäude etwas unterschreiten.

Die Bebaubarkeit des nördlichen oder des südlichen Rathausplatzes wurde sorgfältig gegeneinander abgewogen (vgl. Abwägung Bebauung nördlicher oder südlicher Rathausplatz).

Die Möglichkeit des Erhaltes des Wochenmarktes auf der nördlichen Platzhälfte wurde ebenfalls geprüft (vgl. Exkurs "Wochenmarkt").

Abwägung: Bebauung nördlicher oder südlicher Rathausplatz

Argumente	Südhälfte	Nordhälfte
Platzgröße (innerhalb der Baufluchten)	3.159 qm groß => Fläche ist rund 200 qm größer und damit flexibler nutzbar	2.947 qm groß
Flächenverfügbarkeit	Fläche ist uneingeschränkt verfügbar	Fläche unter dem Platz ist seit 1967 in Erbpacht vergeben. Vertrag läuft noch bis 31.12.2066.
Wirtschaftlichkeit der Bebauung	Bebauung ist voraussichtlich wirtschaftlicher möglich, da keine vorhandene TG berücksichtigt werden muss	Neubau muss vorhandene TG berücksichtigen => gesamte Platzfläche muss komplett aufgerissen werden
Beitrag zur Attraktivierung des Platzes	Die Südhälfte weist über heterogene und weniger attraktive Randbebauung auf ¹	Nordhälfte weist über attraktivere und einheitlichere Randbebauung auf als die Südhälfte ²
Beeinträchtigung von Grünstrukturen	Vorhandene Bäume müssen bei Bebauung ersetzt werden	Grünstrukturen werden nicht beeinträchtigt
Integration der Bibliothek bzw. des als Ratssaal vorgesehenen Gebäudes in den Platz	Bebauung der Südhälfte ermöglicht transparente Integration des Gebäudes in den Platzraum	Gebäude würde durch einen Neubau verdeckt
Wahrnehmbarkeit des Denkmals Rathaus	Das Denkmal Rathaus wird teilweise verdeckt, der zentrale Turm bleibt vollständig sichtbar ³	Das Denkmal Rathaus bleibt fast vollständig wahrnehmbar

Ziele	Maßnahmen
▪ Entwicklung eines attraktiven Stadtplatzes mit hoher Aufenthaltsqualität durch ○ Verkleinerung des Platzes ○ gestalterische Zusammenführung von Rathausvorplatz und Rathausplatz ○ Reduktion des ruhenden Verkehrs auf dem Platz ▪ Stärkung des Einzelhandels durch zusätzlichen Magnetbetrieb am vorhandenen Rundlauf ▪ Sanierung Rathaus ▪ Schaffung weiterer Räume für Verwaltung und Politik in Rathausnähe	▪ Bebauung des südlichen Rathausmarktes: Vorbereitung durch Investoren/Architekturwettbewerb (Einzelhandel und barrierefreie öffentliche Toilette in den Untergeschossen, Büro /Dienstleistungen in den Obergeschossen + barrierefreie öffentliche Tiefgarage mit Anschluss an die vorhandene TGA) (1) ▪ Umgestaltung von Rathausplatz, Rathausumfeld und Stormarnplatz: Vorbereitung durch freiraum-/verkehrsplanerischen Wettbewerb unter Berücksichtigung des Wochenmarktes und der denkmalpflegerischen Belange (→ Teilbereich Stormarnplatz)(2) ▪ Sanierung Rathaus unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange (3) ▪ Neubau für weitere Verwaltungsnutzungen als Ersatz des heutigen Pavillons (4) (Stormarnplatz) ▪ Sanierung Bibliotheksgebäude und Umnutzung als Ratssaal (5) (Stormarnplatz)

Exkurs: Konzentration Wochenmarkt auf der nördlichen Platzhälfte

Laut Auskunft der Marktverwaltung sind aktuell 49 Markthändler angemeldet. Davon kommen 40 Händler an beiden Tagen, 9 Händler nur an einem Tag. Diese bezahlen 403 laufende Meter im Voraus.

Dazu kommen noch weitere nicht angemeldete Markthändler: 47% der Markthändler bezahlen ihre Marktgebühren jeweils am Markttag. Sie beanspruchen an beiden Tagen in der Regel bis zu 354 Meter Marktstände (laut Abrechnung der Marktverwaltung). Dies bedeutet, dass insgesamt an beiden Markttagen 757 Standmeter benötigt werden.

Eine überschlägige Prüfung der Standmeter hat ergeben, dass auf dem nördlichen Rathausplatz rund 401 Standmeter pro Markttag zur Verfügung stehen, wenn die Stände enger zusammen stehen und die parkenden Lieferfahrzeuge nach Anlieferung einen Stellplatz aufsuchen.

Dabei handelt es sich laut Zählung von Juni 2016 um rund 15 Kfz in Sprinter bzw. VW-Bus-Größe und zwei kleine LKW.

Als Parkplatz während der Markttag kommen die folgenden Standorte in Frage, die im weiteren Verfahren (bei Bebauung des Rathausplatzes) zu prüfen sind:

1. Unterbringung in einer der beiden neuen Tiefgaragen (unter Rathausplatz oder unter dem Stormarnplatz)
2. Unterbringung im Straßenraum (bspw. vor dem Peter-Rantzau-Haus und entlang der Manfred-Samusch-Straße)
3. Unterbringung auf dem kleinen Parkplatz hinter dem Rathaus (möglicherweise auch anstelle des Verwaltungspavillons, falls der Neubau der Verwaltung zwischen Rathaus und PRH entstehen wird)



Abb. 81 Der Rathausplatz während des Wochenmarktes, eher Parkplatz als attraktiver Marktplatz

2 Stormarnplatz



Die große Freifläche am Rande der Innenstadt wird seit den 1930er Jahren des letzten Jahrhunderts als Sportfläche genutzt und wurde nach und nach, beginnend mit dem Bruno Bröker Haus in den 1930er Jahren, an den Rändern durch öffentliche Nutzungen bebaut.

In den Jahren 2008/2009 erhielt der Platz mit der Umgestaltung der beiden westlichen Sportflächen (Kunst-rasen, Beleuchtung, Umzäunung) sowie der Aufgabe des Fußballrasenplatzes im östlichen Bereich sein heutiges Aussehen.

Ursprünglich befand sich an dieser Stelle der Reitplatz des Schlossgutes, der der angrenzenden Straße (An der Reitbahn) den Namen verlieh (vgl. Stadtarchiv Ahrensburg).

Qualitäten und Potenziale



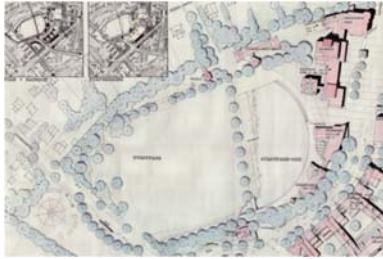
- verschiedene gut angenommene zentrale Nutzungen: vereinsgenutzte Sportplätze, Skateranlage (mit regionaler Ausstrahlung), Jugendeinrichtungen, Peter-Rantzau-Haus sowie temporäre Veranstaltungen: Flohmarkt, Zirkus)
- Baumbestand, Reste des Ovals der ehemaligen Reitbahn
- Die im Jahr 2007/2008 sanierten Sportplätze, die in bester innerstädtischer Lage liegen, stellen mittelfristig ein wichtiges Wohnbaupotenzial dar.

Defizite und Handlungsbedarfe



- fehlende räumliche Fassung an der Manfred-Samusch-Straße
- stellenweise Dominanz des ruhenden Verkehrs an der Manfred Samusch Straße
- Skateranlage in schlechtem Zustand
- geringe Aufenthaltsqualität und keine ausreichende Nutzbarkeit der Freiflächen (fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten, Mülleimer) sowie der Sportanlagen (Zäune)
- brach liegende, als Parkplatz genutzte unbebaute Fläche zwischen Peter-Rantzau-Haus und Rathaus (vgl. nebenstehende Abbildung)

Vorliegende Konzepte und Ideen



1991 Gutachterverfahren Stormarnplatz / Rathausplatz

Im Gutachterverfahren wurden Ideen für einen Stadtpark entwickelt, der fast den gesamten Stormarnplatz umfasst. An den Rändern ist eine ergänzende Bebauung vorgesehen (vgl. nebenstehende Abb: Planwerk 3 mit S. Wiens und Büro Schaper, Steffen, Runtsch).



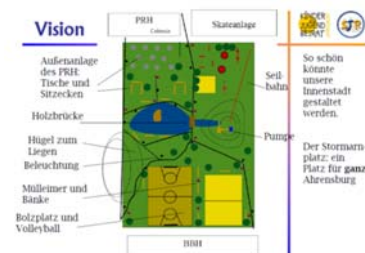
2001 Ideenwettbewerb Stormarnplatz / Rathausplatz

Die Ideen aus dem Gutachterverfahren wurden weiter entwickelt, die Bebauung in den Randbereichen ergänzt. Im Vergleich zu den ursprünglichen Ideen ist eine höhere Verdichtung am Rand des Stormarnplatzes vorgesehen (vgl. nebenstehende Abb: Trapez Architektur + Kontor Freiraumplanung).



2006 Entwurf Trapez für eine Rathausergänzung

Bereits im Jahr 2006 hatte das Rathaus seine Kapazitätsgrenzen erreicht, so dass ein Entwurf für einen Neubau beauftragt wurde, der auch eine neue Bibliothek im Untergeschoss berücksichtigte (vgl. nebenstehende Abb: Trapez Architektur).



2007 Ideen des Kinder- und Jugendbeirats

Der Kinder- und Jugendbeirat entwickelt Nutzungsvorstellungen für den Stormarnplatz als Außengelände für das Peter Rantzau-Haus sowie als Platz mit attraktiven Spiel- und Verweilmöglichkeiten für Jung und Alt (Beachvolleyballplatz, Bolzplatz, (Wasser-)Spielplatz, ausreichende Zahl an Bänken (vgl. nebenstehende Abb: Stadt Ahrensburg KiJu-Beirat).



2007 Konkretisierung des Entwurfs

Durch das Büro Trapez Architektur wurde der Entwurf eines Stadtparks für den halben Stormarnplatz konkretisiert (vgl. nebenstehende Abb.).

Etwa zeitgleich wurde das ehemalige Rasenspielfeld im Osten aufgegeben und die beiden anderen Spielfelder durch eine Kunstrasenfläche erneuert.



2009/2010 Entwurf und Bebauungsplan 80 A

Das Büro Kontor Freiraumplanung konkretisierte den vorliegenden Entwurf erneut, als Grundlage für den Bebauungsplan. Dieser setzt für den gesamten Bereich Gemeinbedarf fest, mit der Zweckbestimmung Sportanlagen im Westen und Stadtpark im Osten (vgl. nebenstehende Abb.).

Am 28.9.2009 wurde der Bebauungsplan 80 A als Satzung beschlossen.



Fazit

Dem im Jahr 2010 beschlossenen Bebauungsplan Nr. 80 A (Bereich östlich der Stormarnstraße) liegt das Konzept zugrunde, am östlichen und südlichen Rand des Stormarnplatzes öffentliche Gebäude zu errichten sowie den östlichen Stormarnplatz zu einem kleinen Parkbereich umzugestalten. Die Bedeutung dieses Bereiches für die Jugendlichen wurde in den verschiedenen Werkstätten im Rahmen des Entwicklungskonzeptes bestätigt.

Der östliche Stormarnplatz soll daher gemeinsam mit den Jugendlichen zu einem attraktiven innerstädtischen Park für deren Freizeitgestaltung entwickelt werden, in dem neue urbane Bewegungsangebote (Basketball, Bolzen, eine neue Skateranlage) sowie attraktiv gestaltete Aufenthaltsbereiche entwickelt werden. Eine Beleuchtung dieser Bereiche an Wintertagen sollte dabei berücksichtigt werden. Die Überlegungen zur Gestaltung eines Stadtparkes mit einem Wasserlauf werden dabei aufgegeben.

Unter diesem Jugendpark soll eine Tiefgarage entstehen, die die aktuell wegfallenden öffentlichen Parkplätze an der Reitbahn und am Lindenhof sowie die künftig wegfallenden öffentlichen Parkplätze am Rathausplatz aufnehmen soll.

Um die Zeit bis zum Bau der Tiefgarage zu überbrücken, können kurzfristig mobile temporäre Verweilmöglichkeiten gemeinsam mit den Jugendlichen hergestellt werden, die so beschaffen sein müssen, dass sie mit geringem Aufwand auch in den künftigen Jugendpark übernommen werden können.

Gleichzeitig soll der Stormarnplatz an seinem Rand durch Neubauten ergänzt werden, die die fehlenden Räume der Stadtverwaltung sowie ein neues "Lernforum" (Kombination aus Bibliothek/VHS) aufnehmen. Das vorhandene Bibliotheksgebäude sollte in diesem Zusammenhang saniert werden und seiner ursprünglichen Nutzung als Ratssaal zugeführt werden.

Dabei ist zunächst im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu prüfen, welche der verschiedenen Nutzungsvarianten wirtschaftlich am sinnvollsten und tragfähigsten ist. Im vorliegenden Konzept wird von der Variante A1 ausgegangen (vgl. Exkurs Nutzungs- und Standortvarianten für verschiedene öffentliche Nutzungen (A), auch unter Einbeziehung des Speichers am Gutshof (B)), die einen Neubau für die Verwaltung an der Stelle des vorhandenen Pavillons vorsieht sowie einen weiteren Neubau für die Bibliothek und die VHS zwischen dem Rathaus und dem Peter-Rantzau-Haus. Dabei ist besonderes Augenmerk auf die Gestaltung zu legen, da beide Neubauten sich in unmittelbarer Nähe zum denkmalgeschützten Rathaus befinden. Mit dem benachbarten Peter-Rantzau-Haus sowie den angrenzenden gastronomischen Einrichtungen in der Innenstadt entstehen wichtige Synergieeffekte. In diesem Konzept wird der Belebung der Innenstadt durch die VHS gegenüber der Belebung des Speichers durch eine VHS Vorrang eingeräumt.

Für den Gutshof sind in einem gesonderten Prozess entsprechende Nutzungen zu entwickeln (s.u.).

Das Grundstück der VHS am Bahnhof würde damit nicht mehr benötigt und kann für Wohnungsbauvorhaben oder eine innerstädtische Kita veräußert werden.

Das vorhandene Bibliotheksgebäude sollte wieder seiner ursprünglichen Nutzung als Ratssaal zugeführt werden und entsprechend saniert werden. Damit bildet es mit dem benachbarten Rathaus und dem empfohlenen Neubau wieder eine Einheit.

Die Fläche zwischen dem Peter-Rantzau-Haus und dem Jugendhaus 42, auf der sich aktuell die marode Skateranlage befindet, sollte temporär gestaltet werden und als Potenzial für eine innerstädtische Kita vorgehalten werden, da der Bedarf gerade in der Innenstadt in absehbarer Zeit

voraussichtlich steigt. Die Skateranlage kann entsprechend an den Rand des Stormarnplatzes/Ecke An der Reitbahn verlagert oder in den neuen Jugendpark integriert werden.

Die Anlage eines neuen Jugendparks sollte mit dem Bau einer neuen Tiefgarage unter dem Stormarnplatz gekoppelt werden, die öffentlich bewirtschaftet wird. Aufgrund der aktuell und künftig wegfallenden Parkplätze in der Innenstadt ist diese zwingend erforderlich, um die Innenstadt, insbesondere die Strahlen und den Rathausplatz, vom ruhenden Verkehr zu entlasten und die historischen Stadträume für Fußgänger erlebbar zu machen. Zentrumsnah entstehen so rund 240 neue öffentliche Parkplätze.

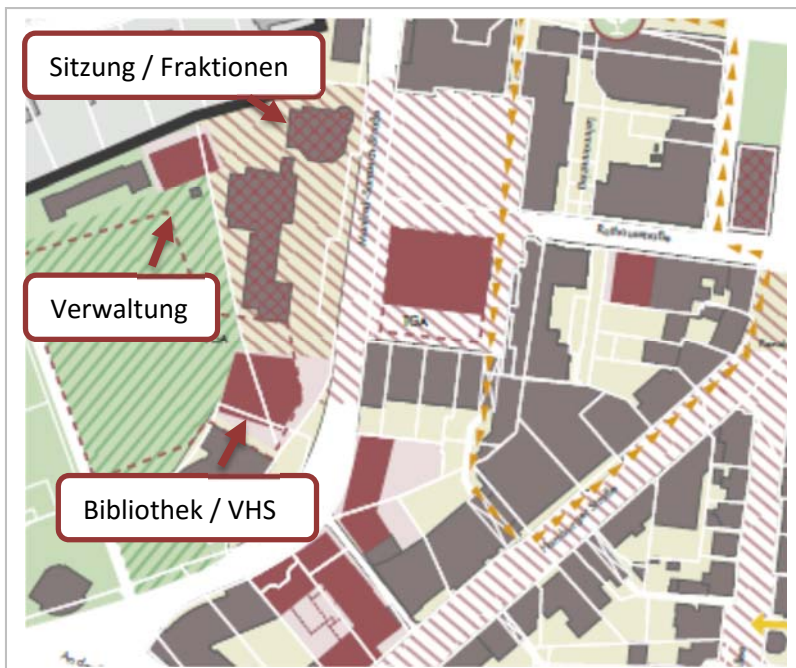
Der westliche Stormarnplatz wird zurzeit von verschiedenen Sportvereinen genutzt. Die Sportflächen sind jedoch nicht öffentlich zugänglich. Gegen eine Verlagerung der Sportplätze sowie eine künftige Bebauung dieser Flächen hat sich die Stadt Ahrensburg im Bau- und Planungsausschuss am 4. Mai 2016 ausgesprochen.

Dennoch wird empfohlen, das Thema Verlagerung der Sportplätze und Entwicklung des Stormarnplatzes für bezahlbare Wohnungen rechtzeitig zu prüfen und gegebenenfalls wieder aufzugreifen.

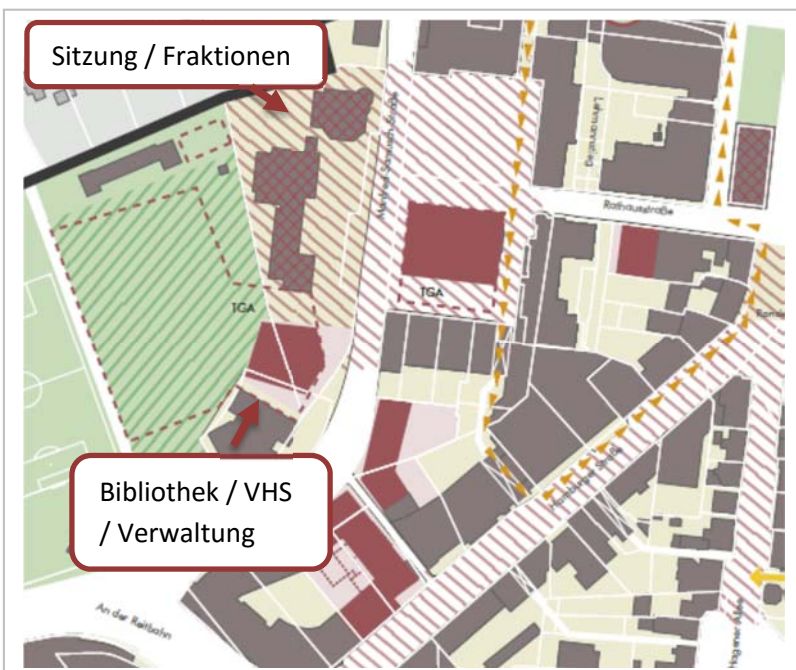
Ziele	Maßnahmen
<u>östlicher Stormarnplatz:</u> ▪ Schaffung neuer Parkplätze als Ersatz für die aktuell und künftig wegfallenden Parkplätze ▪ Entwicklung attraktiver Angebote für Jugendliche im Freiraum ▪ Schaffung zusätzlicher Räumlichkeiten für das Rathaus (Büros, Besprechungsräume, Fraktionsräume, Ratssaal) ▪ Verlagerung der VHS zur Stärkung der Einzelhandelslage ▪ Nutzung von Synergieeffekten zwischen den öffentlichen Bildungseinrichtungen (Bibliothek, VHS, Peter-Rantzau-Haus) <u>westlicher Stormarnplatz:</u> ▪ Erhalt der Sportplätze und perspektivisch: Prüfung der Entwicklung der heutigen Sportplätze für bezahlbaren Wohnraum	<u>östlicher Stormarnplatz:</u> ▪ Schaffung mobiler, temporärer Ruhe- und Verweilangebote gemeinsam mit den Jugendlichen (6) ▪ Neugestaltung der Wiese zum Jugendpark in Kombination mit einer barrierefreien öffentlichen Tiefgarage: Vorbereitung durch freiraum- /verkehrsplanerischen Wettbewerb unter Berücksichtigung von Skateranlage (neuer Standort), Bolzplatz, Basketballfeld und Verweilmöglichkeiten (Entwicklung der Vorgaben mit den Jugendlichen) (→ Teilbereich Rathausplatz) (7) ▪ Neubau VHS/Bibliothek auf der Brache zwischen Rathaus und Peter-Rantzau-Haus: Vorbereitung durch einen hochbaulichen Wettbewerb für die Neubebauung (8) <u>westlicher Stormarnplatz</u> ▪ perspektivisch: Prüfung einer Bebaubarkeit für bezahlbares Wohnen

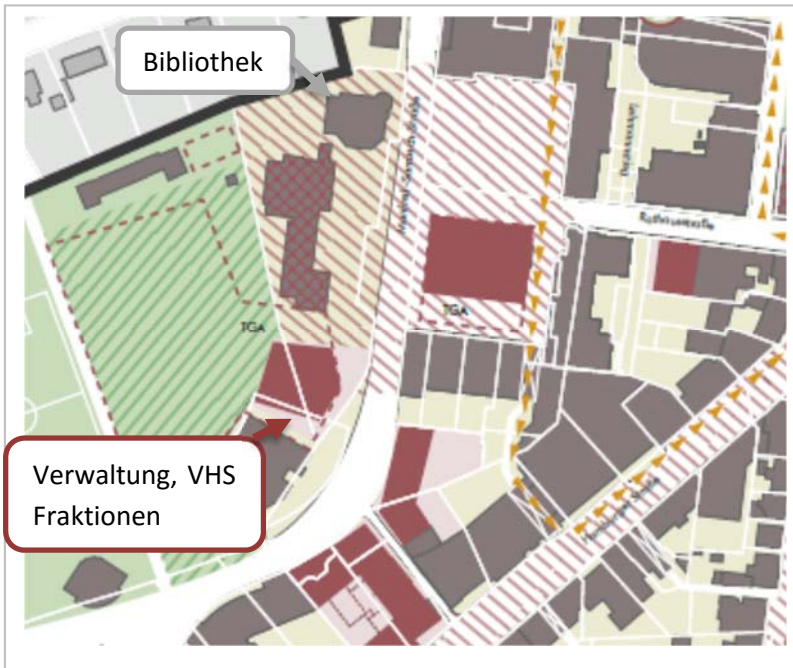
Exkurs: Prüfung von verschiedenen Varianten für öffentliche Nutzungen

Variante A1



Variante A2



Variante A3**Vergleich der Varianten A**

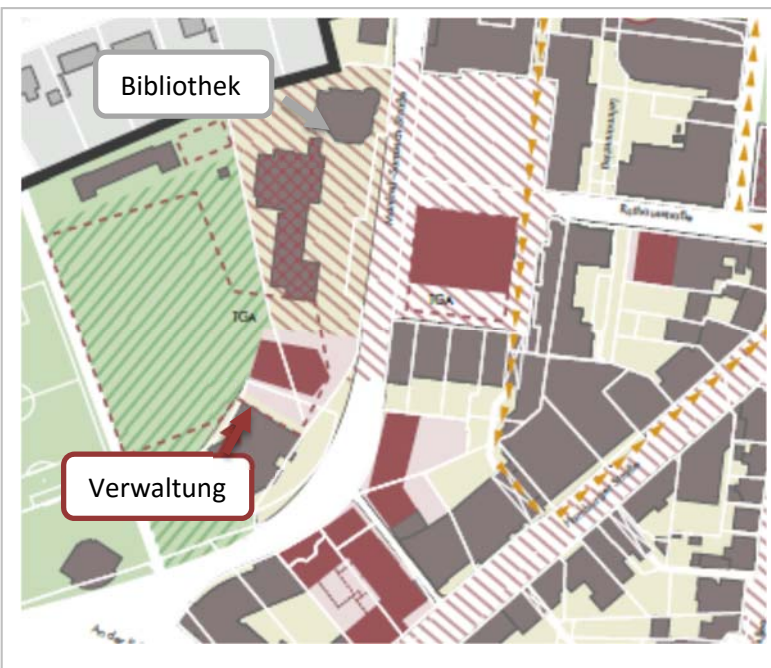
Aspekte	A1	A2	A3
Integration eines Ratssaals in den Rathausplatz: Schaffung einer sichtbaren Einheit von Politik und Verwaltung	+	+	-
Synergieeffekte zwischen Bibliothek / VHS / PRH und Jugendpark (Doppelnutzungen)	+	+	0
Belebung der Innenstadt durch VHS-Besucher	+	+	+
Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit und Anpassung der Bibliothek an neue Anforderungen	+	+	-
Städtebau, Größe der Baukörper	+	-	+
Kosten (zwei Neubauten evtl. teurer als ein Neubau)	Dieser Aspekt muss im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft werden		
Nutzung des Speichers und Belebung des Gutshofes*	-	-	-

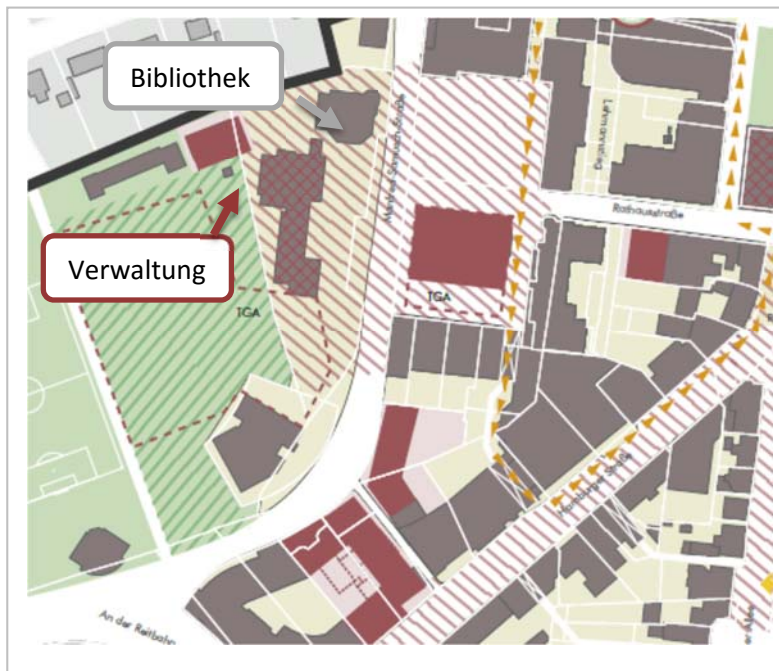
*Eine Negativbewertung dieses Aspektes bedeutet nicht, dass eine Belebung des Gutshofes nicht möglich ist. Allerdings trägt die VHS bei den Varianten A nicht zu dieser Belebung bei.

Variante B1



Variante B2



Variante B3**Vergleich der Varianten B**

Aspekte	B1	B2	B3
Integration eines Ratssaals in den Rathausplatz: Schaffung einer sichtbaren Einheit von Politik und Verwaltung	+	-	-
Synergieeffekte zwischen Bibliothek / VHS / PRH und Jugendpark (Doppelnutzungen)	0	-	-
Belebung der Innenstadt durch VHS-Besucher	-	-	-
Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit und Anpassung der Bibliothek an neue Anforderungen	+	-	-
Städtebau, Größe der Baukörper	+	+	+
Kosten (Brache zwischen Rathaus und Peter-Rantzau-Haus evtl. förderfähig)	Dieser Aspekt muss im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft werden		
Nutzung des Speichers und Belebung des Gutshofes	+	+	+

3 Südlicher Innenstadtzugang Hamburger Straße



Die Hamburger Straße bildet von Süden kommend am sogenannten AOK-Knoten den zentralen Stadteingang in die Innenstadt.

Qualitäten und Potenziale



- Attraktiver Stadteingang im Nord-Westen (Domicil)

Defizite und Handlungsbedarfe



- von Weitem kaum erkennbarer Beginn der Innenstadt, erst von Nahem Formulierung des Stadteingangs auf der Westseite durch den Neubau des Domicils
- Brachen und Leerstände im östlichen Bereich (Hamburger Straße / Ecke Gerhardstraße) sowie an der Hamburger Straße 43-45 (siehe auch Ergänzungsbereich Bahnhof)

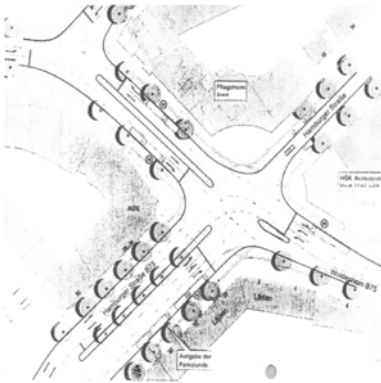


- Kfz-geprägte Straßenräume
- hohe Kfz-Verkehrsbelastung und zeitweise Probleme im Verkehrsablauf am AOK-Knoten
- mittelfristiger Sanierungsbedarf des Troges



Vorliegende Konzepte und Ideen**1995 Bebauungsplan**

Für den südwestlichen Bereich liegt ein Bebauungsplan (vgl. nebenstehende Abb.: B-Plan 16) aus dem Jahr 1995 vor. Dieser ermöglicht die Bebauung durch ein Gebäude mit einer Arkade im Platzbereich.

**2011 Konzept zum Umbau des AOK-Knoten**

Nach einer Debatte um den Umbau des AOK-Knoten als Kreisverkehrsanlage oder durch eine Erweiterung des Knotenpunktes fasste der Bau- und Planungsausschuss am 15. Juni 2011 den Beschluss, den Knoten "als Lichtzeichen geregelter Knotenpunkt umzubauen (vgl. nebenstehende Abb. Brilon Bonzio Weiser mit Schnüll Haller Partner)"¹.

Aufgrund städtebaulicher Auswirkungen sowie fehlender Mittel ist der Umbau bislang nicht umgesetzt worden.

Fazit

Zurzeit wird der Zugang zur Innenstadt an dieser Stelle kaum erkennbar. Gleichzeitig ist der AOK-Knoten bereits jetzt an der Grenze seiner Belastbarkeit, so dass dieser eines verkehrstechnischen Umbaus bedarf.

Eine eindeutige Markierung des Innenstadteingangs ist insbesondere für Besucher von außerhalb wichtig für die Orientierung. Dazu ist die Bebauung des südöstlichen Auftaktes der Hamburger Straße sowie die entsprechende Gestaltung des innerstädtischen Straßenraums notwendig.

Eine neue Bebauung sollte mit der Westseite sowohl hinsichtlich der Form und Kubatur als auch hinsichtlich der Materialien korrespondieren.

Ziele	Maßnahmen
- Verbesserung des Verkehrsabflusses am AOK-Knoten - Markierung und Betonung des Innenstadteingangs	- Umbau des AOK-Knotens (11) - Sanierung des Trogs zwischen AOK-Knoten und Tunnel (12) - Bebauung der Ecke Hamburger Straße / Woldenhorn (13) - Umgestaltung des Straßenraums der Hamburger Straße (→Teilbereich Hamburger Straße) (14)

¹ vgl. Beschlussvorlage der Stadt Ahrensburg 2011/74

4.1 "Drei Strahlen": Rondeel, Hagener Allee und Manhagener Allee



Die "Drei Strahlen", die im belebten und beliebten Rondeel zusammen treffen, bilden den Haupteinkaufsbereich Ahrensburgs. Dort befinden sich neben dem Magneten Kaufhaus Nessler vielfältige kleine, häufig inhabergeführte Geschäfte.

Die Straßenräume der "Drei Strahlen" sind im Zusammenhang mit dem Bau der Umgehungsstraße Woldenhorn in den 1980er Jahren umgestaltet worden und werden durch über den südlich liegenden Heinz-Beusen-Stieg sowie über private Grundstücke geführte Wege und Durchgänge miteinander verbunden.

Qualitäten



- Altstädtisch anmutender, beschaulicher Stadtraum (Gebäudegliederung und Höhe) mit Bebauung aus der Jahrhundertwende
- grundsätzlich attraktiver Straßenraum mit Baumbestand und Straßenraumgestaltung (letzte Städtebauförderung der 1980er und 1990er Jahre)
- attraktiver belebter Stadtraum und Treffpunkt
- Funktionierender, kleinteiliger Einzelhandel in den „Drei Strahlen“ und in der Hamburger Straße
- Gastronomie, auch im Innenbereich der Strahlen
- Rondeel als belebter und beliebter Platz
- attraktive Straßenraumgestaltung mit Baumbestand (Alleen)

Defizite und Handlungsbedarfe



- Mangelhafte Radverkehrsführung: unklare Führung, Wege im Seitenraum zu schmal
- Dominanz des Kfz-Verkehrs: Parksuchverkehr, ruhender Verkehr, Lieferverkehr
- unzureichende Gehwegbreiten und mangelnde Barrierefreiheit (Bodenbeläge, Geschäftseingänge, Straßenquerungen, Aufsteller, Gastronomie)
- häufigere temporäre Leerstände im südlichen Bereich
- wenig erkennbare Zugänge zu den Durchgängen und fehlender Durchgang zwischen Manhagener und Hagener Allee
- heterogene Hinterhöfe zwischen den Strahlen
- Durchschneidung der Strahlen durch die Bahnlinie
- hohe Verkehrsbelastung durch die Dialyseklinik

Vorliegende Konzepte und Ideen

Im Jahr 2016 wurde die Hagener Allee im Bereich des Platzes umgestaltet. Aktuelle Konzepte liegen nicht vor.

Fazit

Da die "Drei Strahlen" zwar grundsätzlich funktionieren, jedoch bezüglich ihrer Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit Defizite aufweisen, werden hier insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zur Umgestaltung der Straßenräume empfohlen, die dazu beitragen, die unten genannten Ziele zu erreichen.

Eine (auch zunächst probeweise einführbare) Veränderung der Verkehrsführung kann dazu beitragen, die Strahlen vom Parksuchverkehr zu entlasten und die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Darüber hinaus ist beim Bau der neuen S-Bahnlinie 4 unbedingt darauf zu achten, dass die bereits durch die Bahnlinie beeinträchtigten historischen Blickbeziehungen erhalten bleiben. Diese dürfen nicht durch neue Lärmschutzwände voneinander getrennt werden, sondern sollten zumindest optisch miteinander verbunden bleiben.

Ziele	Maßnahmen
▪ Verbesserung der Barrierefreiheit (Bodenbelag, Querungen, Geschäftseingänge in den Strahlen) ▪ Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit (besonders im Bereich des Rondeels) ▪ Verbesserung der Orientierung / Verbindungen zwischen den Strahlen ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit der beiden Parkhäuser an der Neuen Straße (→ Teilbereich Neue Straße / Carl-Barckmann-Straße)	▪ Umgestaltung Rondeel (vgl. Entwurfsskizze GGR, tollerort) (15) ▪ Umgestaltung Straßenräume (Hagener und Manhagener Allee) und Änderung der Verkehrsführung (auch probeweise möglich) unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit und Beteiligung der Anlieger (vgl. Entwurfsskizze GGR, tollerort) (16) ▪ Erarbeitung und Umsetzung eines Beleuchtungs- / Gestaltungskonzeptes für die Durchgänge zu den Verbindungen zwischen den "Drei Strahlen" (17) ▪ Grundstückserwerb und Anlage der Verbindung zwischen Hagener Allee und Manhagener Allee (18)

4.2 "Drei Strahlen": Hamburger Straße



Die Hamburger Straße ist durch das Kaufhaus Nessler einer der zentralen Anlaufpunkte Ahrensburgs. Gleichzeitig finden sich dort neben alteingesessenen Geschäften weitere Nutzungen wie ein großes Ärztehaus und der Neubau eines Bürogebäudes in der Hamburger Straße 12.

Der Straßenraum besitzt, anders als die anderen Strahlen, nach wie vor den Charakter einer ehemaligen Bundesstraße. Die historische Lindenalle ist stellenweise unterbrochen

Qualitäten und Chancen



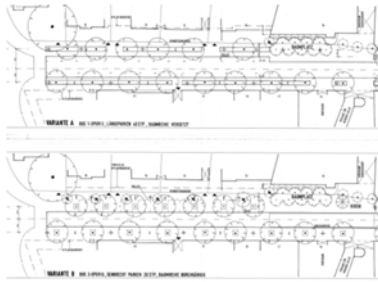
- hohe Investitionsdynamik
- Ankernutzung: Kaufhaus Nessler
- Verbindung zum Rathausplatz über die Passage zwischen Nessler und der Sparkasse Holstein sowie zur Manfred-Samusch-Straße durch den neuen Weg neben dem Neubau Hamburger Straße 12
- punktuell vorhandene Alleeebäume

Defizite und Handlungsbedarfe



- geringe Aufenthaltsqualität im Straßenraum: Geh- und Radwege, Aufsteller, Dominanz des ruhenden Verkehrs, unattraktive Abstellanlagen für Fahrräder
- keine Aufstellmöglichkeiten für Lieferfahrzeuge
- wenig erkennbare Zugänge zu den Durchgängen
- mangelnde Barrierefreiheit (Bodenbeläge, Geschäftseingänge, Straßenquerungen)
- Mängel bei der Führung des Radverkehrs: unklare Führung durch wechselnde Oberflächengestaltung, Wege im Seitenraum zu schmal
- Verbindung zwischen Hamburger Straße und Rathausplatz führt über wenig attraktiven "Hinterhof" mit Stellplatzfläche und TG- Einfahrt sowie nicht angenommener Fahrradabstellanlage (schlechte Qualität: Vorderradhalter = „Speichenkiller“)
- stellenweise unangemessene bauliche Dichte
- Stellplatzbedarf durch Ärztehaus, auch im öffentl. Raum

Vorliegende Konzepte und Ideen



1998: Vorentwurf Schindel

Durch das Architekturbüro Schindel, das die Entwurfsplanung für die Umgestaltung der gesamten Innenstadt im Jahr 1989 angefertigt hat, sind zwei Vorentwürfe für die Hamburger Straße erstellt worden, der jedoch nicht umgesetzt wurde (vgl. nebenstehende Abbildung: V.Schindel, C Scholl).



2002: B-Plan 51 4. Änderung: Aufstellungsbeschluss Parkhaus

Der dem Aufstellungsbeschluss zugrunde liegende Entwurf des Parkhauses sah ein 4-geschossiges Parkhaus mit insgesamt 241 Stellplätzen vor (vgl. nebenstehende Abbildung: Stadt Ahrensburg 2009).



2015: Zweiter Bauabschnitt Hamburger Straße 12

Für die Hamburger Straße 12 liegt nun die Idee zu einem zweiten Bauabschnitt vor, das den Straßenraum der Manfred-Samusch-Straße ähnlich fasst, wie zuvor das angedachte Parkhaus, jedoch vor allem einer Büronutzung dienen soll (vgl. nebenstehende Abbildung: Stadt Ahrensburg 2016).

Fazit

Die Hamburger Straße ist einer der Straßenräume in der Innenstadt mit den größten funktionalen und Gestaltungsdefiziten und der geringsten Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig handelt es sich um einen dynamischen Bereich mit zahlreichen aktuellen Neubauten bzw. sanierten Gebäuden (Domicil, Sanierung Sparkasse, Hamburger Straße 12, Ärztehaus). Während die westliche Seite bereits durch eine großmaßstäbliche, überwiegend viergeschossige Bebauung geprägt ist, befinden sich auf der Ostseite noch wenige sanierungsbedürftige kleinteilige Gebäude.

Das vorrangige Ziel besteht daher zunächst in der Umgestaltung des Straßenraums zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger/Barrierefreiheit, fließender und ruhender Verkehr/ Lieferverkehr) sowie der Erreichbarkeit des Ärztehauses.

Zur Formulierung einer einheitlichen Raumkante sollte zudem die ältere Bebauung neben dem Neubau der Hamburger Straße 12 auf der Westseite perspektivisch ersetzt werden.

Diese Neubebauung sollte auch eine neue Raumkante an der Manfred-Samusch-Straße berücksichtigen. Im Zusammenhang mit der neuen Verbindung zwischen der Hamburger Straße und der Manfred-Samusch-Straße und den Potenzialen, die diese Flächen auch für eine Einzelhandelsnutzung bergen, sollten die Erdgeschosse entlang der Verbindung sowie an der Manfred-Samusch-Straße eine künftige Einzelhandelsnutzung oder andere Nutzungen mit Publikumsverkehr ermöglichen, um damit einen möglichen Rundweg durch die Innenstadt zu stärken. Dieses ist im Bebauungsplan durch die Festlegung einer ausreichenden EG-Geschosshöhe (3,50 – 4m) zu berücksichtigen.

Ziele	Maßnahmen
▪ Verbesserung der Aufenthalts- und Verweilqualität in der Hamburger Straße ▪ Formulierung einer einheitlichen Raumkante auf der Westseite der Hamburger Straße ▪ räumliche Fassung der Manfred-Samusch-Straße ▪ Stärkung eines Rundweges (Hamburger Straße – Manfred-Samusch-Straße - Rathausplatz – Klaus Groth-Straße – Rondeel – Hamburger Straße) durch Ergänzung der Einzelhandelsnutzung	▪ Umgestaltung Hamburger Straße unter Beteiligung der Anlieger und unter Berücksichtigung des Alleenkonzeptes und der Barrierefreiheit (vgl. Entwurfsskizze GGR, tolerort) (14) (Umsetzung Stellplatzkonzept auch probeweise möglich) ▪ Umstrukturierung der älteren Bebauung auf der Westseite der Hamburger Straße 14-16, Neubebauung unter Berücksichtigung von potenziellen Flächen für Einzelhandel im EG entlang des Durchgangs (19) ▪ Neubebauung entlang der Südseite der Manfred-Samusch-Straße (hinter Nessler), unter Berücksichtigung von Einzelhandelsflächen im EG (20)

5 Carl-Barckmann-Straße | Neue Straße | Parkhäuser



Am Rande der Innenstadt um die Neue Straße herum befinden sich zwei Parkhäuser in privatem Eigentum mit insgesamt rund 450 Stellplätzen, die selbst zu Stoßzeiten nie vollständig ausgelastet sind.

Qualitäten und Chancen



- Neues Parkhaus (Meierei) am Rand der Innenstadt sowie stellenweise neu gestaltete Straßenräume
- Nähe zur Innenstadt (Manhagener Allee)
- ungenutztes Parkraumpotenzial

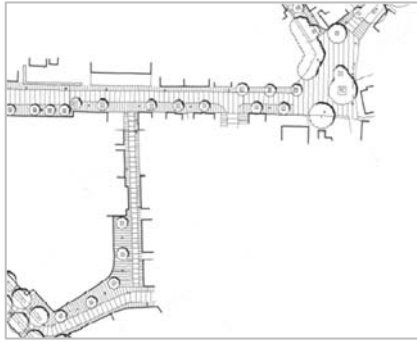


Defizite und Handlungsbedarfe



- wenig attraktives Parkhaus (Carl-Barckmann-Straße/Woldenhorn)
- keine direkte Zufahrt in das Parkhaus Alte Meierei von der Straße Woldenhorn aus
- geringe Auslastung der beiden vorhandenen Parkhäuser (keine Nennung in der Befragung der Einzelhandels-gutachter)
- fehlende Markierung des Innenstadteingangs an der Carl-Barckmann-Straße (Wirkung der Carl-Barckmann-Straße als Hauptverkehrsstraße, wenig attraktive Querung)
- wenig attraktive und für Ortsfremde schwer wahrnehmbare fußläufige Verbindung in die Innenstadt
- unterschiedliche Materialität der Straßenräume erschwert Orientierung

Vorliegende Konzepte und Ideen



1989: Gesamtkonzept Straßenräume der Innenstadt (Schindel)

Im Zuge der Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für die Umgestaltung der Straßenräume in der Innenstadt wurde auch für den östlichen Bereich der Lohe sowie für Teile der neuen Straße ein Entwurf angefertigt.

Fazit

Die beiden Parkhäuser um die Carl-Barckmann-Straße stellen ein wichtiges innerstädtisches Parkraumpotenzial dar, das einer weiteren Entwicklung bedarf.

Das nördliche Parkhaus ist zwar belegt mit Baulasten für Bauvorhaben in der Umgebung, jedoch selbst zu Spitzenzeiten unterausgelastet und verfügt über ein großes Stellplatzpotenzial. Allerdings ist es baulich sehr unattraktiv und befindet sich im Privateigentum. Der Weg von dort aus zum Rondeel ist deutlich kürzer als beispielsweise von der Alten Reitbahn aus. Er ist jedoch wenig attraktiv, da er durch kaum innerstädtisch genutzte Bereiche, über unattraktive Fußwege sowie durch Hinterhofsituationen führt.

Ziel sollte es daher sein, diese Parkhäuser für Besucher der Innenstadt durch folgende Maßnahmen attraktiver zu gestalten:

- integrierte Parkraumbewirtschaftung und Preisdifferenzierung der Parkplätze
- Verbesserung des Leitsystems in die Innenstadt für Ortsfremde
- Sanierung des unattraktiven Parkhauses Woldenhorn
- Attraktivierung der öffentlichen Räume durch Umgestaltung der Verbindung über die Neue Straße in die Innenstadt sowie durch die Aufhebung der Hinterhofsituation (Neubauten Ecke Neue Straße / Heinz Beusen Stieg)

Ziele	Maßnahmen
▪ Attraktivierung der vorhandenen privaten Parkhäuser ▪ Schaffung einer attraktiven Wegeverbindung in die Innenstadt	▪ Sanierung des vorhandenen nördlichen Parkhauses Woldenhorn (unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit) (21) ▪ Umgestaltung Straßenraum Neue Straße und Carl-Barckmann Straße (im Zusammenhang mit Lohe), unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit (22) ▪ Blockschließung Heinz-Beusen-Stieg (23)

6 Königstraße I Lohe



Bei den Straßen Königsstraße und Lohe handelt es sich um Teile der historischen Achse (Lohe) in denen sich sowohl ältere Instenhäuser als auch kleinere Villen der Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert befinden.

Qualitäten und Chancen



- Königsstraße:
 - Attraktiver und überwiegend barrierefreier Straßenraum
 - kleinteilige, teilweise historische Bausubstanz (Villen)
- Lohe (Ostseite)
 - kleinteilige, teilweise historische Bausubstanz (Katen)



Defizite und Handlungsbedarfe



- Lohe:
 - Dominanz des ruhenden Verkehrs, besonders am Ende der Lohe (Endpunkt der Achse Lohe/Rathausstraße)
 - Kein Endpunkt der Achse Lohe (Platz ohne Nutzung im Privateigentum)
 - überformte historische Bausubstanz, die teilweise mittleren oder hohen Modernisierungs- oder Instandsetzungsbedarf aufweist
 - innenstadtfremde Nutzungen (Autowerkstatt)
 - sehr heterogene Bebauung (Alter, Kubatur, Höhen), nicht immer mit einheitlicher Bauflucht
 - im östlichen Bereich: schlechter Zustand des Straßenraums (Barrierefreiheit, wechselnde Straßenbeläge)



Vorliegende Konzepte und Ideen



Der Entwurf zur Entwicklung des Blocks zwischen Lohe und Königstraße sieht vor, auf der Nordseite durch An- bzw. Neubauten eine durchgehenden Bauflucht zu entwickeln (vgl. nebenstehende Abb.).

Die langen rückwärtigen Grundstücke der Lohe sollen laut Konzept durch eine von der Großen Straße ausgehende neue Wegeverbindung erschlossen werden.



Studie für 3 Innenstadtbereiche (Quelle: Stadt Ahrensburg FD IV.2.; November 2010)

Darüber hinaus ist der östliche Abschnitt der Lohe Teil des Gesamtkonzeptes zur Umgestaltung der Straßenräume aus dem Jahr 1989 (vgl. auch Teilbereich 5 Carl-Barckmann-Straße | Parkhäuser | Neue Straße).

Fazit

Aufgrund der Nähe zur Innenstadt, der stellenweise fehlenden Raumkanten, der teilweise schlechten Bausubstanz, innenstadtfremden Nutzungen (Autowerkstatt) sowie der bereits vorhandenen Verdichtungsansätze durch neue Wohnbebauung sollte eine weitere Verdichtung im westlichen Bereich der Lohe erfolgen.

In diesem Zusammenhang können auch Teil der bislang wenig verdichteten Innenbereiche stärker genutzt werden, unter Berücksichtigung des hohen Grünanteils in diesem Gebiet.

In der Lohe / Ecke Königstraße sollte die ausschließlich kleinteilige Struktur, als Bestandteil der ehemaligen dörflichen Siedlung erhalten bleiben. Dieser Bereich bedarf als Endpunkt der historischen Achse (Rathausstraße/Lohe) einer besonderen Gestaltung und Ausformulierung eines Platzes.

Ziele	Maßnahmen
- Stärkung der Raumkante nördliche Lohe durch ergänzende Wohnbebauung - Ausbildung eines Endpunktes an der historischen Achse (Lohe / Rathausstraße) - Erhalt der Kleinteiligkeit in der Königstraße und am Ende der Lohe	- Ersatz der kleinteiligen Bausubstanz im westlichen Bereich der Lohe durch Neubau (24) - Blockrandschließung Lohe/Woldenhorn durch Wohnungsbau (25) - Umgestaltung des Straßen- und Platzraumes östliche Lohe, unter Berücksichtigung des Endpunktes der Achse sowie des Anwohnerparkens (26)

7 Große Straße Süd



Die südliche Große Straße mit den seitlichen Kohlschietstraßen und der zentralen Mittelachse ist zentraler Bestandteil des barocken Stadtgrundrisses. Sie ist gleichzeitig Ort zahlreicher Stadtfeste (z.B. Stormarn kocht auf, Stadtfest, Weinfest). Sie ist im Jahr 2011 mit Städtebaufördermitteln auf der Grundlage des Realisierungskonzeptes komplett umgestaltet worden. Die Randbebauung stammt aus den 1970er bis 1980er Jahren, als die Innenstadt von Ahrensburg einen starken Wachstumsschub erfuhr und in diesem Zusammenhang die historischen Gebäude zugunsten einer höheren Verdichtung abgerissen wurden.

Qualitäten und Chancen



- Durch Umgestaltung attraktiver Straßenraum
- Gut funktionierende Gastronomie auf der Ostseite und attraktive Platz- und Grünräume (Buchenhecken, kleine Oasen), einzelne Spielgeräte, Bocciaplatz
- Grasfläche gut begehbar und flexibel nutzbar
- Technische Infrastruktur für Stadtfeste ist vorhanden und wird gut genutzt



Defizite und Handlungsbedarfe



- Unsanierte und uneinheitliche Solitärbauten am Rondeel im Eingang zur Großen Straße und fehlende Orientierung Richtung Schloss
- Dominanz des ruhenden Verkehrs entlang der mittleren Fahrtrasse: erschwert Querung, optische Trennung des Platzes, geringe Wahrnehmbarkeit der historischen Achse
- Gemeinsame Fuß- und Radverkehrsführung führt zu mangelhafter Verkehrssicherheit
- aufgrund der Breite ungünstige Situation für Einzelhandel, schlechter funktionierende Westseite und häufiger temporäre Leerstände
- ausbaufähige Verweilmöglichkeiten für Kinder, Jugendliche, Erwachsene



Vorliegende Konzepte und Ideen

Da die Große Straße erst vor wenigen Jahren umgestaltet wurde, liegen keine aktuellen Konzepte und Ideen vor.



Abb. 82 Ausführungsplanung Große Straße Süd – Grünflächen (Quelle: Stadt Ahrensburg 2010) (Hinweis: Auf die Anlage von Brunnen in den Feldern 2 und 5 war auf Kostengründen verzichtet worden).

Fazit

Bei der Großen Straße handelt es sich um einen attraktiven innerstädtischen Grünraum. Allerdings können ihre Nutzungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualitäten mit geringem Aufwand und ohne bauliche Eingriffe optimiert werden.

Dazu sollte zum einen die Verkehrsbelastung, insbesondere durch den ruhenden Verkehr, reduziert werden und zum anderen die bereits punktuell vorhandenen Verweil- und Aufenthaltsmöglichkeiten durch weitere Bänke und Spielgeräte ergänzt werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese punktuellen Ergänzungen nicht zur Beeinträchtigung der Nutzung durch Stadtfeste führen.

Ziele	Maßnahmen
- Verbesserung der Orientierung und des Übergangs vom Rondel in die Große Straße - Verbesserung der Verweilmöglichkeiten und Stärkung der gastronomischen Nutzung - Verbesserung der Verkehrssicherheit (Rad- und Fußgängerverkehr) - Verbesserung der Wahrnehmbarkeit der barocken Platzanlage	- einheitliche Sanierung (oder Ersatz in gleicher Kubatur) der 1970er Jahre Gebäude im Eingang zur Großen Straße (27) - Ergänzung der Spielgeräte in der Nähe der Gastronomieeinrichtungen (28) - Schaffung zusätzlicher Sitzgelegenheiten (29) - Umsetzung der Entwurfsskizze für die Große Straße mit Reduzierung der vorhandenen Parkplätze und stellenweise Ersatz durch Fahrradständer (ohne größere bauliche Maßnahmen möglich; vgl. Entwurfsskizze GGR) sowie Mobilitätsstationen für E-Mobilität (30) (auch probeweise Reduzierung der Stellplätze möglich)

8 Klaus-Groth-Straße I Reeshoop



Die Klaus Groth-Straße wurde in den Jahren 2010/2011 im Zusammenhang mit dem Bau des CCA umgestaltet. Heute ist sie eine Fußgängerstraße, in der die Zu- und Ausfahrten des Parkhauses CCA liegen. Der Bereich zwischen den Ausfahrten wird von vielen Bürgerinnen und Bürgern als Platz wahrgenommen.

Die Straße Reeshoop ist Teil des Innenstadtrings und noch heute teilweise durch eine Bebauung aus der Jahrhundertwende geprägt.

Qualitäten



Klaus-Groth-Straße

- sehr gut angenommene Tiefgarage
- funktionierender Einzelhandel
- autofreier Straßenraum

Reeshoop

- attraktive historische Bausubstanz



Handlungsbedarfe



Klaus-Groth-Straße

- unattraktiv und steinern empfundener Außenraum ohne attraktive Verweilmöglichkeiten
- lange fensterlose Fassadenbereiche (Aldi)
- stellenweise Leerstand im CCA
- stellenweise mangelhafte Barrierefreiheit (Stufen)
- fehlende Orientierung beim Übergang in die Große Straße (Pflasterung, vgl. Gutachten zur Barrierefreiheit)

Reeshoop / Bei der Doppeleiche

- teilweise leer stehendes Gebäude aus den 1970er Jahren, das dem Innenstadteingang nicht gerecht wird (vgl. Abbildung links unten)



Vorliegende Konzepte und Ideen

Im Rahmen des Umbaus der Klaus-Groth-Straße lagen verschiedene Gestaltungsvarianten vor, von denen die Vorzugsvariante 1 in reduzierter Form realisiert wurde (vgl. Abb.: herbstreit Landschaftsarchitekten)



Fazit

Aufgrund der steinernen Gestaltung des Straßenraums der Klaus-Groth-Straße sowie nur geringer attraktiver Verweilmöglichkeiten und stellenweise fensterloser Straßenfronten ist die Tiefgarage unter der Klaus-Groth-Straße zwar als Parkplatz beliebt, der Straßenraum selber besitzt jedoch kaum Aufenthaltsqualitäten und wird außerhalb der Geschäftszeiten von einzelnen Jugendlichen als unangenehm empfunden.

Punktueller Ergänzungen durch attraktivere Sitzgelegenheiten von hoher Qualität und Aufenthaltsbereiche (siehe auch Große Straße Süd) können die Aufenthaltsqualität verbessern. Dabei sollten die Verweilmöglichkeiten im Zusammenhang mit der Großen Straße bedacht werden und verschiedene soziale Gruppen berücksichtigen.

In der Straße Reeshoop besteht aufgrund der vorherrschenden kleinteiligen und stadtbildprägenden Bebauung aus dem beginnenden 20. Jahrhundert lediglich an der Ecke zur Doppeleiche Handlungsbedarf. Das dortige Gebäude ist sanierungsbedürftig und wird einem Innenstadteingang nicht gerecht.

Ziele	Maßnahmen
<u>Klaus-Groth-Straße</u> ▪ Verbesserung der Orientierung beim Übergang in die Große Straße ▪ Verbesserung der Barrierefreiheit ▪ Steigerung der Aufenthaltsqualität	<u>Klaus-Groth-Straße</u> ▪ Neuordnung der Möblierung und Begrünung, insbesondere im autofreien Platzbereich (31) ▪ künstlerische Fassadengestaltung / hochwertige Werbeanlagen der fensterlosen Fassaden (32)
<u>Reeshoop / Bei der Doppeleiche</u> ▪ Formulierung eines Innenstadteingangs	<u>Reeshoop / Bei der Doppeleiche</u> ▪ Umstrukturierung der Fläche zu einem erkennbaren Innenstadteingang (33)

9.1 Bei der Alten Kate I Am Rauchhause



Bei den alten Katen handelt es sich um die beiden letzten denkmalgeschützten Relikte des am barocken Stadtgrundriss liegenden Bauerndorfes Woldenhorn. Sie lagen zum Zeitpunkt ihrer Erbauung am nördlichen Ende der Großen Straße.

Durch den Straßendurchbruch Bei der Doppeleiche/ Woldenhorn aus den 1970/1980er Jahren wurde dieser nördliche Teil der barocken Anlage der Großen Straße vom südlichen abgehängt.

Qualitäten



- attraktive unter Denkmalschutz stehende Katen mit funktionierender Nutzung (Gastronomie, Dienstleistungen)
- historisches Speichergebäude
- moderne Ergänzungsbauten in der Nachbarschaft
- Entwicklungs- und Nachverdichtungspotenzial am Rauchhause



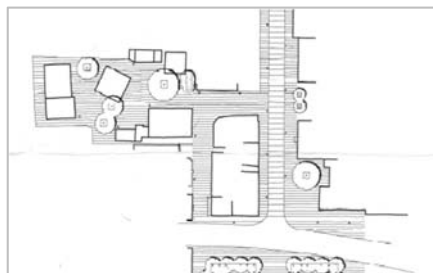
Handlungsbedarfe



- unattraktiver Straßenraum in schlechtem Zustand
- sehr heterogene Bebauung, teilweise mit höherem Sanierungsbedarf
- überbaute Blickachse zum Schloss (Verlängerung der Straße Bei der Alten Kate)
- Brachen und der Lage wenig angemessene Nutzungen (Autowerkstätten) im Umfeld der alten Katen
- Dominanz des ruhenden Verkehrs in den Straßenräumen und auf privaten Flächen



Vorliegende Konzepte und Ideen



1989 Gesamtkonzept Straßenräume der Innenstadt (Schindel)

Das Gesamtkonzept für die Umgestaltung der Straßenräume in der Innenstadt umfasst auch Vorschläge für die Straßen Bei der Alten Kate und Am Rauchhause (vgl. nebenstehende Abb.).



2006 Realisierungskonzept

Im Rahmen des nach der Bewerbung für die Landesgartenschau erarbeiteten Realisierungskonzeptes (Schloßpark – Aue – Innenstadt) wurde auch für den Straßenraum "Bei der Alten Kate" und für die Große Straße (Nord) der neben stehende Vorschlag entwickelt.

Fazit

Der Bereich um die Alten Katen ist bereits seit langem Gegenstand verschiedener Überlegungen. Da dieser Bereich historisch gesehen einst Teil der Großen Straße war, sollte er auch im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Großen Straße betrachtet werden.

Dabei muss das vorrangige Ziel sein, die historische Bedeutung der Alten Katen durch Freistellung, möglichst öffentlichkeitswirksame attraktive Nutzung und Information zu verdeutlichen. Die städtebauliche Situation ist dabei neu zu ordnen, innenstadtfremde Nutzungen sollten verlagert werden. Eine Ergänzung durch weitere Wohnnutzung ist anzustreben.

Ziele	Maßnahmen
▪ Hervorhebung der historischen Bedeutung der Alten Katen sowie des Straßenraums "Bei der Alten Kate" ▪ Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Straßen- und Freiräumen ▪ Erhalt und Stärkung der gastronomischen Nutzung ▪ Wohnraum schaffen	▪ einheitliche Umgestaltung der Freiräume um die Alten Katen (Straßenraum Bei der Alten Kate sowie private Flächen um die Gebäude) auf der Grundlage eines gemeinsamen Konzeptes aller Eigentümer und unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit (34) ▪ Verlagerung der Betriebe Am Rauchhause und Entwicklung der Westseite durch Wohnbebauung (Orientierung an den Höhen der umliegenden Bebauung) (35)

9.2 Große Straße (Nord)



Bei der Großen Straße handelt es sich um die zentrale Verbindung zum Schloss, die jedoch nach wie vor den Charakter einer Bundesstraße (ehemalige B 75) besitzt und kaum zum Flanieren oder Verweilen einlädt.

Qualitäten und Chancen



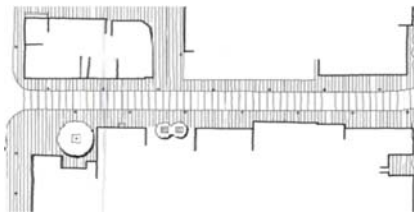
- Blickachse nach Norden auf Schlosskirche und nach Süden in die Große Straße Süd
- wichtige Wege- und Radwegeverbindung auch in die nördlichen Stadtteile (Gartenholz und Erlenhof)
- breiter, großzügiger Straßenraum

Defizite und Handlungsbedarfe



- überdimensionierter und Kfz-dominierter Straßenraum mit mangelhaften Fuß- und Radverkehrsanlagen
- hohe Verkehrsbelastung
- keine gesicherten Querungsstellen
- Dominanz des fließenden Verkehrs im Kreuzungsbereich Doppeleiche / Große Straße
- fehlende Orientierung Richtung Schloss
- geringe Wahrnehmbarkeit des Dachreiters der Schlosskirche durch üppigen Baumbestand
- stellenweise Leerstände in den Erdgeschossen
- uneinheitliche Straßenraum-/Platzgestaltung (kleiner Platz auf der Ostseite bildete einst u.a. den Abschluss der historischen Großen Straße)

Vorliegende Konzepte und Ideen



1989 Gesamtkonzept Straßenräume der Innenstadt (Schindel)

Auch die Große Straße war Teil des Gesamtkonzeptes für die Umgestaltung der Straßenräume in der Innenstadt. Hier wurde eine baumlose Gestaltung in unterschiedlicher Pflasterung vorgeschlagen (vgl. Abb.).



Realisierungskonzept 2006

Im Rahmen der Vorbereitung des nach der Bewerbung für die Landesgartenschau erarbeiteten Realisierungskonzeptes (Schloßpark – Aue – Innenstadt) wurde auch für die Große Straße (Nord) ein Vorschlag mit alternierenden kurzen Baumreihen und dazwischen liegenden Längsparkplätzen entwickelt.

Fazit

Bei der Großen Straße Nord handelt es sich um die wichtigste Verbindung zwischen den zentralen Einkaufslagen der Innenstadt und dem Schlossbereich sowie in die nördlichen Stadtgebiete (Gartenholz, Erlenhof, Gewerbegebiet Nord). Sie wird ihrer wichtigen Verbindungsfunktion für Fußgänger und Radfahrer aufgrund von gravierenden Gestaltungsmängeln jedoch nicht gerecht.

Das zentrale Ziel in diesem Bereich besteht daher in der Verbesserung der Aufenthalts- und Wegequalität für Fußgänger und Radfahrer durch eine Neugestaltung des Straßenraums. Dabei muss die Blickbeziehung auf die Schlosskirche erhalten bleiben.

Aufgrund ihrer Entfernung zum zentralen Einkaufsbereich ist sie für weiteren innenstadtrelevanten Einzelhandel nur bedingt geeignet.

Ziele	Maßnahmen
- Verbesserung der Aufenthalts- und Wegequalität (Berücksichtigung von Blickbeziehungen, ruhenden Verkehr) - Verbesserung der Verbindung zum Schloss	- Umgestaltung des Straßenraums Große Straße Nord unter Berücksichtigung des Alleenkonzeptes (Konkretisierung der Entwurfsskizze GGR) (36) (zusammen mit Nr. 34) - Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Große Straße - Woldenhorn/Bei der Doppeleiche (37)

10 Am Alten Markt



Der Alte Markt bildet mit der 420 Jahre alten Kirche und den ebenso alten Gottesbuden das historische Herzstück Ahrensburgs, das jedoch in seiner historischen Bedeutung kaum erlebbar wird.

Qualitäten und Chancen



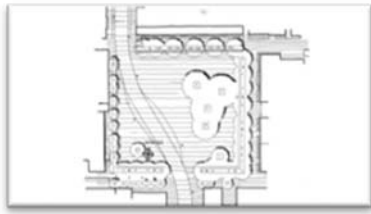
- überwiegend attraktive historische, denkmalgeschützte Bausubstanz (Gottesbuden, Schlosskirche, Pfarrgebäude und Einzelgebäude auf der Westseite)
- Gottesbuden als einmalige historische Besonderheit (seit mehr als 400 Jahren Sozialwohnungen, da die Stiftungssatzung diese Nutzung verpflichtend vorschreibt)
- erstmalig Blick zum Schloss
- vorhandene Freiflächen mit gastronomischer Nutzung durch das angrenzende Schlosshotel
- attraktiver Baumbestand
- Im hinteren Bereich (ehemaliger Pfarrgarten): Nachverdichtungspotenzial laut ISEK
- attraktive historische Gebäude auf der Westseite des Platzes
- angrenzende Nutzer (Kirche, Hotel, Pfadfinder) können zur temporären Belebung beitragen

Handlungsbedarfe



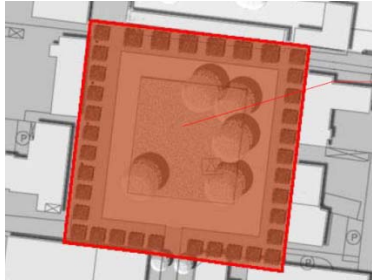
- An der Nordostseite unmaßstäbliche Baukörper
- Überformung der historischen Platzgestaltung und Trennung der beiden Platzhälften durch die ehemalige Bundesstraße mit den Bushaltestellen
- Kfz-dominierter Straßenraum mit überdimensionierten Verkehrsflächen und hoher Verkehrsbelastung
- Dominanz des ruhenden Verkehrs und Stellplatzbedarf durch Ärztehaus
- unattraktive Fuß- und Radwegeanlagen zum Schlosspark (Höhenversprünge, schmale Gehwege, fehlende gesicherte Querungsstellen)
- fehlende Wegeverbindung zum Spielplatz an der Aue
- Brache ehemaliger Pfarrgarten
- hoher Sanierungsbedarf der Gottesbuden

Vorliegende Konzepte und Ideen



1989 Gesamtkonzept Straßenräume der Innenstadt (Schindel)

Im Gesamtkonzept wird für den Alten Markt die Beibehaltung des Verlaufs der Straße und der Bushaltestellen sowie eine vollständige Pflasterung dieses Bereichs vorgeschlagen.



2006 Realisierungskonzept (Schloßpark – Aue – Innenstadt)

Das Realisierungskonzept sieht eine neue Platzgestaltung vor, bei der die Straße um den Alten Markt herum läuft. Dadurch entsteht innerhalb der Verkehrsfläche eine quadratische Grünanlage, die von der historischen Platzgestaltung abweicht.



2009 ISEK Nachverdichtung Kastanienallee

Gemäß ISEK stellen die Flächen an der Kastanienallee Potenzialflächen für den Wohnungsbau dar, die zugleich eine Stadtkante am Auegrünzug definieren.

Fazit

In der Stadt besteht ein breiter Konsens, dass dieser historisch wertvolle Bereich dringend einer neuen Gestaltung bedarf, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Trennwirkung der ehemaligen Bundesstraße aufzuheben. Kein Konsens bestand jedoch in der Bürgerwerkstatt bezüglich des künftigen Charakters (Ort der Ruhe oder aktive Bespielung dieses Ortes).

Ziele	Maßnahmen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Reduzierung der Trennwirkung der ehemaligen Bundesstraße (temporäre) Bespielung des Platzes	- Umgestaltung des Alten Marktes und Vorbereitung durch einen freiraumplanerischen Wettbewerb mit verpflichtender verkehrsplanerischer Begleitung unter Berücksichtigung folgender Aspekte (38): - Einbeziehung der angrenzenden Gottesbuden in den Platzraum und Sichtbarmachung der historischen Gebäude - Verkehrsberuhigung durch Verschwenk der Straße - Erhalt von straßenbegleitenden Parkplätzen im Osten - Erhalt wichtiger Grünstrukturen - Verbindung Richtung Spielplatz Kastanienallee - Sanierung der Gottesbuden und Sichtbarmachung ihrer historischen Bedeutung (vgl. allgemeine Maßnahmen: Denkmaltafeln) (40) - städtebauliche Entwicklung des Pfarrgartens in Abstimmung mit der Kirche (41)

11 Schulstraße I Hans Schadendorff-Stieg I Reeshoop



Im Bereich um die Schulstraße sind in den letzten Jahren verschiedene neue Wohnbauvorhaben realisiert worden. Gleichzeitig bilden die Kehre am Ende der Schulstraße sowie die Biegung an der Lübecker Straße den zentralen Verbindungsbereich zwischen Innenstadt und Schlosspark. Von Norden kommend bildet dieser Bereich den Innenstadteingang, von Süden kommend den Eingang des Schlossparks.

Qualitäten und Chancen



- heterogene Bebauung (auch denkmalgeschützt: Schule und Turnhalle) mit Ansätzen der Nachverdichtung, auch im Innenbereich in hochwertiger Architektur
- im Reeshoop teilweise historische Gebäude der vorletzten Jahrhundertwende (z.B. Reeshoop 22: Fritz Höger Gebäude)
- verschiedene Freiflächen im Blockinnenbereich als Potenzialflächen für die weitere Nachverdichtung
- Nähe von Kita und Grundschule
- Parkplätze an der Schule mit Nähe zum Schlosspark (Doppelnutzungspotenzial)

Defizite und Handlungsbedarfe



- heterogenes Nebeneinander von Geschosswohnungsbau und Einzelhäusern sowie verschiedenen Fassadenmaterialien (Putz und Klinkerfassaden)
- Bereich um die Kehre an der Schulstraße wird der zentralen Verbindung zwischen Innenstadt und Schlosspark sowie einem Innenstadteingang weder funktional noch gestalterisch gerecht (→ siehe Schlosspark)
- Modernisierungsbedarf des Kita-Gebäudes

Vorliegende Konzepte und Ideen



ISEK 2010

Im ISEK ist der gesamte Bereich um die Schulstraße sowie die Bagetelle (→ siehe Schlosspark) als Nachverdichtungsbereich gekennzeichnet.

Fazit

Die Grundstücke um die Schulstraße sind bereits in den letzten Jahren durch Neubauten ergänzt worden, die gegenüber der älteren Bebauung einen Maßstabssprung vollziehen. Einige Flächenpotenziale liegen noch vor, die einer künftigen Bebauung zugeführt werden könnten. Diese müssen im Zusammenhang mit einer künftigen Entwicklung der Kita Schulstraße betrachtet werden.

Der Standort der Kita in der Schulstraße ist angesichts des stetigen Ausbaus der Schlossschule, der steigenden Bedarfe an Kinderbetreuung, sowohl für U6 als auch für Grundschulkinder sowie der Nähe zur Schlossschule (flexible Reaktionsmöglichkeit auf sich ändernde Bedarfe) für die Betreuungssituation sehr bedeutsam.

Besonderer Handlungsbedarf besteht am östlichen Ende der Schulstraße, im Bereich des Wendehammers. Diese Situation wird einem Stadteingang und dem sensiblen Übergangsbereich zwischen Innenstadt und Schloss weder funktional noch gestalterisch gerecht.

Ziele	Maßnahmenempfehlungen
▪ weiteren Wohnraum in der Schulstraße schaffen ▪ Sicherung des Kita-Standortes ▪ Entwicklung eines Innenstadt- / Schlossparkeingangs am Ende der Schulstraße ▪ Verbesserung der Parkplatzsituation am Schlosspark	▪ Entwicklung eines Innenstadteingangs durch Umgestaltung des Bereichs am Ende der Schulstraße: Vorbereitung durch einen freiraumplanerischen Wettbewerb unter Berücksichtigung der Blickbeziehung zum Schloss, des Stadteingangs, der Nutzung eines Cafés sowie der Umgestaltung der Bagatelle (neue attraktive Spielangebote, Schlossparkeingang Badlantic, Übergang Bagatelle Schlosspark, Wegeverbindung von den Parkplätzen zum Schloss) (42) → siehe auch Maßnahmen Schlosspark ▪ Entwicklung der heutigen Kitafläche in der Schulstraße in Abstimmung mit Eigentümer und Ergänzung durch Wohnnutzung (43)

12.1 Schlossbereich: Schlosspark mit Schloss und Bagatelle



Bei dem Schlossbereich handelt es sich um den wichtigsten Identität stiftenden Bereich von Ahrensburg. Das Schloss mit seinem Museum wird jährlich von ca. 30.000 Besuchern aufgesucht und dient auch als Veranstaltungsort für Kinderaktionen, kleine Konzerte, Ausstellungen und Eheschließungen.

Qualitäten und Chancen



- attraktives, saniertes Schloss auf neu sanierter Schlossinsel
- Open Air-Aufführungen im Schlosspark (Oper, Kino)
- Alter Baumbestand und Standort des ältesten Bürgervereins der Stadt in historischem Gebäude („Bagatelle“)
- "Inseln" attraktiver Nutzung auf der Bagatelle: Bienenlehr- und Schaugarten, Rhododendrongarten
- Kooperationsvertrag: "Ahrensburger Schlossensemble" zwischen Schloss, Schlosskirche und Marstall

Defizite und Handlungsbedarfe



- Schloss und Schlosspark werden ihrer Einzigartigkeit entsprechend nicht ausreichend genutzt (keine Gastronomie oder besondere öffentliche Nutzungen)
- nicht ausreichende Zahl an Parkplätzen für Veranstaltungen im Schlossbereich
- keine attraktiven Schlossparkeingänge an der Schnittstelle Schulstraße /Schlosspark und an der Bagatelle/Badlantic
- wenig gepflegte Grünflächen an der Bagatelle
- Trennwirkung durch Lübecker Straße
- Kaum sichtbarer Eingang zur Innenstadt an Weinbergkreuzung
- fehlende oder schlechte Qualität der Fuß- und Radwegeverbindungen durch den Park: rund um die Insel, vom Schloss bis zum Alten Markt, von der Bagatelle zum Schloss
- unzureichende Möblierung (Bänke, öffentliche Toiletten)
- Schließzeiten der Schlossinsel ab 17.00 Uhr
- hohe Verkehrsbelastung der Lübecker Straße (Ziel- und Quellverkehr, ruhender Verkehr)

Vorliegende Konzepte und Ideen



2006 Realisierungskonzept Schloßpark-Aue-Innenstadt: Umgestaltung Schlossterrassen und Innenstadtteingang

Das auf der Gartenschaubewerbung aufbauende Realisierungskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Umgestaltung des Schlossparks vor. Prominenteste Maßnahme ist die Entwicklung von Schlossterrassen unterhalb der nördlichen Gottesbuden sowie die Neuerrichtung der Alten Wache mit einem Café und die Entwicklung dieses Bereichs zu einem Schlosseingang.



2007 Stadtmarketing Ahrensburg – Bericht

Der Bericht zum Stadtmarketing beinhaltet den Vorschlag einer Imagekampagne mit dem Schloss als Imageträger: Die Empfehlungen umfassen auch eine Kooperation verschiedener Kultureinrichtungen, die Vermarktung des Schlosses als Drehort, die Ausdehnung von Veranstaltungen (z.B. Living Garden) auf die Innenstadt, Familientage am Schloss sowie ein gemeinsamer Weihnachtsmarkt auf dem Gutshof²



2009 Nachverdichtungspotenzial Bagatelle (ISEK)

Das ISEK schlägt die westlichen Bereiche der Bagatelle als Nachverdichtungsgebiete vor und enthält Skizzen einer möglichen Bebauung als "Hofbebauung", "Wohnen im Park" oder "Wohnrand".



2009 Schlossparkkonzept (inkl. historisches Schlossgutachten)

Aufbauend auf dem Realisierungskonzept konkretisiert das Schlossparkkonzept einzelne Bereiche der Parkgestaltung. Der Bereich der Bagatelle ist darin als intensiv bespielter Bereich gekennzeichnet.

Am Übergang zwischen Innenstadt und Schlosspark (Bereich um die Kehre der Schulstraße) soll die historische Baumallee wieder entstehen.

² vgl. CIMA Präsentation 2007, S. 47 ff

Fazit

Das Schloss mit dem Schlosspark und dem angrenzenden Gutshof als zentrales Identität stiftendes Merkmal und attraktives Ausflugsziel für die Bevölkerung der Metropolregion wird seiner Bedeutung für die Bürgerinnen und Bürger Ahrensburgs sowie seiner kulturhistorischen und touristischen Bedeutung momentan nicht vollständig gerecht: Viele Bereiche des Schlossparks sind in die Jahre gekommen und lassen attraktive Verweilorte vermissen. Teile des ehemaligen Gutshofs (Speicher) stehen leer, die Wegeverbindungen in und durch den Schlosspark sind stellenweise in schlechtem Zustand.

Die Aufwertung des gesamten Schlossareals außerhalb der Schlossinsel sowie die Verbesserung der Verbindung in die Innenstadt als ein wichtiges Ziel dieses Konzeptes, wurden auch in den Bürgerveranstaltungen bestätigt. Das vorliegende Schlossparkkonzept aus dem Jahr 2009 bildet in diesem Zusammenhang eine gute Grundlage, die in Teilbereichen noch weiter entwickelt werden sollte (Konkretisierung der Gestaltung der Schlossparkeingänge, Flächen für den ruhenden Verkehr und Busse, Umgang mit den Flächen der Bagatelle, Wegeverbindungen).

Ziele	Maßnahmen
▪ Aufwertung des Schlossbereichs als attraktiver Naherholungsort sowie touristischer Anziehungspunkt für die Bevölkerung Ahrensburgs und der Region	▪ Umgestaltung der Lübecker Straße unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsbelastung und des Busverkehrs (Fahrbahn- und Gehwege, Herausnahme des ruhenden Verkehrs) (vgl. Entwurfsskizze GGR) (44) ▪ Konkretisierung / Ergänzung und Umsetzung der Maßnahmen des vorliegenden Schlossparkkonzeptes: ○ Entwicklung barrierefreier Wegeverbindungen im Schlosspark: Rundweg um die Schlossinsel (45) ○ Gestaltung des Schlossparkeingangs im Bereich des Badlantics (46) ○ Herstellung einer barrierefreien Verbindung zwischen Schloss und Marstall mit gesicherter Querungsmöglichkeit über die Lübecker Straße, evtl. in künstlerischer Gestaltung (47) ○ Prüfung der Öffnung der Schulparkplätze für Veranstaltungen im Schloss und Anlage weiterer Stellplätze auf der Bagatelle (48) ○ Umgestaltung der Bagatelle und Ergänzung durch attraktive Nutzungen sowie des Übergangs von der Bagatelle zur Schlossinsel (49) (auch im Zusammenhang mit Maßnahmen 46, 42)

12.2 Schlossbereich: ehemaliger Gutshof mit Marstall und Speicher



Der Gutshof des Schlosses entstand Mitte des 19. Jahrhunderts auf dem Standort des ehemaligen barocken Gartens des Schlosses und beherbergte Ställe, Wirtschaftsgebäude und Speicher. Aktuell wird der ehemalige Marstall durch kulturelle Veranstaltungen, die übrigen Speichergebäude durch kleinere Gewerbebetriebe und spezialisierten Einzelhandel (Weinhandel, Antiquitäten) genutzt.

Qualitäten und Chancen



- unter Denkmalschutz stehendes ehemaliges Gutsverwalterhaus
- Bei den übrigen Gebäuden der ehemaligen Gutsanlage handelt es sich laut Schreiben des Landeskonservators (Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein) vom 8. Dezember 2015 um eine "Sachgesamtheit von besonderem Wert gem. § 2 DSchGSH".
- gute Steuerungsmöglichkeit bei der Entwicklung des Speichers durch städtisches Eigentum
- vorhandene attraktive Nutzungen mit Publikumsverkehr: Marstall, Antiquitäten, Weinhändler
- vorhandene Kooperationen zwischen Weinhändler und Marstall
- attraktiver Multifunktionsplatz
- wichtige Wegeverbindung zum Gartenholz am nördlichen Rand des Gebietes zwischen Marstall und Parkhotel

Defizite und Handlungsbedarfe



- Leerstand des Speichers seit mindestens 10 Jahren
- geringfügiger Leerstand und stellenweise bauliche Überformung der übrigen Gebäude
- Trennwirkung zwischen Schloss und Gutshof durch L82 (Lärm, hohe Verkehrsbelastung)
- Verbindung zwischen Schloss und Marstall unterbrochen und nicht barrierefrei
- fehlender Eingang am Marstall gegenüber des Schlosses und unzureichend Nutzungsmöglichkeit aufgrund von Teilen im privaten Eigentum
- wenig sichtbare Gastronomie am Parkhotel
- Nutzung der Multifunktionsfläche als Parkplatz
- heterogene, teilweise unattraktive Gestaltung der Straßenräume und Freiflächen

Vorliegende Konzepte und Ideen

Aus den Fachgesprächen und der Bürgerwerkstatt liegen zahlreiche Vorschläge zu einer Entwicklung des Gutshofes vor, der von den Bürgern als besonders wichtiger Bereich identifiziert wurde. Diese sollten im Rahmen der Entwicklung eines Nutzungskonzeptes überprüft werden. Es handelt sich dabei um: Kunst, Kultur, Bürgerhaus, Tourismus, Musikschule, Gewerbe, Hostel. Ein Professor der HafenCity Universität Hamburg hat Interesse bekundet, unter Zustimmung der Stadt und der übrigen Eigentümer des Gebietes mit den Studierenden die Erstellung eines Nutzungskonzeptes in Verbindung mit temporären Nutzungen und Umgestaltungen prozesshaft zu begleiten.

Fazit

Die historischen Gebäude des alten Gutshofes stellen ein besonderes städtebauliches Potenzial im Schlossbereich dar, das einer Weiterentwicklung bedarf. Die vorhandenen Nutzungen bieten dazu gute Ansatzmöglichkeiten. Es handelt sich dabei bereits um innenstadtverträgliche Nutzungen (spezialisierten Einzelhandel und kleinere Kunsthandwerksbetriebe).

Daher soll gemeinsam mit den neuen Eigentümern, der übrigen Gebäude, sowie dem Parkhotel unter Einbeziehung der Schlossstiftung ein Nutzungskonzept für den gesamten Gutshofbereich (inkl. des Speichers) erarbeitet werden, das die vorhandenen Nutzungen berücksichtigt. Damit kann auch der Gutshofbereich von der touristischen Bedeutung des Schlosses profitieren und gemeinsam mit diesem vermarktet werden.

Eine künftige Nutzung des Speichers ist dabei so anzulegen, dass sie auch langfristig ohne öffentliche Mittel tragbar ist.

Gleichzeitig sollte der Freiraum des Gutshofbereichs eine einheitliche und attraktive Umgestaltung erfahren, so dass der Gutshof als ein Gesamtensemble und als Ankunftsort erlebbar wird.

Ziele	Maßnahmen
▪ Aufwertung des Gutshofensembles und Integration in den Schlossbereich durch wirtschaftlich tragfähige Nutzungen, die nicht in Konkurrenz zur Innenstadt stehen	▪ einheitliche Umgestaltung der gesamten Freiflächen im Gutshofbereich: Vorbereitung durch ein gemeinsames Erschließungs- und Freiflächenkonzept (Anlage neuer Stellplätze, Berücksichtigung der Radwegeverbindung in den Stadtteil Gartenholz, Anlieferung zum Parkhotel) (50) ▪ Entwicklung eines Nutzungs- und Vermarktungskonzeptes für den Speicher und die angrenzenden Gutshofgebäude mit relevanten Akteure, möglicherweise in Zusammenarbeit mit der HCU (51) ▪ Sanierung und Umnutzung des Speichers (52) ▪ Umgestaltung des Haupteingangs zum Marstall sowie Erwerb des privaten Gebäudeteils (53)

12.3 Schlossbereich: Am Weinberg



Bei dem Weinberg handelt es sich um einen Teil des ehemaligen Schlossparkes, der einen kleinen Hang neben dem Gutshof umfasst. Er ist durch kleinteilige historische und teilweise überformte Bebauung geprägt.

Qualitäten und Chancen



- traufständige, kleinteilige historische Bebauung in Hanglage

Defizite und Handlungsbedarfe



- teilweise Leerstand und ungeordnete Nutzung, wie Autohändler, die der Lage am Schloss und am Innenstadtzugang nicht angemessen ist



Vorliegende Konzepte und Ideen



1992 Bebauungsplan

Ein rechtskräftiger Bebauungsplan (B-Plan 55a aus dem Jahr 1992) sieht den Erhalt der kleinteiligen Bebauung sowie eine Ergänzung durch weitere kleinteilige Baukörper vor.

2013 Bauvoranfrage

Es liegt eine Bauvoranfrage vor für den Bereich des östlichen Weinbergs vor (vgl. Vorentwurf „Wohnen am Weinberg“ Bau- und Planungsausschuss 11.2013). Die Fassaden und Proportionen weichen deutlich von der vorhandenen Bebauung ab.



Fazit

Bei dem Bereich des historischen Weinbergs handelt es sich aufgrund seiner Nähe zum Schloss und zum historischen Gutshof sowie seiner Lage im Eingangsbereich der Innenstadt um einen sensiblen Bereich, der einer besonderen Gestaltung bedarf. Dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- solitäre Baukörper
- GRZ: 0,4; GFZ: 0,8
- Traufständigkeit (Satteldächer) mit kleinen Gauben
- Materialien: Putz

Beide vorliegende Entwürfe berücksichtigen diese Aspekte nicht im ausreichenden Maße, so dass hier neue Konzepte erforderlich sind.

Ziele	Maßnahmen
▪ Formulierung einer eindeutigen Raumkante und Behebung der städtebaulichen Missstände durch ortsangemessene bauliche Entwicklung des Weinbergs	▪ Rahmenplanung für den östlichen Weinberg zur Vorbereitung einer Neubebauung, unter Berücksichtigung einer neuen Wegeverbindung und der städtebaulich sensiblen Situation (Hanglage, angrenzende historische Bebauung, Maßstäblichkeit, Gebäudestellung und Kubatur, Materialien) (54)

13 Ergänzungsbereich Bahnhof



Der Bereich um den Bahnhof bildet sowohl für mit der Bahn anreisende als auch für mit dem Kfz aus Richtung Hamburg ankommende Besucher den Eingangsbereich in die Innenstadt. Gleichzeitig quert eine Veloroute diesen Bereich. Daher kommt diesem Bereich hinsichtlich Orientierung und Gestaltung eine besondere Bedeutung zu.

Aktuell erfährt dieser Bereich eine hohe Entwicklungsdynamik, die sich in zahlreichen vorliegenden Konzepten ausdrückt (s.u.).

Qualitäten



- denkmalgeschütztes Bahnhofsgebäudes von 1865
- attraktive, grüne Wegeverbindung Richtung Innenstadt
- Sanierung P&R Alter Lokschuppen
- Planung Fahrradstation an der Bahnlinie zur Reduzierung des wilden Fahrradparkens und Förderung des Radverkehrs



Handlungsbedarfe



- keine Orientierung Richtung Innenstadt für Ortsfremde
- Stellenweise schlechter Zustand von öffentlichen und privaten Verkehrsflächen (Geh- und Radwege, Plätze) hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit
- keine barrierefreie Toilette
- stellenweise wildes Parken von Radfahrern und Kfz (auch aufgrund fehlender privater Stellplätze der Wohnungsbauten aus den 1950er/1960er Jahren)
- Mindestbreite Radweg unterschritten
- stellenweise sanierungsbedürftige Bausubstanz aus den 1950/60er Jahren
- Busse, die den ZOB anfahren behindern Verkehrssituation zu bestimmten Zeiten
- ZOB: mangelnde Barrierefreiheit, unzureichende Kapazität zu Spitzenstunden
- westlich und nördlich des Bahnhofs: hohe Sanierungsbedürftigkeit des öffentlichen Raumes (insbesondere Geh- und Radwege, öffentliche Plätze)
- unzureichende Raumkapazitäten der VHS

Vorliegende Konzepte und Ideen



Parkhaus Alter Lokscheunen (Aufstockung?)

Das Parkhaus wurde im Jahr 2015 saniert. Eventuell soll dieses noch durch zwei weitere Geschosse aufgestockt werden.

Aktuell befinden sich dort rund 550 P&R Plätze.



2016 Lindenhof Bauleitplanverfahren

(Stand Juni 2016: öffentliche Auslegung B-Plan Nr. 94)

Am Lindenhof ist eine 6-7 geschossige Bebauung für 86 Wohnungen, Einzelhandel und Dienstleistungen geplant. 77 Stellplätze sollen in einer TG entstehen, rund 100 öffentliche Parkplätze entfallen durch die neue Bebauung (vgl. nebenstehende Abb.: Stadt Ahrensburg 2015)



2016 Fahrradparkhaus (Vorentwurf)

Es liegen Planungen für ein Fahrradparkhaus mit rund 700 Stellplätzen neben dem Alten Lokscheunen vor. Das Bahnhofsumfeld soll in diesem Zusammenhang neu geordnet werden (vgl. Abb.: WRS Architekten und Stadtplaner).



2016 Aufstockung Stormarnstraße

Zur Aufstockung verschiedener Gebäude an der Stormarnstraße sowie zu Ergänzungs- bzw. Ersatzbebauung liegen Vorbescheide vor, die jedoch älteren Datums sind. Aktuelle Bauvoranfragen sind eingereicht.



2015 Umgebung: Hamburger (Vorentwürfe)

Für das Grundstück des ehemaligen Autohauses (Hamburger Straße 40) liegt ein Entwurf sowie ein Vorbescheid für eine 3-4 geschossige Bebauung vor, mit rund 100 Wohnungen in den Obergeschossen und gewerblich genutzten Flächen (Einzelhandel, Dienstleistungen) im Erdgeschoss.

Für das Grundstück gegenüber (Hamburger Straße 45) liegt ein Entwurf zu einer 3-4 geschossigen Bebauung vor, mit 12 Wohnungen in den Obergeschossen und 2 gewerblich genutzten Einheiten im Erdgeschoss (vgl. Abb.: Dipl.-Ing. Roger Krancher, Architektur- und Planungsbüro)



2016 Umgebung: Kino am Edeka-Standort (Vorentwurf)

Der Eigentümer der Fläche des Edeka-Marktes plant gemeinsam mit dem Unternehmen CineMotion die Errichtung und den Betriebs eines Kinos mit 4 Sälen (vgl. Abb.: LH Architekten).

Der Edeka-Markt soll auf das Grundstück Alte Reitbahn verlagert werden, ergänzt durch Wohnungsbau.

Fazit

Der Bahnhofsbereich entwickelt sich aktuell sehr dynamisch. Dabei ist angesichts der großen Herausforderungen bezüglich des Wohnungsbaus, die Absicht weitere Wohnungen in Bahnhofsnähe zu bauen, begrüßenswert. Allerdings sollten die verschiedenen Projekte unter der Berücksichtigung folgender Ziele betrachtet werden:

- Der Bahnhofsbereich wird als zentraler Stadteingang gestaltet.
- Der öffentliche Raum wird für alle Verkehrsteilnehmer neu geordnet und barrierefrei gestaltet.
- Die Orientierung zur Innenstadt und zum Schloss wird verbessert.
- Ein Teil der neuen Wohnangebote ist auch für Menschen mit geringem und mittlerem Einkommen bezahlbar.
- Der Bahnhofsbereich bildet keinen zur Innenstadt konkurrierenden Einzelhandelsschwerpunkt aus.

Dabei sollten die folgenden Aspekte jeweils im Gesamtzusammenhang betrachtet werden:

- Verkehr/öffentlicher Raum: Bereits jetzt treten im Bahnhofsbereich temporär hohe Verkehrsbelastungen insbesondere durch den Busverkehr auf. Die Auswirkungen einer zusätzlichen Bebauung mit gewerblicher und Wohnnutzung sollten daher bezogen auf das künftige Verkehrsaufkommen (Kfz-Verkehr und ruhender Verkehr). Alternative Verkehrskonzepte (Carsharing) sollten geprüft werden. Dabei ist auch die Stellplatzsituation der Bebauung aus den 1950er Jahr zu berücksichtigen, da diese Gebäude aufgrund der damaligen Rechtsgrundlagen nicht über eine ausreichende Anzahl privater Stellplätze verfügen.
- Einzelhandel: In den Entwürfen zu den neuen Vorhaben sind verschiedene durch Einzelhandel nutzbare gewerbliche Flächen dargestellt. Allerdings sind in dem gesamtstädtischen Einzelhandelsgutachten der CIMA (2012) lediglich Teile des Bahnhofsbereichs (vom Bahnhof bis zur Brücke Hagener Allee Straße) als Ergänzungsbereich für den zentralen Versorgungsbereich dargestellt. Die Entwicklung dieses Bereiches durch weiteren Einzelhandel sollte lediglich auf dem Laufweg zur Innenstadt erfolgen, nicht jedoch im Bereich der Hamburger Straße.
- Bezahlbare Wohnungen: Angesichts des Engpasses auf dem Wohnungsmarkt, insbesondere für jüngere Haushalte bzw. für Haushalte mit geringem Einkommen, wird empfohlen darauf hinzuwirken, dass für einen Teil der neuen Wohnungen öffentliche Fördermittel in Anspruch genommen werden. Ein grundsätzlicher Beschluss zum öffentlich geförderten Wohnungsbau in der Innenstadt (beispielsweise die Festlegung eines Anteils von 25% – 30% für Grundstücke, auf denen neues Planungsrecht geschaffen wird) bildet eine wichtige Verhandlungsgrundlage mit den Bauträgern im Rahmen der Aufstellung von Städtebaulichen Verträgen gem. § 11 BauGB (s.u.).
- Baukultur: Beim Bahnhofsbereich handelt es sich sowohl für mit der Bahn ankommende Besucher als auch für Autofahrer (Hamburger Straße) um einen wichtigen Eingangsbereich der Innenstadt. Daher ist hier besonderes Augenmerk auf die Gestaltung der Gebäude (Kubatur, Materialien, Fassadengestaltung), der öffentlichen und privaten Räume (Freiflächen und Eingangsbereiche) sowie die Lage der Stellplätze zu richten.

Die vorliegende Ortsgestaltungssatzung umfasst den Bahnhofsbereich nicht. Dem entsprechend sollten konzeptionelle Ziele und Vorgaben für die neuen Investitionen im gesamten Bahnhofsumfeld entwickelt werden.

- **Barrierefreiheit:** Neben dem barrierefreien Straßenraum spielen gerade am Bahnhofsbereich auch barrierefreie Toiletten eine wichtige Rolle. Dazu geben die Fachgutachter folgende Empfehlung ab: "Öffentliche barrierefrei zugängliche und nutzbare Toiletten sind ein sehr wichtiges Ausstattungselement im öffentlichen Raum. Von diesem Angebot hängt für viele Menschen die Möglichkeit ab, Wege überhaupt antreten und bewältigen zu können.

In Ahrensburg ist das Angebot insgesamt unzureichend. Die Toilette am Bahnhof ist nicht barrierefrei zugänglich und nicht barrierefrei nutzbar. Gerade hier, wo viele Menschen ankommen, warten und abfahren ist das barrierefreie WC notwendig. Im Rahmen der Überplanung des Bahnhofsbereichs mit ZOB und Fahrradparkhaus ist daher ein barrierefreies WC mit einzuplanen.

Es ist unbedingt zu empfehlen, ein barrierefreies WC am Bahnhof als Baustein der Planung des Bahnhofsbereichs und nicht isoliert einzurichten. Typischerweise finden wir heute in vielen Städten isolierte barrierefreie Lösungen, die, wenn sie nicht in ein barrierefreies Wegenetz eingebunden oder am falschen Standort sind, letztlich suboptimal sind und es meistens auch bleiben. Bei der Standortwahl sind beispielsweise auch Sicherheitsaspekte zu bedenken, damit auch am Abend und im Dunkeln der Besuch des WCs ohne Hemmnisse möglich ist."

Ziele	Maßnahmen
▪ Aufwertung des Bahnhofsumfeldes zu einem attraktiven, barrierefreien Stadteingang mit Neuordnung des ruhenden Fahrrad- und PKW-Verkehrs, unter Berücksichtigung einer barrierefreien Toilette	▪ Neubau eines Fahrradparkhauses inkl. einer barrierefreien Toilette (55) ▪ Umgestaltung der Straßenräume und des ZOB unter Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs und des Radverkehrs sowie Aufwertung der öffentlichen Grünfläche (56) ▪ Bebauung des VHS -Grundstücks (57) ▪ Bebauung des Grundstücks Stormarnstraße/Ecke Bahnhofstraße und Wiederherstellung der kleinen Grünfläche (58)

Allgemeine Maßnahmen

Zur Attraktivierung der Innenstadt sind weitere übergreifende Maßnahmen für die gesamte Innenstadt wichtig. Dabei sind insbesondere weitere Maßnahmen der Vorbereitung wichtig, die auf die Ordnungs- und Baumaßnahmen Einfluss nehmen:

- Gestaltungshandbuch für die Straßenräume: Im Gestaltungshandbuch werden die Gestaltungselemente und Materialien für verschiedene Typen von Straßenräumen, je nach ihrer historischen Bedeutung und Funktion festgelegt. Für die im Konzept benannten Umgestaltungen von Straßenräumen wird damit eine verbindliche Vorgabe entwickelt.
- Gestaltungssatzung für die Innenstadt: Innenstädte gewinnen nicht zuletzt aus einer gewissen Einheitlichkeit der Möblierung und Gestaltung einen großen Wert für die Besucher. Die vorhandene Gestaltungssatzung ist daher zu prüfen und fortzuschreiben.
- Parkraumbewirtschaftungskonzept und Betreiberkonzept für die Tiefgaragen und Parkhäuser: Um alle Parkplätze künftig optimal auszulasten, ist ein integriertes Bewirtschaftungs- und Betreiberkonzept wichtig, das auch Aussagen zu Preisen und Bezahlungsmöglichkeiten sowie zu einem Leitsystem für Ortsunkundige enthält. Mit einem Betrieb einer Tiefgarage unter dem Stormarnplatz gewinnt die Stadt großen Einfluss auf die Steuerung des ruhenden Verkehrs durch eine angemessene Preisgestaltung.
- Beleuchtungskonzept für Innenstadtplätze (Rathausplatz, Rondeel, Alter Markt, Alter Gutshof/Marstall): Die historischen Gebäude sollten besser in Wert gesetzt werden, um die Einzigartigkeit der Innenstadt zu betonen. Dies erfordert u.a. eine angemessene Beleuchtung in den Wintermonaten.
- Leitsystem/Wegweisung für Fußgänger und Touristen: Nicht nur die Gestaltung der öffentlichen Räume, sondern auch ein Leitsystem für Fußgänger und Ortsfremde erleichtert die Orientierung in der Stadt.
- Konzept und Anbringung Aufstellung Infotafeln Denkmale: Die verschiedenen Denkmale bedürfen einer stärkeren Präsenz ihrer Geschichte, um stärker identitätsstiftend zu wirken.
- Aufwertung von Haltestellen: Die Haltestellen in der Innenstadt bedürfen einer Umgestaltung, um den Anforderungen an die Barrierefreiheit gerecht zu werden.

Einige dieser Maßnahmen sowie kleinere Maßnahmen zur punktuellen Aufwertung von Straßenräumen (Große Straße, Klaus-Groth-Straße) könnten aus einem **Verfügungsfonds** finanziert werden.

Dabei handelt es sich um einen zu 50% aus Städtebaufördermitteln und zu 50% aus privaten Mitteln finanzierten Fonds, durch den nicht nur investive Maßnahmen, sondern auch investitions-vorbereitende oder nicht investive Maßnahmen finanziert werden können. Über den Einsatz der Mittel entscheidet ein lokales Gremium, so dass Mittel relativ kurzfristig und unbürokratisch für die Umsetzung von Maßnahmen z.B. Baustellencafé, hochwertiges Mobiliar für Außengastronomie, Kunst- und Bepflanzungsaktionen; z.B. Klaus-Groth-Straße, Eventbeleuchtung) eingesetzt werden können. Weitere Informationen zur Organisation, zum Einsatz und zu möglichen Projekten eines Verfügungsfonds finden sich in der Broschüre des Netzwerkes Innenstädte des Landes NRW (vgl. <http://www.innenstadt-nrw.de/service/10/01/arbeitshilfe-verfuegungsfonds/>).

6 Ziel und Maßnahmenkonzept

Mit der Aufnahme in das Städtebauförderprogramm "Städtebaulicher Denkmalschutz" durch das Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein im Jahr 2014, erhält die Stadt Ahrensburg die Möglichkeit, den historischen Stadtkern mit denkmalwerter Bausubstanz auf breiter Grundlage zu sichern und zu erhalten.³

Um dieses Ziel zu erreichen, können die Mittel insbesondere eingesetzt werden für

- die Sicherung erhaltenswerter Gebäude, historischer Ensembles oder sonstiger baulicher Anlagen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung,
- die Modernisierung und Instandsetzung oder den Aus- und Umbau dieser Gebäude oder Ensembles,
- die Erhaltung und Umgestaltung von Straßen- und Platzräumen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung,
- die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung des historischen Stadtbildes und Stadtgrundrisses,
- die Umgestaltung von Grün- und Freiräumen,
- Maßnahmen der Barrierearmut bzw. –freiheit sowie für
- die Vorbereitung der Gesamtmaßnahme, die Erarbeitung und Fortschreibung von Planungen und Entwicklungskonzepten, die Leistungen von Sanierungsträgern und anderen Beauftragten zur Beratung von Eigentümern oder Investoren, die Beteiligung und Mitwirkung von Bürgerinnen und Bürgern (auch „Tag der Städtebauförderung“) und Aufwendungen für den Wissenstransfer.⁴

Darüber hinaus soll eine angemessene bauliche Ergänzung der Innenstadt durch weitere innenstadttypische Nutzungen und Wohnungen sowie eine Differenzierung der Nutzung in Anlehnung an die bereits vorhandenen Nutzungen erfolgen.

Die künftig angestrebte Entwicklung der Innenstadt sowie die spezifischen Nutzungsbereiche sind auf den Abbildungen 84 und 85 auf den folgenden Seiten dargestellt.

Verschiedene Maßnahmen der Vorbereitung sowie Ordnungs- und Baumaßnahmen tragen dazu bei, diese Ziele in den nächsten 15 Jahren zu erreichen. Diese Maßnahmen sind auf den folgenden Seiten zusammengefasst.

Dabei werden die Maßnahmen wie folgt nummeriert:

- Vo = vorbereitende Maßnahmen, die sich auf die gesamte Innenstadt beziehen
- O = Ordnungsmaßnahmen, die sich auf die gesamte Innenstadt beziehen
- B = Baumaßnahmen im gesamten Innenstadtbereich
- V = Maßnahmen für die gesamte Innenstadt, die aus einem Verfügungsfonds finanziert werden können
- A = Maßnahmen der Abwicklung des Sanierungsverfahrens
- Nr.1-58 = Maßnahmen in einzelnen Teilräumen, darunter vorbereitende Maßnahmen, Ordnungsmaßnahmen und Maßnahmen der Durchführung sowie sonstige Maßnahmen und Maßnahmen, die durch einen Verfügungsfonds umgesetzt werden können (vgl. Abb. 85).

³ vgl. Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2015

⁴ vgl. ebd.

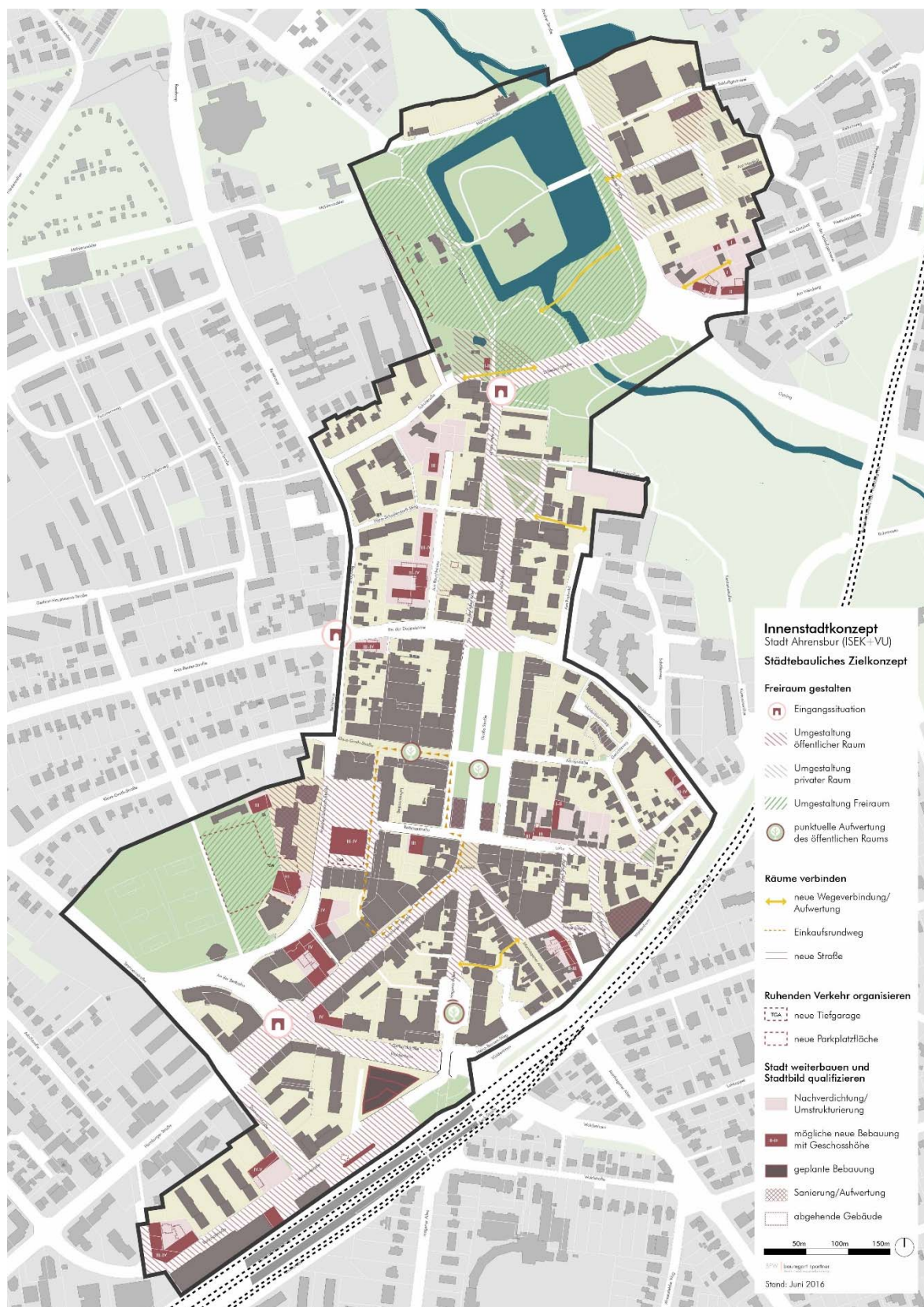


Abb. 83 Zielkonzept Innenstadt

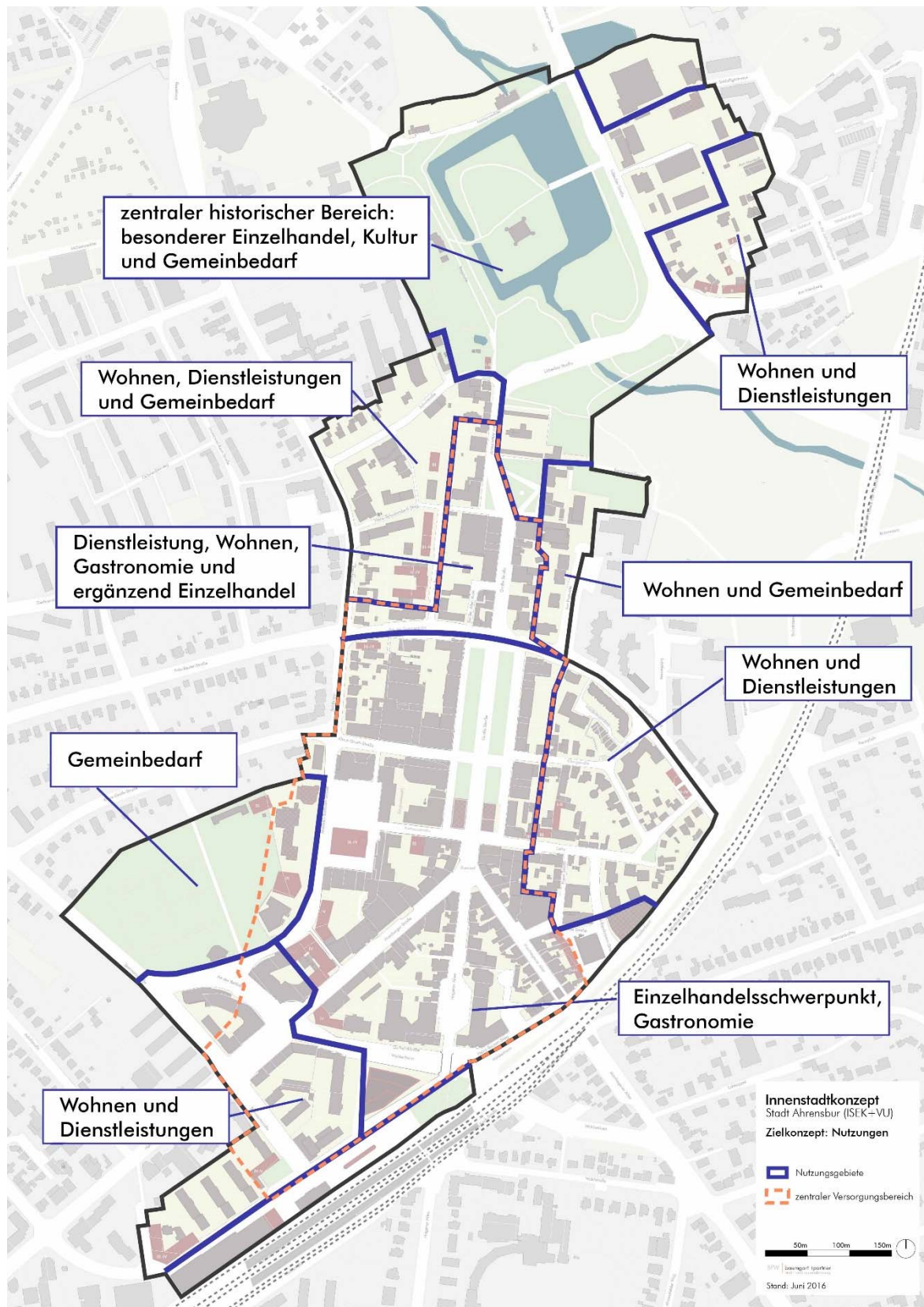


Abb. 84 Nutzungskonzept Innenstadt

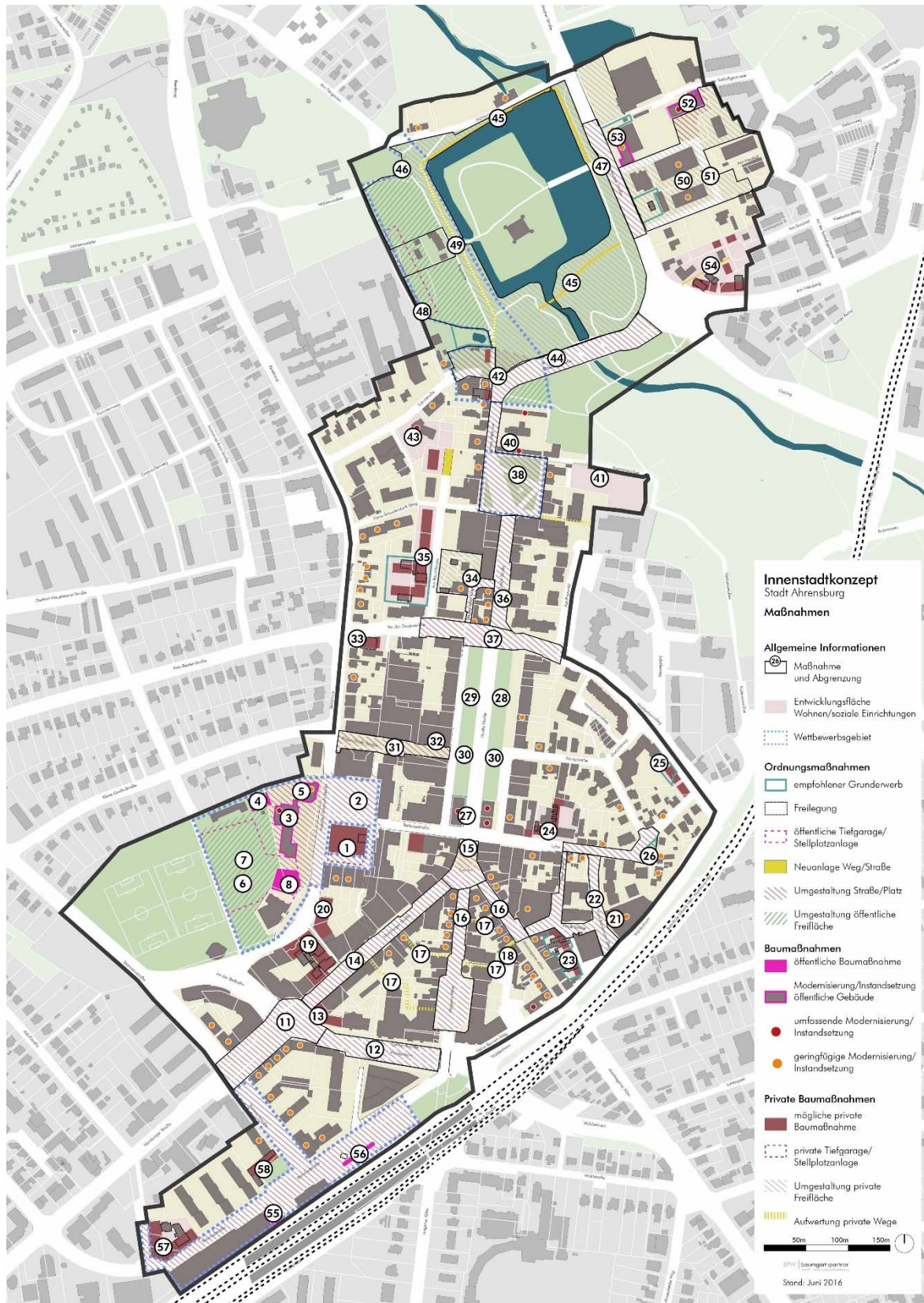


Abb. 85 Maßnahmenübersicht Innenstadt (Hinweis: Die Nummerierung ist unterbrochen, da im Laufe des Verfahrens auf einige Maßnahmenempfehlungen verzichtet wurde)