

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 94 (Gebiet Bahnhofstr., Wilhelmstr., Landesstr. 82 (Abschnitt Woldenhorn)) der Stadt Ahrensburg

Bericht zur Prüfung, Abwägung und Behandlung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
eingegangenen Stellungnahmen

Folgende Bürger haben anlässlich der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB eine Stellungnahme abgegeben:	
1.	Schreiben vom 20.07.2016
2.	Schreiben vom 01.08.2016
3.	Schreiben vom 04.08.2016
4.	Schreiben vom 03.08.2016
5.	Schreiben vom 03.08.2016
6.	Schreiben vom 04.08.2016

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
Nr. 1 Schreiben vom 20.07.2016		
<p>1.1 Art der baulichen Nutzung Handelt es sich bei dem „Dreieck“ Bahnhofstraße/ Wilhelmstraße/ Gerhardstraße um ein reines Wohngebiet oder um ein "gemischtes Wohn- und Gewerbegebiet"? Im ersteren Fall würde ein Objekt mit Geschäften und Hotelbetrieb nämlich nicht "passen". Andererseits gab es im Gebäude eine Rechtsanwalts- und Notarpraxis (Eingang 2c), das ihres Wissens [REDACTED] jetzt als Wohnung betreibt. In der Gerhardstraße existiert ein Physiotherapie-Zentrum. Die Bürger vermuten hier das Vorliegen von „Ausnahmegenehmigungen“, weil der Gesamtcharakter nicht beeinträchtigt wird.</p>	<p>Sondergebietsausweisung ist neues Planungsziel. Für das Plangebiet und die Umgebung besteht kein verbindliches Bauplanungsrecht in Form von Bebauungsplänen. Westlich des Plangebiets befindet sich an der Wilhelmstraße eine bis zu achtgeschossige Wohnbebauung. Des Weiteren ist das Umfeld geprägt durch den Bahnhof als übergeordnete Verkehrsanlage sowie durch Wohn- und Gewerbenutzung mit einem hohem Anteil größerer Gastronomiebetriebe im Bereich der Bahnhofstraße. Von der südlichen überwiegenden Wohnbebauung ist das Plangebiet durch die Bahnlinien getrennt, nördlich beginnt jenseits der Straße Woldenhorn die durch Geschäftshäuser mit Wohnanteil geprägte Innenstadt. Eine besondere Schutzbedürftigkeit der in der näheren Umgebung im Sinne eines faktischen Reinen Wohngebiets ist Aufgrund dieser Nutzungen im näheren Umfeld nicht gegeben. Diese Einschätzung wird auch unterstützt durch das Einzelhandelsentwicklungskonzept der Stadt Ahrensburg, in dem das Plangebiet als städtebaulich integriert im Bereich des Hauptzentrums und als „Ergänzungsbereich Innenstadt“ beschrieben wird. Es bestehen über die Hagener Allee direkte</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

Anlage Nr. 6: Abwägung Bürgerinnen und Bürger
Beschlussvorlage 2016/102 S.315

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
	<p>Sicht- und Wegeverbindungen zum Hauptzentrum Innenstadt sowie über die Bahnhofstraße zum Bahnhof. Eine Einzelhandelsansiedlung im Plangebiet kann laut EHEK zur (Neu-) Belegung der Randbereiche der südlichen Innenstadt führen und zugleich eine Brückenfunktion vom Bahnhof in Richtung Zentrum übernehmen. Der für eine Bebauung vorgesehene Teil des Plangebiets soll daher als Sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 Absatz 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt werden. Das Sonstige Sondergebiet dient der Unterbringung von Wohnungen, Büros, Praxen und Dienstleistungen sowie Einzelhandel. Ein Hotelbetrieb ist nicht geplant und auch nicht zulässig. Durch die Festsetzung eines Sondergebiets schafft die Stadt Ahrensburg die planungsrechtlichen Voraussetzungen, um die zukünftig gewünschte städtebauliche Entwicklung (Ergänzungsbe- reich Innenstadt lt. EHEK) an dieser Stelle umsetzen zu können.</p>	
<p>1.2 Einhaltung von Abstandsflächen Ist geprüft bzw. berücksichtigt worden, dass ein Mindestabstand zwischen den Wohnungen Bahnhofstraße 2c-2e und dem Gebäudekomplex „Lindenhof“ eingehalten wird? Schließlich verkleinert sich die Wilhelmstraße schon durch den Einbau der Tiefgarageneinfahrt für die Bewohner und die Anfahrflächen für die Anlieferer. Die verbliebene Abstandsbreite zwischen den Außenwänden plus benötigter Wegfläche und dem Wohngebäude der Bürger ist auf den Kopien leider nicht erkennbar, obwohl Distanzmessungen eingetragen sind - allerdings unlesbar.</p>	<p>Die Abstandsflächen werden eingehalten. Die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen zu den Nachbargrundstücken werden eingehalten. Die Wilhelmstraße wird in der Breite nicht reduziert, sondern im Gegenteil auf der östlichen Seite um einen Gehweg und Parkstände erweitert.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>1.3 Belichtung der Bestandsgebäude Wilhelmstraße Zusätzlich wirkt trotz der Innenhofplanung mit der kleinen Lücke im Gesamtkomplex das gesamte Areal als zu „wichtig“ - von der unter 2) erwähnten zu engen Nähe abgesehen. Die „wichtigsten“ Fenster gerade der Eigentümer gehen in Richtung Osten (bzw. jetzigem Parkplatz) und erhalten bis mittags von dort das Tageslicht. Der geplante Komplex wird schon durch seine Massivität und Höhe den Bürgern dieses Licht wegnehmen. Auch die subjektive Wohnqualität wird darunter leiden, dass die Bürger wie in einer Hochhaus-siedlung plötzlich auf andere Mauern und Fenster blicken müssen. Dass die „Verdunkelung“ zu höheren Energiepreisen (Beleuchtung!) führen wird, ist damit ebenfalls klar.</p>	<p>Gesunde Wohnverhältnisse (Belichtung) bleiben gewahrt. Durch die Einhaltung der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen zu den Nachbargrundstücken bleiben gesunde Wohnverhältnisse (Belichtung) für die Bestandsbebauung weiterhin gewährleistet.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

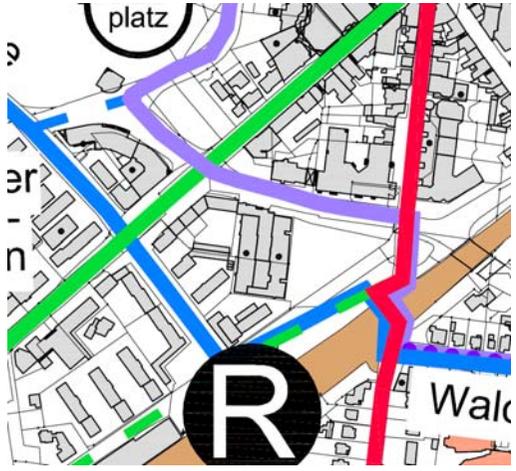
Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
<p>1.4 Befürchtung von Bauschäden Weiterhin scheint nicht geprüft worden zu sein, inwieweit die Bauarbeiten selbst Auswirkungen auf die Statik „ihres“ Gebäudes haben werden. In dem Wohnzimmer der Bürger ziehen sich an einer Wand Risse lang; bei einer ihnen bekannten Mieterin ist dieses auch der Fall. Eigentlich wollten sie persönlich diese Problematik erst im Rahmen einer „Großrenovierung“ des Wohnzimmers klären. Da nun die Bauarbeiten schon im Herbst beginnen sollen, folgendes: Die Bausubstanz der Wohnungen Bahnhofstraße 2c-2e scheint nicht die Beste zu sein, weil seinerzeit in den 1970er Jahren die Gebäudeteile nacheinander angebaut wurden; zuerst stand der Komplex mit der Hausnummer 2c alleine da, die anderen Tiefgaragen, Kellerräume und die Wohnungen wurden nachträglich „dazugeklebt“. Der Bürger müsste jetzt die alten Protokolle der Eigentümersversammlungen nachsehen (zeitlich jetzt zu aufwendig) aber von statischen Nachbesserungen war immer die Rede.</p>	<p>Bauschäden sind nicht zu befürchten. Die Baugrunduntersuchung hat keine grundsätzlichen Bedenken ergeben. Im Rahmen der Bauvorbereitung und –durchführung werden entsprechende Maßnahmen getroffen, um Schäden an benachbarten Gebäuden vorzuzorgen. Schon vorhandene Beschädigungen bzw. ggf. mangelnde Bausubstanz stehen mit dem Vorhaben des Bebauungsplans Nr. 94 in keinem Zusammenhang.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>1.5 Wertminderung der Wohnung Die Bürger befürchten eine Wertminderung ihrer Wohnung.</p>	<p>Eine Wertminderung ist nicht zu befürchten. Die Höhenentwicklung der geplanten Baukörper passt sich in das stadträumliche Umfeld mit der bestehenden Bebauung ein. Mit dem Vorhaben erfolgt eine Bebauung eines derzeit als Parkplatz genutzten Areals. Eine Wertminderung ist für die Bestandsbebauung nicht ersichtlich. Vielmehr wird der Standort durch die beabsichtigte städtebauliche Neuordnung des „Lindenhof“-Grundstücks aufgewertet, indem Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen entstehen, die auch der derzeitigen Nachbarschaft zu Gute kommen. Des Weiteren werden die heute bestehenden Einwirkungen durch Bahnlärm für die Bestandsbebauung durch die Neubebauung reduziert, wodurch sich die Wohnqualität erhöht.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>Nr. 2 Schreiben vom 01.08.2016</p>		
<p>2.1 Lärmimmissionen Es werden Probleme bei der Lärmentwicklung gesehen durch die Pflasterung der Straße und mehrfachen Geräuschreflexionen durch die hohen Gebäudefassaden.</p>	<p>Die Straßenverkehrslärmimmissionen am Gebäude Bahnhofstraße 4 werden sich leicht erhöhen. Im Zuge der Erschließung des Neubauvorhabens soll die Fahrbahn der Wilhelmstraße mit einem Asphaltbelag neu hergestellt werden. Die Lärmimmission dieser Straße wird sich dadurch vermindern. Das Gebäude Bahnhofstraße Nr. 4 ist bereits im Bestand durch die Ver-</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
	kehre der Bahnhofstraße belastet, die vorhabeninduzierte Zunahme der Lärmimmission beträgt ausweislich des Lärmgutachtens zwischen 1,2 und 1,4 dB(A).	
<p>2.2 Verkehrsabwicklung Weiterhin ist die Verkehrsentwicklung problematisch, weil es nur eine Zu- und Abfahrt über die Wilhelmstraße geben wird. Die Zufahrten von der Bahnhofstraße in die Wilhelmstraße und von der Wilhelmstraße in die Tiefgarage liegen zu dicht beieinander.</p>	<p>Die Verkehre lassen sich verträglich abwickeln. Die Abwicklung der Tiefgarage wurde durch die Architektenplanung hinlänglich geprüft und entspricht den Vorgaben und Standards der entsprechenden Planungsvorgaben. Hierzu gibt es auch Seitens der Verkehrsaufsicht der Stadt Ahrensburg keine Bedenken. Darüberhinaus wurde bereits eine verkehrstechnische Untersuchung vom Büro ARGUS (Projektnr. 2013060, Stand: 31.07.2013) zu dieser Thematik durchgeführt, um die Auswirkungen des Vorhabens zu untersuchen. „Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung lässt sich resümieren, dass für die Prognoseverkehre eine ausreichende Verkehrsqualität nachgewiesen werden konnte. Die zusätzlichen Verkehre aus dem Neubauvorhaben verändern die vorhandene Qualität der Abwickelbarkeit nicht signifikant. (...) Die verkehrlichen Auswirkungen aus dem geplanten Vorhaben beeinflusst ebenso den Buslinienverkehr nicht maßgeblich. (...) Die verkehrlichen Rahmenbedingungen werden durch die aus den geplanten Nutzungen prognostizierten Neuverkehre nicht verändert.“ Die Einführung einer verkehrsabhängigen Steuerung ist im Zuge der beschlossenen Umsetzung des Masterplans Verkehr geplant. In der Verwaltung ist diese bereits in Vorbereitung, die Umsetzung hat hohe Priorität, ist jedoch von vielen Faktoren abhängig und benötigt daher eine längere Vorbereitung. Die Umsetzung ist im Investitionsplan für die kommenden Jahre teilweise enthalten. Der Wegfall der Parksuchverkehre und der Reduzierung der Parkplätze führt dazu, dass die Verkehre des Vorhabens nicht zu einer wesentlichen Verschlechterung führen.</p>	nicht zu berücksichtigen
<p>2.3 Kritik an der städtebaulichen Planung Die Gebäude werden als massiv angesehen. Die Art der Nutzung mit unter anderem Läden und Ladenzeilen wird kritisch gesehen, da es bereits viel Leerstand in der Innenstadt gibt.</p>	<p>Der Städtebau und die geplanten Nutzungen passen sich in das Umfeld ein. Die Höhenentwicklung der geplanten Baukörper passt sich in das stadträumliche Umfeld mit der bestehenden Bebauung ein. Ein direkter Höhenbezug besteht vor allem zum westlich angrenzenden Bestand, der achtgeschossig ist. Durch die Straße Woldenhorn besteht eine städtebauliche Zäsur, die die etwas höhere Bebauung im Unter-</p>	nicht zu berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
	<p>schied zur Innenstadt rechtfertigt. Eine Einzelhandelseinheit im Format der größten geplanten Einheit ist im innerstädtischen Bereich Ahrensburg nicht mehr verfügbar, dennoch gibt es Interesse an Flächen dieser Größe. Die weiteren Einheiten sind als Ergänzungsfläche und mit Lage am Bahnhof vermarktungsfähig.</p>	
Nr. 3 Schreiben vom 04.08.2016		
<p>3.1 Straßenverkehrslärm, Mehrfachreflexion Sowohl in der Wilhelmstraße (zwischen dem vorhandenen 7-geschossigen Wohngebäude und dem geplanten straßenparallelen 7-geschossigen Gebäude) als auch zwischen den beiden geplanten bis zu 7-geschossigen Gebäude dürften besonders lästige Mehrfachreflexionen auftreten, vor allem für die oberen Geschosse. Es darf darauf hingewiesen werden, dass im vorhandenen Gebäude die Schlafräume zur Wilhelmstraße hin gelegen sind. Die Wilhelmstraße ist zurzeit eine Pflasterstraße und ist allein schon dadurch äußerst laut. Im Zuge der Realisierung des Bauvorhabens sollte die Straße asphaltiert werden, so dass dadurch ein Teil der befürchteten Mehrfachreflexionen aufgefangen werden könnte.</p>	<p>Die Straßenverkehrslärmimmissionen am Gebäude Wilhelmstraße 2 werden sich leicht reduzieren. Am Neubauvorhaben selbst werden geeignete Schallschutzmaßnahmen getroffen. Im Zuge der Erschließung des Neubauvorhabens soll die Fahrbahn der Wilhelmstraße mit einem Asphaltbelag neu hergestellt werden. Die Lärmimmission dieser Straße wird sich dadurch vermindern. Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen der Neubebauung auf die Bestandsbebauung untersucht. Für das Gebäude Wilhelmstraße Nr. 2 wurde für den Planfall eine Minderung der Immissionsbelastung um bis zu 1,8 dB(A) berechnet.</p>	nicht zu berücksichtigen
<p>3.2 Verkehrsabwicklung Parkgarage Im Gegensatz zur vorhandenen Situation mit insgesamt 4 Möglichkeiten, von der Wilhelmstraße die den ebenerdigen Parkflächen zu erreichen, soll künftig soll der Parksuchverkehr lediglich über eine einzige Ein- bzw. Ausfahrt abgewickelt werden. Bedingt durch die enge räumliche Situation wird die Zu- bzw. Abfahrtsrampe relativ steil werden müssen. Es sind Sicht- und Verkehrsbehinderungen ein- und ausfahrender Fahrzeuge zu befürchten</p> <ul style="list-style-type: none"> • des Ein- und Ausfahrverkehrs untereinander, • des von der Bahnhofstraße in die Wilhelmstraße kommenden Verkehrs, wenn die beiden Knotenpunkte Bahnhofstraße/ Wilhelmstraße und Wilhelmstraße/ Parkgarage zu dicht aufeinander folgen. <p>Insofern sollte die Ein-/ Ausfahrt zur Parkgarage in hinreichendem Abstand zum Knoten mit der Bahnhofstraße angeordnet werden, auch um hinreichend Aufstelllängen für wartende Fahrzeuge zu gewährleisten.</p>	<p>Die Verkehre lassen sich verträglich abwickeln. Die Abwicklung der Tiefgarage wurde durch die Architektenplanung hinlänglich geprüft und entspricht den Vorgaben und Standards der entsprechenden Planungsvorgaben. Hierzu gibt es auch Seitens der Verkehrsaufsicht der Stadt Ahrensburg keine Bedenken. Darüberhinaus wurde bereits eine verkehrstechnische Untersuchung vom Büro ARGUS (Projektnr. 2013060, Stand: 31.07.2013) zu dieser Thematik durchgeführt, um die Auswirkungen des Vorhabens zu untersuchen. „Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung lässt sich resümieren, dass für die Prognoseverkehre eine ausreichende Verkehrsqualität nachgewiesen werden konnte. Die zusätzlichen Verkehre aus dem Neubauvorhaben verändern die vorhandene Qualität der Abwickelbarkeit nicht signifikant. (...) Die verkehrlichen Auswirkungen aus dem geplanten Vorhaben beeinflusst ebenso den Buslinienverkehr nicht maßgeblich. (...) Die verkehrlichen Rahmenbedingungen werden</p>	nicht zu berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
<ul style="list-style-type: none"> Die Einmündung der Wilhelmstraße in die Bahnhofstraße ist rechtwinklig zu gestalten und entsprechend zu markieren. Zurzeit sind aufgrund der schiefwinkligen Einmündung immer wieder Beinahe-Unfälle zu beobachten, die insbesondere den die Wilhelmstraße querenden Fußgänger- und Radverkehr betreffen. Der Bürger hat selbst vor einigen Jahren einen derartigen Abbiegeunfall beobachtet, wobei eine Fußgängerin durch eine nach rechts in die Bahnhofstraße abbiegende Fahrzeugführerin übersehen, angefahren und verletzt wurde. 	<p>durch die aus den geplanten Nutzungen prognostizierten Neuverkehre nicht verändert.“ Die Einführung einer verkehrsabhängigen Steuerung ist im Zuge der beschlossenen Umsetzung des Masterplans Verkehr geplant. In der Verwaltung ist diese bereits in Vorbereitung, die Umsetzung hat hohe Priorität, ist jedoch von vielen Faktoren abhängig und benötigt daher eine längere Vorbereitung. Die Umsetzung ist im Investitionsplan für die kommenden Jahre teilweise enthalten. Der weitgehende Wegfall der Parksuchverkehre und die Reduzierung der Parkplätze führt dazu, dass die Verkehre des Vorhabens nicht zu einer wesentlichen Verschlechterung führen.</p>	
<p>3.3 Kritik an der städtebaulichen Planung Der Bürger fragt, ob es wirklich notwendig ist, im näheren Umfeld des Stadtzentrums weitere – mit den übrigen Ladenzeilen nicht zusammenhängende – Ladenpassagen einzurichten. Es ist jetzt schon vielerorts ein Leerstand von Ladenflächen zu beobachten.</p>	<p>Der Städtebau und die geplanten Nutzungen passen sich in das Umfeld ein. Eine Einzelhandelseinheit im Format der größten geplanten Einheit ist im innerstädtischen Bereich Ahrensburg nicht mehr verfügbar, dennoch gibt es Interesse an Flächen dieser Größe. Die weiteren Einheiten sind als Ergänzungsfläche und mit Lage am Bahnhof vermarktungsfähig. Das Entwicklungsareal befindet sich in einer Scharnierfunktion zwischen der „originären“ Kerninnenstadt und dem Bahnhof. Die nächsten Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen befinden sich in der Hagener Allee direkt angrenzend (unter 100 m entfernt), so dass keine direkte Polbildung entsteht, sondern ein fließender Übergang. Aufgrund der nur geringen potenziellen Einzelhandels-Verkaufsfläche von 1.200 qm (nur 3,6 % der innerstädtischen Verkaufsfläche) ist das Lindenhof-Vorhaben zudem nicht in der Lage, zu deutlichen Lageverschiebungen oder Frequenzverlusten in der übrigen Innenstadt zu führen.</p>	nicht zu berücksichtigen
<p>3.4 Höhe der Gebäude Eine mit bis zu 7 Geschossen s.E. völlig überdimensionierte Bebauung wird das durch die Kastanienbäume geprägte Ortsbild im Bahnhofsumfeld massiv schädigen, außerdem wird sie zur Verschattung beitragen.</p>	<p>Die Höhenentwicklung passt sich in das Umfeld ein. Die Höhenentwicklung der geplanten Baukörper passt sich in das stadträumliche Umfeld mit der bestehenden Bebauung ein. Ein direkter Höhenbezug besteht vor allem zum westlich angrenzenden Bestand, der neugeschossig ist. Durch die Straße Woldenhorn besteht eine städtebauliche Zäsur, die die etwas höhere Bebauung im Unterschied zur Innenstadt rechtfertigt. Die Bäume auf der Ostseite der Wilhelmstraße sind abgängig. Sie sind infolge der Bodenverdichtung und –versiegelung der bisherigen</p>	nicht zu berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
	<p>Parkplatznutzung bereits nachhaltig geschädigt. Während der Reststandzeit der Bäume wäre ein hoher Kontroll- und Pflegeaufwand durch eine Standortsanierung und Entlastungsschnitte notwendig, um diese langfristig zu erhalten (siehe Stellungnahme zur Baumuntersuchung). Dieser Verlust ist durch Begrünungsmaßnahmen im Innenhof des Gebäudekomplexes sowie durch Ersatzpflanzungen im Ahrensburger Stadtgebiet auszugleichen. Die Bäume auf der Westseite sind keine Einschränkungen durch das Vorhaben zu erwarten.</p> <p>Durch die Einhaltung der Abstandsflächen wird auch einer entsprechenden Belichtung von angrenzenden Gebäuden Vorsorge getragen.</p>	
Nr. 4 Schreiben vom 03.08.2016		
<p>4.1 Wegeverbindung Nord zu eng Laut Vorhaben- und Erschließungsplan ist an der nördlichen Kante der Bebauung ein „Geh- und Radweg“ vorgesehen. Dieser wird gemäß der maßstäblichen Darstellung maximal 3,25 m breit oder weniger, wenn in diesem Bereich auch noch Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen werden. Ein solcher Weg genügt nicht dem in Ahrensburg eingeführten Standard. So wurde 2014 „In Anlehnung an die ERA (Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen) und die RASt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) ... auf dem Wanderweg Katzenbuckel ein getrennter Geh- und Radweg in einer Breite von 4,5 m hergestellt.“</p>	<p>Das Geh- und Fahrrecht hat eine ausreichende Dimensionierung. Hierbei handelt sich um ein Geh- und Fahrrecht auf dem privaten Grundstück des Eigentümers, nicht um eine Straßenverkehrsfläche. Diese zusätzliche Wegführung wird daher in ihrer Dimensionierung für ausreichend erachtet.</p> <p>Da die Verbindung keine übergeordnete Bedeutung im Sinne einer Veloroute hat, ist insbesondere keine getrennte Rad- und Fußwegführung erforderlich. Die Verbindung dient primär der Erschließung des Gebäudes und sekundär der Variantenvielfalt der Wegebeziehungen.</p> <p>Der nachfolgende Auszug aus dem Radwegekonzept der Stadt Ahrensburg zeigt, dass das Grundstück selber nicht von den Velorouten berührt wird.</p>	nicht zu berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
		
<p>4.2 Wegeverbindung fraglich, Umbau Straßenquerung Der jetzige Weg entlang der nördlichen Kante des Grundstücks "Lindenhof" knickt am östlichen Ende etwas nach Süden ab und führt zur Übergangshilfe (Furt) über die Bahnhofsstraße, von wo aus der Benutzer zur Rad- und Fußwegunterführung ("Schnecke" und Treppe) unter den Bahnanlagen geführt wird. Eine solche geschmeidige Wegführung wäre zukünftig nicht mehr möglich, Benutzer müssten um die nordöstliche Ecke des Gebäudes im spitzen Winkel nach rechts abbiegen. Wenn an dieser Ecke auch noch, wie vorgesehen, Außengastronomie eingerichtet wird, sind Konflikte unvermeidlich. Plant die Stadt einen Umbau der Straßenquerung in diesem Bereich, und gibt es eine Kostenübernahmeverpflichtung seitens des Vorhabenträgers? Die Wegeplanung ist zu überarbeiten.</p>	<p>Die Wegeverbindung wird ausreichend ausformuliert, ein Umbau der Straßenquerung ist nicht geplant. Das Gebäude knickt an der Nordost-Ecke nach Süden ab, sodass anders als vom Einwender beschrieben, weiterhin eine Aufweitung erfolgt. Eine spitze Ecke mit Konfliktbildung wird darüberhinaus in der Wegeverbindung nicht ausgebildet, da durch Zurückspringen des Gebäudes über die Verkehrsflächen auf öffentlichem Grund sogar weitere Verkehrsflächen auf Privatgrund entstehen, die zu einer breiten Vorzone führen. Da die Verbindung keine übergeordnete Bedeutung im Sinne einer Veloroute hat, ist insbesondere keine getrennte Rad- und Fußwegführung erforderlich. Die Verbindung dient primär der Erschließung des Gebäudes und sekundär der Variantenvielfalt der Wegebeziehungen. Ein Umbau der Straßenquerung ist aktuell nicht geplant und ergibt sich auch nicht aus diesem Vorhaben.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>4.3 Berücksichtigung Flächenbedarf Radverkehrsplanung Laut Radverkehrskonzept der Stadt Ahrensburg führt die Radroute A4 am Plangebiet vorbei. Im Radverkehrskonzept wird als Maßnahme eine „Detailplanung vom Bahnhof bis Unterführung einschl. der Abstellanlagen“ für erforderlich gehalten. Dieses Stück der Radroute A4 ist auch Teil einer von Schülern viel genutzten Ver-</p>	<p>Die Wegeführungen sind ausreichend. Die Wegeführungen rund um das Plangebiet sind für den Fahrradverkehr ausreichend belastbar, so dass Flächen des Grundstücks dafür nicht zwingend benötigt werden. Eine mögliche Änderung der Querungssituation der Bahnhofstraße wird durch das Vorhaben nicht eingeschränkt, ist aber auch nicht</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

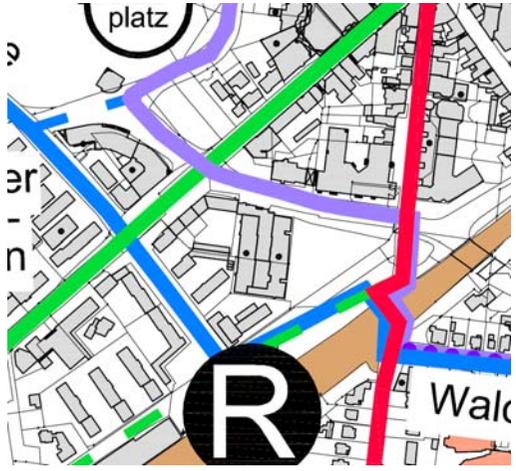
Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
<p>bindung zwischen der Unterführung und entlang der Bahnhofstraße zur Fahrradstraße "Wulfsdorfer Weg". Ohne eine Planung, die organisierte Querungen der Bahnhofsstraße und intuitive Wegeführung für regelgerechtes Fahren beinhalten sollte, ist nicht nachgewiesen, dass dafür keine Teilflächen des Grundstücks Lindenhof im südlichen Bereich benötigt werden. Die Überplanung des Grundstücks Lindenhof ist also hinten zu stellen, oder in einer Gesamtplanung sollten die genannten Planungsaspekte mit enthalten sein.</p>	<p>erforderlich und daher auch nicht Teil der Planung. Das Radverkehrskonzept sieht im Plangebiet keine Konflikte, deren Lösung ausschließlich durch Einbezug des überplanten Grundstücks möglich ist. Bei der im Radverkehrskonzept empfohlenen Detailplanung ist das durch den Bebauungsplan ermöglichte Wohn- und Geschäftshaus zu berücksichtigen.</p>	
<p>4.4 Berücksichtigung Flächenbedarf Mit dem Bau der S4 kann erwartet werden, dass das Fahrgastaufkommen am Bahnhof Ahrensburg steigen wird, und damit auch die Beanspruchung des Bahnhofsumfelds durch Fahrgastverkehre jeglicher Art und den Busverkehr. Ohne eine tiefer gehende Planung kann nicht ausgeschlossen werden, dass für eine Neuplanung oder eine Erweiterung des zentralen Bustreffpunktes Teile des Grundstücks Lindenhof benötigt werden, wenn nicht unmittelbar für Busbetriebsflächen, so doch eventuell für Fußgänger / Radfahrer / "Kiss and Ride" oder andere peripheren Bedarfe. Die Überplanung des Grundstücks Lindenhof ist also hinten zu stellen, oder die Gesamtplanung sollte die ganze Fläche zwischen dem P+R-Haus und der Hagener Allee mit enthalten.</p>	<p>Von einer Flächenvorhaltung wird abgesehen. Mit diesem Bebauungsplan soll eine in das Umfeld passende Nutzung für dieses zentrale Grundstück verwirklicht werden. Ein Vorhalten für andersartige Nutzungsansprüche ist nicht Teil dieses Verfahrens.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>4.5 Prüfung nördlicher Wegeverbindung bzgl. Verkaufserlös Es wurde nicht geprüft, ob die Wegeverbindung an der nördlichen Kante der Bebauung des Grundstücks Lindenhof überhaupt benötigt wird. Es wurde nicht untersucht, welchen Wegebeziehungen dieser Weg dienen soll, und auch nicht nachgewiesen, dass die parallele Wegeverbindung nur 20 m weiter nördlich durch die Gerhardstraße diesem Zweck nicht ebenso gut dienen kann. Ohne den Weg am nördlichen Rand könnten die Ausnutzung des Grundstücks Lindenhof und der Erlös größer sein.</p>	<p>Die ökonomische Ausnutzung des Grundstücks ist planungsrechtlich nicht relevant. Mit dem Geh- und Fahrrecht wird eine aktuell bestehende Wegeverbindung aufrechterhalten. Die Flächen liegen allerdings auf privatem Grund des Eigentümers. Die Umsetzung dieser Lösung ist mehrheitlicher Beschluss des zuständigen Bau- und Planungsausschuss der Stadt Ahrensburg. Die ökonomische Ausnutzung des Grundstücks ist an dieser Stelle planungsrechtlich nicht relevant. Weiterhin erfolgt von der Nordseite die Erschließung der Wohnungen im Gebäude, so dass auf sie innerhalb der Umsetzung des Vorhabens nicht verzichtet werden kann. Auch die Unterbringung der oberirdischen Stellplätze ist hier verortet.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>4.6 Umplanung Erschließung der Umgebung Es wurde nicht geprüft, ob die Wegeverbindung an der nördlichen Kante der Bebauung des Grundstücks Lindenhof zukünftig obsolet</p>	<p>Eine Norderschließung ist zwingend notwendig. Mit dem Geh- und Fahrrecht wird eine aktuell bestehende Wegeverbindung aufrechterhalten. Weiterhin erfolgt von der Nordseite die</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
<p>werden könnte. Ein mögliches Szenario dafür könnte im Zuge der Optimierung des AOK-Knotens (die auch wieder im Verkehrsgutachten zum B-Plan 94 eingefordert wird) entstehen:</p> <p>a) Die Linienführung der Busse zwischen Trog „Woldenhorn“ und Bahnhof wird so geändert, dass sie zum Bahnhof aus dem Trog kommend geradeaus in die Straße „An der Reitbahn“ fahren, dann bei der Polizeiwache links in die Stormarnstraße abbiegen und geradeaus über die Hamburger Straße zum Bahnhof, die Gegenrichtung entsprechend. Die Kreuzung Hamburger Str. / Stormarnstr. müsste dazu natürlich für Busse geöffnet werden. Die jetzigen Haltestellen am Beginn des Troges „Woldenhorn“ könnten in die Straße „An der Reitbahn“ verlegt werden. (Die dort vorhandenen müssten evtl. vergrößert werden.) Damit könnten die Fußgängerüberwege südlich der AOK-Kreuzung über die Hamburger Straße und über die Straße Woldenhorn parallel zur Hamburger Straße entfallen, weil es keinen Bedarf mehr gibt, die Haltestelle südöstlich an dieser Kreuzung zu erreichen. Diese Fußgängerüberwege waren das Haupthindernis für eine Kreiselpassung.</p> <p>b) Der Straßenraum der Hamburger Straße zwischen Stormarnstraße und AOK-Kreuzung ist so zu gestalten, dass eine bequeme Wegführung für Radfahrer von der Hamburger Straße Süd zur Hamburger Straße Nord möglich wird, ohne den Woldenhorn überqueren zu müssen. (Also z.B. Querung der Hamburger Str. im Bereich der Kreuzung mit der Stormarnstr. und Zweirichtungsradweg auf der westlichen Seite der Hamburger Str. Richtung Innenstadt.) Das Ziel wäre, dass weder die Hamburger Straße noch der Woldenhorn zwischen Stormarnstraße und Trog (also der Verlauf des Hauptverkehrsstroms) noch gequert werden müssen, womit dann auch die Wegeverbindung an der nördlichen Kante der Bebauung „Lindenhof“ entfallen kann, weil der südöstliche Winkel der AOK-Kreuzung keine große Fußgänger- und Radfahrerfrequenz mehr hätte.</p> <p>Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Überplanung des Grundstücks „Lindenhof“ hinten zu stellen ist, oder in eine Gesamtplanung einzubetten ist, die sämtliche Verkehrs- und Wegebeziehungen zwischen Bahnhof, Hagener Allee, AOK-Kreuzung und Hamburger Straße bis zum Wulfsdorfer Weg umfasst.</p>	<p>Erschließung der Wohnungen im Gebäude, so dass auf sie innerhalb der Umsetzung des Vorhabens nicht verzichtet werden kann. Auch die Unterbringung der oberirdischen Fahrradstellplätze ist hier verortet. Zukünftige Änderungen der Verkehrsführung werden durch das Vorhaben nicht verhindert.</p>	

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
<p>4.7 Nachweis verkehrsabhängige Steuerung Das Verkehrsgutachten zum B-Plan 94 stellt fest, dass Knoten 8: Hamburger Straße (B75)/ Wulfsdorfer Weg teilweise überlastet wird, mit der Schlussfolgerung: „Unter Berücksichtigung einer verkehrsabhängigen Steuerung sind die Prognoseverkehre leistungsgerecht abwickelbar.“ Die Bedingung "einer verkehrsabhängigen Steuerung" ist bisher nicht gegeben. Die Überplanung des Grundstücks „Lindenhof“ ist also hintan zu stellen, bis diese Bedingung erfüllt werden kann.</p>	<p>Die verkehrsabhängige Steuerung ist im Zuge der beschlossenen Umsetzung des Masterplans Verkehr geplant. Die Einführung einer verkehrsabhängigen Steuerung ist im Zuge der beschlossenen Umsetzung des Masterplans Verkehr geplant. In der Verwaltung ist diese bereits in Vorbereitung, die Umsetzung hat hohe Priorität, ist jedoch von vielen Faktoren abhängig und benötigt daher eine längere Vorbereitung. Die Umsetzung ist im Investitionsplan für die kommenden Jahre teilweise enthalten. Zudem wird das heutige Kerngrundstück des Lindenhofes genutzt durch rd. 60 öffentliche Parkplätze, die der Parkraumbewirtschaftung unterliegen und für die eine maximale Parkdauer von drei Stunden festgesetzt ist. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Parkraum, der für eher kürzere Einkäufe, insbesondere in der südlichen Innenstadt genutzt wird. Auch wenn sich bedingt durch die Bebauung des Lindenhofes die Stellplatzanzahl leicht erhöht, dürfte der hierdurch ausgelöste Verkehr sich nicht wesentlich ändern, zumal die Kfz-Stellplätze zum Teil auch langfristig genutzt werden dürften (z. B. durch dort Wohnende oder bei Arbeitende). Auch der überwiegende Wegfall der Parksuchverkehre führt dazu, dass die Verkehre des Vorhabens nicht zu einer wesentlichen Verschlechterung führen.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>4.8 Mobilitätskonzept fraglich Das Mobilitätskonzept zum B-Plan 94 enthält als einzige konkrete Maßnahme ein Angebot des Vorhabenträgers: „Zwei bis drei dieser Stellplätze sind als Smart-Parkplätze gedacht. Diese können mit entsprechender Technik vorgerüstet werden, um Elektro-Mobilität zu fördern.“ (Eine feste Zusage ist das noch nicht!) Zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts heißt es: „Das Mobilitätskonzept für den „Lindenhof“ sieht eine „Autoreduzierung“ vor, flankiert durch Maßnahmen und Anreize der Stadt Ahrensburg.“ Weiter unten wird gesagt: "Überdies können auch Anreize durch die Stadt Ahrensburg gesetzt werden, indem das Angebot an Car-Sharing-Modellen in der Umgebung erweitert und forciert wird." Es gibt keine Verpflichtung der Stadt und keine Pläne der Stadt, so zu verfahren. Die Voraussetzungen für ein funktionierendes Mobilitätskonzept sind also nicht gegeben, lediglich "Maßnahmen, die flankierend durch die Stadt Ahrensburg zu treffen sind" einzufordern und allerlei für "denkbar" und "erstrebenswert" zu erklären,</p>	<p>Das Mobilitätskonzept wird als ausreichend bewertet. Tatsächlich geht das Mobilitätskonzept in seinen Empfehlungen über die im Zuge der Bauleitplanung möglichen umzusetzenden Maßnahmen hinaus. Hinsichtlich der Beurteilung der Anzahl der Stellplätze ist von besonderer Relevanz die durch den ÖPNV langfristig optimal erschlossene Lage des Gebäudes in Verbindung mit einer überdurchschnittlichen Förderung des Radverkehrs durch zahlreiche und diversifizierte Fahrradstellplätze sowohl über- als auch unterirdisch, die durch hohe Qualität (Überdachung, Diversifizierung, Elektrifizierung) eine Reduzierung der Stellplatzanzahl rechtfertigt. Die Herstellung der Elektroparkplätze ist im Durchführungsvertrag verbindlich geregelt. Die Umsetzung eines gebäudeinternen Car-Sharings mit Elektromobilen wird vom Vorhabenträger nach Fertigstellung geprüft, kann jedoch im Vorfeld nicht garantiert werden, daher wird lediglich die hierfür notwendige Einrichtung entsprechender Stellplätze verpflichtend geregelt.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
<p>reicht nicht aus. Die Überplanung des Grundstücks „Lindenhof“ ist also hinten zu stellen, bis es konkrete Verpflichtungen des Vorhabenträgers oder eines Dritten gibt, das Mobilitätskonzept auch umzusetzen.</p>	<p>Ahrensburg hat im Masterplan Verkehr die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs beschlossen, von denen das Vorhaben besonders profitieren wird. Darauf wird im Mobilitätskonzept hingewiesen, ebenso wie auf die Bereitschaft des Vorhabenträgers, ggf. bei einer möglichen Einführung eines städtischen Car-Sharing Systems mitzuwirken. Dies wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch für sich genommen nicht zu einer Reduzierung der KFZ-Stellplätze.</p>	
<p>4.9 Planung hinsichtlich Lärmschutzwand zu überarbeiten Der Siegerentwurf des Wettbewerbs sah eine gläserne Lärmschutzwand an der Bahnhofsstraße zwischen den Gebäudeteilen vor. Die ist in der vorgelegten Planung entfallen. Das Lärmgutachten untersucht zwar die Lärmeinwirkung mit und ohne Glaswand, jedoch nur auf die Gebäude des Vorhabenträgers. Das Lärmgutachten berechnet zwar für die Immissionspunkte IO 01.2 und IO 01.3 am Gebäude an der Wilhelmstraße geringfügig abnehmende Lärmpegel, jedoch ist zu befürchten, dass es ohne die Glaswand gerade zwischen den betrachteten Punkten durch die Trichterform des Luftraums zwischen den Gebäudeteilen und die Reflexion am leicht abknickenden nördlichen Gebäudeteil zu einer Fokussierung des Lärms, insbesondere des <i>Bahnlärms</i>, auf die Fassade des Gebäudes an der Wilhelmstraße kommt. Außerdem berücksichtigt das Lärmgutachten nicht den zeitlichen Verlauf des Lärms aus einer sich bewegenden Lärmquelle, etwa ein Zug. Ohne vorgelagerte Gebäude nimmt der Lärm bei Annäherung stetig zu und klingt dann wieder ab. Wenn die Lärmquelle jedoch zeitweise durch Gebäude abgeschirmt wird und dann plötzlich durch eine Lücke mit dem Maximalpegel hörbar wird, ist das viel störender als stetig zu- und wieder abnehmender Lärm. Die Planung ist bezüglich der Lärmschutzwand zu überarbeiten.</p>	<p>Die Schienenverkehrslärmimmissionen am Gebäude Wilhelmstraße 2 werden sich leicht reduzieren. Am Neubauvorhaben selbst werden geeignete Schallschutzmaßnahmen getroffen. Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen durch Schienenverkehrslärm für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall (Neubebauung) auf die Bestandsbebauung und auf die Neubebauung nach aktuellen Berechnungsmethoden untersucht. Für das Gebäude Wilhelmstraße Nr. 2 wurde für den Planfall eine Minderung der Immissionsbelastung um bis zu 4,8 dB(A) berechnet. Diese Berechnung berücksichtigt keine Lärmschutzwand (Glaswand) zwischen den Gebäudeteilen des Neubaus. Für den Neubau kann ein ausreichender Lärmschutz durch die Gebäudefassade hergestellt werden. Es ist davon auszugehen, dass der Verzicht auf eine Lärmschutzwand (Glaswand) zu keiner höheren Immissionsbelastung der Bestandsbebauung führen wird. Zusammenfassend ist laut schalltechnischer Untersuchung festzustellen, dass durch das Planvorhaben keine beurteilungsrelevanten Veränderungen der Gesamtlärmsituation zu erwarten sind.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>4.10 Durchmesser Wendeanlage zu klein In der Vorhabenbeschreibung zum B-Plan 94 heißt es: "Die Wilhelmstraße wird ausgebaut und deren nördliches Ende mit einer Wendeanlage für Fahrzeuge bis 10,0m versehen." Laut Planzeichnung ist jedoch nur ein Wendekreis mit 12 m Durchmesser vorgesehen. Das reicht nicht aus, die Planung ist zu überarbeiten.</p>	<p>Die Formulierung wird angepasst. Die Gegebenheiten vor Ort lassen eine Wendeanlage mit 12 m Durchmesser nicht zu. Der Hinweis auf eine Wendeanlage für Fahrzeuge mit einer Länge von bis zu 10 m wird daher entfallen. Sie ist entbehrlich, da Anlieferfahrzeuge über die eingehauste Anlieferung wenden können und Müllfahrzeuge für Abholung des Mülls aus dem Vorhaben die Wilhelmstraße nicht anfahren brauchen. Die Bereitstel-</p>	<p>teilweise zu berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
	lung der Müllbehälter zum Abholtag kann an der Bahnhofstraße erfolgen.	
<p>4.11 Verweildauer der Kfz fraglich Im Verkehrsgutachten zum B-Plan 94 werden Annahmen getroffen zum Fahrzeugaufkommen der verschiedenen Benutzergruppen des künftigen Gebäudes. Es fehlt jedoch eine Betrachtung der mittleren Verweildauer der verschiedenen Benutzer und ihrer Fahrzeuge am Gebäude (auch tageszeitabhängig). Damit fehlen eine Aussage über die gleichzeitig am Gebäude erforderlichen Stellplätze, und der Nachweis dafür, dass die geplanten 77 Stellplätze ausreichen. Dieser Nachweis ist zu führen.</p>	<p>Es ist keine höhere Frequenz im Plangebiet zu erwarten. Das heutige Kerngrundstück des Lindenhofes wird genutzt durch rd. 60 öffentliche Parkplätze, die der Parkraumbewirtschaftung unterliegen und für die eine maximale Parkdauer von drei Stunden festgesetzt ist. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Parkraum, der für eher kürzere Einkäufe, insbesondere in der südlichen Innenstadt genutzt wird. Anders als noch im letzten Jahrzehnt, als keine Höchstparkdauer festgesetzt war und der Platz auch durch den P + R-Verkehr genutzt wurde, weist die Anlage heute eine erhöhte Fluktuation auf bei einem hohen Auslastungsgrad. Hinsichtlich der Beurteilung der Anzahl der Stellplätze ist von besonderer Relevanz die durch den ÖPNV langfristig optimal erschlossene Lage des Gebäudes in Verbindung mit einer überdurchschnittlichen Förderung des Radverkehrs durch zahlreiche und diversifizierte Fahrradstellplätze sowohl über- als auch unterirdisch, die durch hohe Qualität (Überdachung, Diversifizierung, Elektrifizierung) eine Reduzierung der Stellplatzanzahl rechtfertigt.</p>	nicht zu berücksichtigen
Nr. 5 Schreiben vom 03.08.2016		
<p>5.1 Wegeverbindung Nord zu eng Laut Vorhaben- und Erschließungsplan ist am nördlichen Rand der Bebauung ein Geh- und Radweg vorgesehen, der gemäß der maßstäblichen Darstellung maximal 3,25 m breit sein kann. In Ahrensburg ist seit 2014 in Anlehnung an die ERA (Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen) und die RASt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) ein getrennter Geh- und Radweg in einer Breite von 4,5 m üblich (siehe „Katzenbuckel“).</p>	<p>Das Geh- und Fahrrecht hat eine ausreichende Dimensionierung. Hierbei handelt sich um ein Geh- und Fahrrecht auf dem privaten Grundstück des Eigentümers, nicht um eine Straßenverkehrsfläche. Diese zusätzliche Wegführung wird daher in ihrer Dimensionierung für ausreichend erachtet. Da die Verbindung keine übergeordnete Bedeutung im Sinne einer Veloroute hat, ist insbesondere keine getrennte Rad- und Fußwegführung erforderlich. Die Verbindung dient primär der Erschließung des Gebäudes und sekundär der Variantenvielfalt der Wegebeziehungen. Der nachfolgende Auszug aus dem Radwegekonzept der Stadt Ahrensburg zeigt, dass das Grundstück selber nicht von den Velorouten berührt wird.</p>	nicht zu berücksichtigen

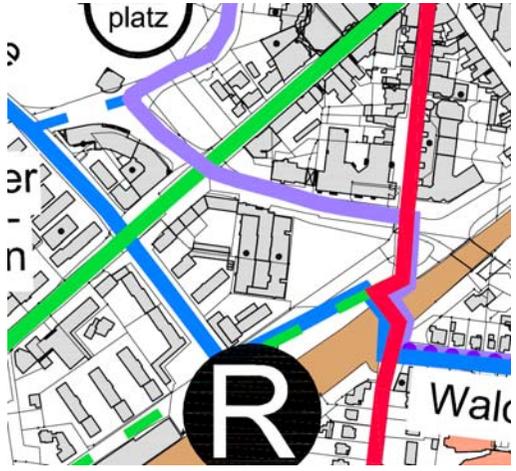
Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
		
<p>5.2 Wegeverbindung fraglich, Umbau Straßenquerung Jetzt führt der Fuß- und Radweg am nördlich Rand des Grundstücks „Lindenhof“ entlang und knickt am östlichen Ende etwas nach Süden ab, führt zur Fußgänger-Furt über die Bahnhofsstraße und von da aus zur Unterführung („Schnecke“ und Treppe) der Bahnanlagen. Eine solche barrierefreie Wegführung wäre zukünftig nicht mehr möglich, Benutzer müssten um die nordöstliche Ecke des Gebäudes im spitzen Winkel nach rechts abbiegen. Entsteht an dieser Ecke auch noch - wie vorgesehen - Außengastronomie, sind Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern unvermeidlich. Plant die Stadt einen Umbau der Straßenquerung in diesem Bereich, und gibt es eine Kostenübernahmeverpflichtung seitens des Vorhabenträgers?</p>	<p>Die Wegeverbindung wird ausreichend ausformuliert, ein Umbau der Straßenquerung ist nicht geplant. Das Gebäude knickt an der Nordost-Ecke nach Süden ab, sodass anders als vom Einwender beschrieben, weiterhin eine Aufweitung erfolgt. Eine spitze Ecke mit Konfliktbildung wird darüberhinaus in der Wegeverbindung nicht ausgebildet, da durch Zurückspringen des Gebäudes über die Verkehrsflächen auf öffentlichem Grund sogar weitere Verkehrsflächen auf Privatgrund entstehen, die zu einer breiten Vorzone führen. Da die Verbindung keine übergeordnete Bedeutung im Sinne einer Veloroute hat, ist insbesondere keine getrennte Rad- und Fußwegführung erforderlich. Die Verbindung dient primär der Erschließung des Gebäudes und sekundär der Variantenvielfalt der Wegebeziehungen. Ein Umbau der Straßenquerung ist aktuell nicht geplant und ergibt sich auch nicht aus diesem Vorhaben.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>5.3 Berücksichtigung Flächenbedarf Radverkehrsplanung Laut Radverkehrskonzept der Stadt Ahrensburg führt die Radroute A4 am Plangebiet vorbei. Als Maßnahme wird eine „Detailplanung vom Bahnhof bis Unterführung einschl. der Abstellanlagen“ für erforderlich gehalten. Dieses Stück der Radroute A4 ist auch Teil einer von Schülern viel genutzten Verbindung zwischen der Unter-</p>	<p>Die Wegeführungen sind ausreichend. Die Wegeführungen rund um das Plangebiet sind für den Fahrradverkehr ausreichend belastbar, so dass Flächen des Grundstücks dafür nicht zwingend benötigt werden. Eine mögliche Änderung der Querungssituation der Bahnhofstraße wird durch das Vorhaben nicht eingeschränkt, ist aber auch nicht</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
<p>führung und entlang der Bahnhofstraße zur Fahrradstraße "Wulfsdorfer Weg"- ihr kommt also bzgl. der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zu.</p> <p>Liegt dafür eine Planung vor, die organisierte Querungen der Bahnhofstraße und intuitive Wegeführung für regelgerechtes Fahren beinhaltet, in der nachgewiesen wird, dass dafür keine Teilflächen des Grundstücks „Lindenhof“ im südlichen Bereich benötigt werden? In einer Gesamtplanung sollten die genannten Planungsaspekte mit enthalten sein.</p>	<p>erforderlich und daher auch nicht Teil der Planung. Das Radverkehrskonzept sieht im Plangebiet keine Konflikte, deren Lösung ausschließlich durch Einbezug des überplanten Grundstücks möglich ist. Bei der im Radverkehrskonzept empfohlenen Detailplanung ist das durch den Bebauungsplan ermöglichte Wohn- und Geschäftshaus zu berücksichtigen.</p>	
<p>5.4 Berücksichtigung Flächenbedarfe</p> <p>Mit dem Bau der S4 wird das Fahrgastaufkommen am Bahnhof Ahrensburg steigen. Absehbare Folge: Das Bahnhofsumfeld wird durch Fahrgastverkehre jeglicher Art und zunehmenden Busverkehr beansprucht.</p> <p>Ein B-Plan 94 macht also nur Sinn, wenn er nicht nur das Grundstück „Lindenhof“ überplant, sondern die ganze Fläche zwischen dem P+R-Haus und der Hagener Allee und diverse Verkehrsbedarfe berücksichtigt (Busbetriebsflächen, Fußgänger, Radfahrer). Ein entsprechender Vorschlag ist im ISEK enthalten.</p>	<p>Von einer Flächenvorhaltung wird abgesehen.</p> <p>Mit diesem Bebauungsplan soll eine in das Umfeld passende Nutzung für dieses zentrale Grundstück verwirklicht werden. Ein Vorhalten für andersartige Nutzungsansprüche ist nicht Teil dieses Verfahrens.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>5.5 Nachweis verkehrsabhängige Steuerung</p> <p>Das Verkehrsgutachten zum B-Plan 94 stellt fest, dass der Knoten Hamburger Straße (B75)/ Wulfsdorfer Weg teilweise überlastet wird. Schlussfolgerung: „Unter Berücksichtigung einer verkehrsabhängigen Steuerung sind die Prognoseverkehre leistungsgerecht abwickelbar.“ Solange diese Bedingung nicht gegeben ist, kann eine Überplanung des „Lindenhofs“ nach Erachten des Bürgers nicht städtebaulich sinnvoll erfolgen.</p>	<p>Die verkehrsabhängige Steuerung ist im Zuge der beschlossenen Umsetzung des Masterplans Verkehr geplant.</p> <p>Die Einführung einer verkehrsabhängigen Steuerung ist im Zuge der beschlossenen Umsetzung des Masterplans Verkehr geplant. In der Verwaltung ist diese bereits in Vorbereitung, die Umsetzung hat hohe Priorität, ist jedoch von vielen Faktoren abhängig und benötigt daher eine längere Vorbereitung. Die Umsetzung ist im Investitionsplan für die kommenden Jahre teilweise enthalten.</p> <p>Zudem wird das heutige Kerngrundstück des Lindenhofes genutzt durch rd. 60 öffentliche Parkplätze, die der Parkraumbewirtschaftung unterliegen und für die eine maximale Parkdauer von drei Stunden festgesetzt ist. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Parkraum, der für eher kürzere Einkäufe, insbesondere in der südlichen Innenstadt genutzt wird.</p> <p>Auch wenn sich bedingt durch die Bebauung des Lindenhofes die Stellplatzanzahl leicht erhöht, dürfte der hierdurch ausgelöste Verkehr sich nicht wesentlich ändern, zumal die Kfz-Stellplätze zum Teil auch langfristig genutzt werden dürften (z. B. durch dort Wohnende</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
	oder bei Arbeitende). Auch der überwiegende Wegfall der Parksuchverkehre führt dazu, dass die Verkehre des Vorhabens nicht zu einer wesentlichen Verschlechterung führen.	
<p>5.6 Mobilitätskonzept fraglich Zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts heißt es: „Das Mobilitätskonzept für den „Lindenhof“ sieht eine „Autoreduzierung“ vor, flankiert durch Maßnahmen und Anreize der Stadt Ahrensburg“. Der Bürger fragt, welche entsprechenden Pläne der Stadt es gibt.</p>	<p>Das Mobilitätskonzept wird als ausreichend bewertet. Tatsächlich geht das Mobilitätskonzept in seinen Empfehlungen über die im Zuge der Bauleitplanung möglichen umzusetzenden Maßnahmen hinaus. Hinsichtlich der Beurteilung der Anzahl der Stellplätze ist von besonderer Relevanz die durch den ÖPNV langfristig optimal erschlossene Lage des Gebäudes in Verbindung mit einer überdurchschnittlichen Förderung des Radverkehrs durch zahlreiche und diversifizierte Fahrradstellplätze sowohl über- als auch unterirdisch, die durch hohe Qualität (Überdachung, Diversifizierung, Elektrifizierung) eine Reduzierung der Stellplatzanzahl rechtfertigt. Die Herstellung der Elektroparkplätze ist im Durchführungsvertrag verbindlich geregelt. Die Umsetzung eines gebäudeinternen Car-Sharings mit Elektromobilen wird vom Vorhabenträger nach Fertigstellung geprüft, kann jedoch im Vorfeld nicht garantiert werden, daher wird lediglich die hierfür notwendige Einrichtung entsprechender Stellplätze verpflichtend geregelt. Ahrensburg hat im Masterplan Verkehr die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs beschlossen, von denen das Vorhaben besonders profitieren wird. Darauf wird im Mobilitätskonzept hingewiesen, ebenso wie auf die Bereitschaft des Vorhabenträgers, ggf. bei einer möglichen Einführung eines städtischen Car-Sharing Systems mitzuwirken. Dies wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch für sich genommen nicht zu einer Reduzierung der KFZ-Stellplätze.</p>	zur Kenntnis zu nehmen
<p>5.7 Verweildauer der Kfz fraglich Im Verkehrsgutachten zum B-Plan 94 werden Annahmen getroffen zum Fahrzeugaufkommen der verschiedenen Benutzergruppen des künftigen Gebäudes. Es fehlt jedoch eine Betrachtung der mittleren Verweildauer der verschiedenen Benutzer und ihrer Fahrzeuge am Gebäude (auch tageszeitabhängig). Damit fehlen eine Aussage über die gleichzeitig am Gebäude erforderlichen Stellplätze, und der Nachweis dafür, dass die geplanten 77 Stellplätze ausreichen.</p>	<p>Es ist keine höhere Frequenz im Plangebiet zu erwarten. Das heutige Kerngrundstück des Lindenhofes wird genutzt durch rd. 60 öffentliche Parkplätze, die der Parkraumbewirtschaftung unterliegen und für die eine maximale Parkdauer von drei Stunden festgesetzt ist. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Parkraum, der für eher kürzere Einkäufe, insbesondere in der südlichen Innenstadt genutzt wird. Anders als noch im letzten Jahrzehnt, als keine Höchstparkdauer festgesetzt war und der Platz auch durch den P + R-Verkehr genutzt wurde, weist die Anlage heute eine erhöhte Fluktua-</p>	nicht zu berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
	<p>tion auf bei einem hohen Auslastungsgrad. Hinsichtlich der Beurteilung der Anzahl der Stellplätze ist von besonderer Relevanz die durch den ÖPNV langfristig optimal erschlossene Lage des Gebäudes in Verbindung mit einer überdurchschnittlichen Förderung des Radverkehrs durch zahlreiche und diversifizierte Fahrradstellplätze sowohl über- als auch unterirdisch, die durch hohe Qualität (Überdachung, Diversifizierung, Elektrifizierung) eine Reduzierung der Stellplatzanzahl rechtfertigt.</p>	
<p>5.8 Kaufpreisaufschlag für Stellplätze Die geplanten 77 Stellplätze ersetzen weder die vorhandenen, geschweige denn stehen sie im angemessenen Verhältnis zur Anzahl der geplanten Wohnungen. Eine „Autoreduzierung“ ist bei einer entsprechend hohen Anzahl von Wohnungen für Mieter mit niedrigem Einkommen möglich. Der Bürger fragt, ob es entsprechende Vereinbarungen der Stadt mit dem „Investor“ gibt. Und wenn nicht, welche Aufschläge auf den Kaufpreis die Stadt als Ausgleich vorgenommen hat.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich der Beurteilung der Anzahl der Stellplätze ist von besonderer Relevanz die durch den ÖPNV langfristig optimal erschlossene Lage des Gebäudes in Verbindung mit einer überdurchschnittlichen Förderung des Radverkehrs durch zahlreiche und diversifizierte Fahrradstellplätze sowohl über- als auch unterirdisch, die durch hohe Qualität (Überdachung, Diversifizierung, Elektrifizierung) eine Reduzierung der Stellplatzanzahl rechtfertigt. Eine entsprechende Vereinbarung wurde nicht getroffen.</p>	<p>zur Kenntnis zu nehmen</p>
<p>5.9 Planung hinsichtlich Lärmschutzwand zu überarbeiten Der Siegerentwurf des Wettbewerbs sah eine gläserne Lärmschutzwand an der Bahnhofsstraße zwischen den Gebäudeteilen vor. Die entfällt in der vorgelegten Planung. Welche Auswirkungen hat das auf die vorhandene Bebauung an der Wilhelmstraße?</p>	<p>Die Schienenverkehrslärmimmissionen am Gebäude Wilhelmstraße 2 werden sich leicht reduzieren. Am Neubauvorhaben selbst werden geeignete Schallschutzmaßnahmen getroffen. Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen durch Schienenverkehrslärm für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall (Neubebauung) auf die Bestandsbebauung und auf die Neubebauung nach aktuellen Berechnungsmethoden untersucht. Für das Gebäude Wilhelmstraße Nr. 2 wurde für den Planfall eine Minderung der Immissionsbelastung um bis zu 4,8 dB(A) berechnet. Diese Berechnung berücksichtigt keine Lärmschutzwand (Glaswand) zwischen den Gebäudeteilen des Neubaus. Für den Neubau kann ein ausreichender Lärmschutz durch die Gebäudefassade hergestellt werden. Es ist davon auszugehen, dass der Verzicht auf eine Lärmschutzwand (Glaswand) zu keiner höheren Immissionsbelastung der Bestandsbebauung führen wird. Zusammenfassend ist laut schalltechnischer Untersuchung festzustellen, dass durch das Planvorhaben keine beurteilungsrelevanten Veränderungen der Gesamtlärmsituation zu erwarten sind.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
<p>5.10 Durchmesser Wendeanlage zu klein In der Vorhabenbeschreibung zum B-Plan 94 heißt es: "Die Wilhelmstraße wird ausgebaut und deren nördliches Ende mit einer Wendeanlage für Fahrzeuge bis 10,0m versehen." Laut Planzeichnung ist jedoch nur ein Wendekreis mit 12 m Durchmesser vorgesehen. Das reicht nicht aus, die Planung ist zu überarbeiten.</p>	<p>Die Formulierung wird angepasst. Die Gegebenheiten vor Ort lassen eine Wendeanlage mit 12 m Durchmesser nicht zu. Der Hinweis auf eine Wendeanlage für Fahrzeuge mit einer Länge von bis zu 10 m wird daher entfallen. Sie ist entbehrlich, da Anlieferfahrzeuge über die eingehauste Anlieferung wenden können und Müllfahrzeuge für Abholung des Mülls aus dem Vorhaben die Wilhelmstraße nicht anfahren brauchen. Die Bereitstellung der Müllbehälter zum Abholtag kann an der Bahnhofstraße erfolgen.</p>	<p>teilweise zu berücksichtigen</p>
<p>Nr. 6 Schreiben vom 04.08.2016</p>		
<p>6.1 Wegeverbindung Nord zu eng Laut Vorhaben- und Erschließungsplan ist an der nördlichen Kante der Bebauung ein „Geh- und Radweg“ vorgesehen. Dieser wird gemäß der maßstäblichen Darstellung maximal 3,25 m breit oder weniger, wenn in diesem Bereich auch noch Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen werden. Ein solcher Weg genügt nicht dem in Ahrensburg eingeführten Standard. So wurde 2014 „In Anlehnung an die ERA (Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen) und die RASt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) ... auf dem Wanderweg Katzenbuckel ein getrennter Geh- und Radweg in einer Breite von 4,5 m hergestellt.“</p>	<p>Das Geh- und Fahrrecht hat eine ausreichende Dimensionierung. Hierbei handelt sich um ein Geh- und Fahrrecht auf dem privaten Grundstück des Eigentümers, nicht um eine Straßenverkehrsfläche. Diese zusätzliche Wegführung wird daher in ihrer Dimensionierung für ausreichend erachtet. Da die Verbindung keine übergeordnete Bedeutung im Sinne einer Veloroute hat, ist insbesondere keine getrennte Rad- und Fußwegführung erforderlich. Die Verbindung dient primär der Erschließung des Gebäudes und sekundär der Variantenvielfalt der Wegebeziehungen. Der nachfolgende Auszug aus dem Radwegekonzept der Stadt Ahrensburg zeigt, dass das Grundstück selber nicht von den Velorouten berührt wird.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
		
<p>6.2 Wegeverbindung fraglich, Umbau Straßenquerung Der jetzige Weg entlang der nördlichen Kante des Grundstücks „Lindenhof“ knickt am östlichen Ende etwas nach Süden ab und führt zur Übergangshilfe (Furt) über die Bahnhofsstraße, von wo aus der Benutzer zur Rad- und Fußwegunterführung („Schnecke“ und Treppe) unter den Bahnanlagen geführt wird. Eine solche geschmeidige Wegführung wäre zukünftig nicht mehr möglich, Benutzer müssten um die nordöstliche Ecke des Gebäudes im spitzen Winkel nach rechts abbiegen. Wenn an dieser Ecke auch noch, wie vorgesehen, Außengastronomie eingerichtet wird, sind Konflikte unvermeidlich. Plant die Stadt einen Umbau der Straßenquerung in diesem Bereich, und gibt es eine Kostenübernahmeverpflichtung seitens des Vorhabenträgers? Die Wegeplanung ist zu überarbeiten.</p>	<p>Die Wegeverbindung wird ausreichend ausformuliert, ein Umbau der Straßenquerung ist nicht geplant. Das Gebäude knickt an der Nordost-Ecke nach Süden ab, sodass anders als vom Einwender beschrieben, weiterhin eine Aufweitung erfolgt. Eine spitze Ecke mit Konfliktbildung wird darüberhinaus in der Wegeverbindung nicht ausgebildet, da durch Zurückspringen des Gebäudes über die Verkehrsflächen auf öffentlichem Grund sogar weitere Verkehrsflächen auf Privatgrund entstehen, die zu einer breiten Vorzone führen. Da die Verbindung keine übergeordnete Bedeutung im Sinne einer Veloroute hat, ist insbesondere keine getrennte Rad- und Fußwegführung erforderlich. Die Verbindung dient primär der Erschließung des Gebäudes und sekundär der Variantenvielfalt der Wegebeziehungen. Ein Umbau der Straßenquerung ist aktuell nicht geplant und ergibt sich auch nicht aus diesem Vorhaben.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>6.3 Berücksichtigung Flächenbedarf Radverkehrsplanung Laut Radverkehrskonzept der Stadt Ahrensburg führt die Radroute A4 am Plangebiet vorbei. Im Radverkehrskonzept wird als Maßnahme eine „Detailplanung vom Bahnhof bis Unterführung einschl. der Abstellanlagen“ für erforderlich gehalten. Dieses Stück der Radroute A4 ist auch Teil einer von Schülern viel genutzten Ver-</p>	<p>Die Wegeführungen sind ausreichend. Die Wegeführungen rund um das Plangebiet sind für den Fahrradverkehr ausreichend belastbar, so dass Flächen des Grundstücks dafür nicht zwingend benötigt werden. Eine mögliche Änderung der Querungssituation der Bahnhofstraße wird durch das Vorhaben nicht eingeschränkt, ist aber auch nicht</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
<p>bindung zwischen der Unterführung und entlang der Bahnhofstraße zur Fahrradstraße „Wulfsdorfer Weg“. Ohne eine Planung, die organisierte Querungen der Bahnhofsstraße und intuitive Wegeführung für regelgerechtes Fahren beinhalten sollte, ist nicht nachgewiesen, dass dafür keine Teilflächen des Grundstücks „Lindenhof“ im südlichen Bereich benötigt werden. Die Überplanung des Grundstücks „Lindenhof“ ist also hinten zu stellen, oder in einer Gesamtplanung sollten die genannten Planungsaspekte mit enthalten sein.</p>	<p>erforderlich und daher auch nicht Teil der Planung. Das Radverkehrskonzept sieht im Plangebiet keine Konflikte, deren Lösung ausschließlich durch Einbezug des überplanten Grundstücks möglich ist. Bei der im Radverkehrskonzept empfohlenen Detailplanung ist das durch den Bebauungsplan ermöglichte Wohn- und Geschäftshaus zu berücksichtigen.</p>	
<p>6.4 Berücksichtigung Flächenbedarfe Mit dem Bau der S4 kann erwartet werden, dass das Fahrgastaufkommen am Bahnhof Ahrensburg steigen wird, und damit auch die Beanspruchung des Bahnhofsumfelds durch Fahrgastverkehre jeglicher Art und den Busverkehr. Ohne eine tiefer gehende Planung kann nicht ausgeschlossen werden, dass für eine Neuplanung oder eine Erweiterung des zentralen Bustreffpunkts Teile des Grundstücks „Lindenhof“ benötigt werden, wenn nicht unmittelbar für Busbetriebsflächen, so doch eventuell für Fußgänger / Radfahrer / „Kiss and Ride“ oder andere peripheren Bedarfe. Die Überplanung des Grundstücks „Lindenhof“ ist also hinten zu stellen, oder die Gesamtplanung sollte die ganze Fläche zwischen dem P+R-Haus und der Hagener Allee mit enthalten.</p>	<p>Von einer Flächenvorhaltung wird abgesehen. Mit diesem Bebauungsplan soll eine in das Umfeld passende Nutzung für dieses zentrale Grundstück verwirklicht werden. Ein Vorhalten für andersartige Nutzungsansprüche ist nicht Teil dieses Verfahrens.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>6.5 Prüfung nördlicher Wegeverbindung bzgl. Verkaufserlös Es wurde nicht geprüft, ob die Wegeverbindung an der nördlichen Kante der Bebauung des Grundstücks Lindenhof überhaupt benötigt wird. Es wurde nicht untersucht, welchen Wegebeziehungen dieser Weg dienen soll, und auch nicht nachgewiesen, dass die parallele Wegeverbindung nur 20 m weiter nördlich durch die Gerhardstraße diesem Zweck nicht ebenso gut dienen kann. Ohne den Weg am nördlichen Rand könnten die Ausnutzung des Grundstücks Lindenhof und der Erlös größer sein.</p>	<p>Die ökonomische Ausnutzung des Grundstücks ist planungsrechtlich nicht relevant. Mit dem Geh- und Fahrrecht wird eine aktuell bestehende Wegeverbindung aufrechterhalten. Die Flächen liegen allerdings auf privatem Grund des Eigentümers. Die Umsetzung dieser Lösung ist mehrheitlicher Beschluss des zuständigen Bau- und Planungsausschuss der Stadt Ahrensburg. Die ökonomische Ausnutzung des Grundstücks ist an dieser Stelle planungsrechtlich nicht relevant. Weiterhin erfolgt von der Nordseite die Erschließung der Wohnungen im Gebäude, so dass auf sie innerhalb der Umsetzung des Vorhabens nicht verzichtet werden kann. Auch die Unterbringung der oberirdischen Stellplätze ist hier verortet.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>6.6 Umplanung Erschließung der Umgebung Es wurde nicht geprüft, ob die Wegeverbindung an der nördlichen</p>	<p>Eine Norderschließung ist zwingend notwendig. Mit dem Geh- und Fahrrecht wird eine aktuell bestehende Wegever-</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
<p>Kante der Bebauung des Grundstücks „Lindenhof“ zukünftig obsolet werden könnte. Ein mögliches Szenario dafür könnte im Zuge der Optimierung des AOK-Knotens (die auch wieder im Verkehrsgutachten zum B-Plan 94 eingefordert wird) entstehen:</p> <p>a) Die Linienführung der Busse zwischen Trog „Woldenhorn“ und Bahnhof wird so geändert, dass sie zum Bahnhof aus dem Trog kommend geradeaus in die Straße „An der Reitbahn“ fahren, dann bei der Polizeiwache links in die Stormarnstraße abbiegen und geradeaus über die Hamburger Straße zum Bahnhof, die Gegenrichtung entsprechend. Die Kreuzung Hamburger Str./ Stormarnstr. müsste dazu natürlich für Busse geöffnet werden. Die jetzigen Haltestellen am Beginn des Troges „Woldenhorn“ könnten in die Straße „An der Reitbahn“ verlegt werden. (Die dort vorhandenen müssten evtl. vergrößert werden.) Damit könnten die Fußgängerüberwege südlich der AOK-Kreuzung über die Hamburger Straße und über die Straße Woldenhorn parallel zur Hamburger Straße entfallen, weil es keinen Bedarf mehr gibt, die Haltestelle südöstlich an dieser Kreuzung zu erreichen. Diese Fußgängerüberwege waren das Haupthindernis für eine Kreiselpassung.</p> <p>b) Der Straßenraum der Hamburger Straße zwischen Stormarnstraße und AOK-Kreuzung ist so zu gestalten, dass eine bequeme Wegführung für Radfahrer von der Hamburger Straße Süd zur Hamburger Straße Nord möglich wird, ohne den Woldenhorn überqueren zu müssen. (Also z.B. Querung der Hamburger Str. im Bereich der Kreuzung mit der Stormarnstr. und Zweirichtungsradweg auf der westlichen Seite der Hamburger Str. Richtung Innenstadt.) Das Ziel wäre, dass weder die Hamburger Straße noch der Woldenhorn zwischen Stormarnstraße und Trog (also der Verlauf des Hauptverkehrsstroms) noch gequert werden müssen, womit dann auch die Wegeverbindung an der nördlichen Kante der Bebauung „Lindenhof“ entfallen kann, weil der südöstliche Winkel der AOK-Kreuzung keine große Fußgänger- und Radfahrerfrequenz mehr hätte.</p> <p>Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Überplanung des Grundstücks „Lindenhof“ hinten zu stellen ist, oder in eine Gesamtplanung einzubetten ist, die sämtliche Verkehrs- und Wegebeziehungen zwischen Bahnhof, Hagener Allee, AOK-Kreuzung und Hamburger Straße bis zum Wulfsdorfer Weg umfasst.</p>	<p>bindung aufrechterhalten. Weiterhin erfolgt von der Nordseite die Erschließung der Wohnungen im Gebäude, so dass auf sie innerhalb der Umsetzung des Vorhabens nicht verzichtet werden kann. Auch die Unterbringung der oberirdischen Fahrradstellplätze ist hier verortet. Zukünftige Änderungen der Verkehrsführung werden durch das Vorhaben nicht verhindert.</p>	

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
<p>6.7 Nachweis verkehrsabhängige Steuerung Das Verkehrsgutachten zum B-Plan 94 stellt fest, dass Knoten 8: Hamburger Straße (B75)/ Wulfsdorfer Weg teilweise überlastet wird, mit der Schlussfolgerung: „Unter Berücksichtigung einer verkehrsabhängigen Steuerung sind die Prognoseverkehre leistungsgerecht abwickelbar.“ Die Bedingung „einer verkehrsabhängigen Steuerung“ ist bisher nicht gegeben. Die Überplanung des Grundstücks „Lindenhof“ ist also hintan zu stellen, bis diese Bedingung erfüllt werden kann.</p>	<p>Die verkehrsabhängige Steuerung ist im Zuge der beschlossenen Umsetzung des Masterplans Verkehr geplant. Die Einführung einer verkehrsabhängigen Steuerung ist im Zuge der beschlossenen Umsetzung des Masterplans Verkehr geplant. In der Verwaltung ist diese bereits in Vorbereitung, die Umsetzung hat hohe Priorität, ist jedoch von vielen Faktoren abhängig und benötigt daher eine längere Vorbereitung. Die Umsetzung ist im Investitionsplan für die kommenden Jahre teilweise enthalten. Zudem wird das heutige Kerngrundstück des Lindenhofes genutzt durch rd. 60 öffentliche Parkplätze, die der Parkraumbewirtschaftung unterliegen und für die eine maximale Parkdauer von drei Stunden festgesetzt ist. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Parkraum, der für eher kürzere Einkäufe, insbesondere in der südlichen Innenstadt genutzt wird. Auch wenn sich bedingt durch die Bebauung des Lindenhofes die Stellplatzanzahl leicht erhöht, dürfte der hierdurch ausgelöste Verkehr sich nicht wesentlich ändern, zumal die Kfz-Stellplätze zum Teil auch langfristig genutzt werden dürften (z. B. durch dort Wohnende oder bei Arbeitende). Auch der überwiegende Wegfall der Parksuchverkehre führt dazu, dass die Verkehre des Vorhabens nicht zu einer wesentlichen Verschlechterung führen.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>6.8 Mobilitätskonzept fraglich Das Mobilitätskonzept zum B-Plan 94 enthält als einzige konkrete Maßnahme ein Angebot des Vorhabenträgers: „Zwei bis drei dieser Stellplätze sind als Smart-Parkplätze gedacht. Diese können mit entsprechender Technik vorgerüstet werden, um Elektro-Mobilität zu fördern.“ (Eine feste Zusage ist das noch nicht!) Zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts heißt es: „Das Mobilitätskonzept für den „Lindenhof“ sieht eine „Autoreduzierung“ vor, flankiert durch Maßnahmen und Anreize der Stadt Ahrensburg.“ Weiter unten wird gesagt: "Überdies können auch Anreize durch die Stadt Ahrensburg gesetzt werden, indem das Angebot an Car-Sharing-Modellen in der Umgebung erweitert und forciert wird." Es gibt keine Verpflichtung der Stadt und keine Pläne der Stadt, so zu verfahren. Die Voraussetzungen für ein funktionierendes Mobilitätskonzept sind also nicht gegeben, lediglich „Maßnahmen, die flankierend durch die Stadt Ahrensburg zu treffen sind“ einzufordern und allerlei für "denkbar" und "erstrebenswert" zu erklären, reicht nicht aus. Die</p>	<p>Das Mobilitätskonzept wird als ausreichend bewertet. Tatsächlich geht das Mobilitätskonzept in seinen Empfehlungen über die im Zuge der Bauleitplanung möglichen umzusetzenden Maßnahmen hinaus. Hinsichtlich der Beurteilung der Anzahl der Stellplätze ist von besonderer Relevanz die durch den ÖPNV langfristig optimal erschlossene Lage des Gebäudes in Verbindung mit einer überdurchschnittlichen Förderung des Radverkehrs durch zahlreiche und diversifizierte Fahrradstellplätze sowohl über- als auch unterirdisch, die durch hohe Qualität (Überdachung, Diversifizierung, Elektrifizierung) eine Reduzierung der Stellplatzanzahl rechtfertigt. Die Herstellung der Elektroparkplätze ist im Durchführungsvertrag verbindlich geregelt. Die Umsetzung eines gebäudeinternen Car-Sharings mit Elektromobilen wird vom Vorhabenträger nach Fertigstellung geprüft, kann jedoch im Vorfeld nicht garantiert werden, daher wird lediglich die hierfür notwendige Einrichtung entsprechender Stellplätze verpflichtend geregelt.</p>	

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
<p>Überplanung des Grundstücks „Lindenhof“ ist also hinten zu stellen, bis es konkrete Verpflichtungen des Vorhabenträgers oder eines Dritten gibt, das Mobilitätskonzept auch umzusetzen.</p>	<p>Ahrensburg hat im Masterplan Verkehr die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs beschlossen, von denen das Vorhaben besonders profitieren wird. Darauf wird im Mobilitätskonzept hingewiesen, ebenso wie auf die Bereitschaft des Vorhabenträgers, ggf. bei einer möglichen Einführung eines städtischen Car-Sharing Systems mitzuwirken. Dies wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch für sich genommen nicht zu einer Reduzierung der KFZ-Stellplätze.</p>	
<p>6.9 Planung hinsichtlich Lärmschutzwand zu überarbeiten Der Siegerentwurf des Wettbewerbs sah eine gläserne Lärmschutzwand an der Bahnhofsstraße zwischen den Gebäudeteilen vor. Die ist in der vorgelegten Planung entfallen. Das Lärmgutachten untersucht zwar die Lärmeinwirkung mit und ohne Glaswand, jedoch nur auf die Gebäude des Vorhabenträgers. Das Lärmgutachten berechnet zwar für die Immissionspunkte IO 01.2 und IO 01.3 am Gebäude an der Wilhelmstraße geringfügig abnehmende Lärmpegel, jedoch ist zu befürchten, dass es ohne die Glaswand gerade zwischen den betrachteten Punkten durch die Trichterform des Luftraums zwischen den Gebäudeteilen und die Reflexion am leicht abknickenden nördlichen Gebäudeteil zu einer Fokussierung des Lärms, insbesondere des Bahnlärms, auf die Fassade des Gebäudes an der Wilhelmstraße kommt. Außerdem berücksichtigt das Lärmgutachten nicht den zeitlichen Verlauf des Lärms aus einer sich bewegenden Lärmquelle, etwa ein Zug. Ohne vorgelagerte Gebäude nimmt der Lärm bei Annäherung stetig zu und klingt dann wieder ab. Wenn die Lärmquelle jedoch zeitweise durch Gebäude abgeschirmt wird und dann plötzlich durch eine Lücke mit dem Maximalpegel hörbar wird, ist das viel störender als stetig zu- und wieder abnehmender Lärm. Die Planung ist bezüglich der Lärmschutzwand zu überarbeiten.</p>	<p>Die Schienenverkehrslärmimmissionen am Gebäude Wilhelmstraße 2 werden sich leicht reduzieren. Am Neubauvorhaben selbst werden geeignete Schallschutzmaßnahmen getroffen. Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen durch Schienenverkehrslärm für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall (Neubebauung) auf die Bestandsbebauung und auf die Neubebauung nach aktuellen Berechnungsmethoden untersucht. Für das Gebäude Wilhelmstraße Nr. 2 wurde für den Planfall eine Minderung der Immissionsbelastung um bis zu 4,8 dB(A) berechnet. Diese Berechnung berücksichtigt keine Lärmschutzwand (Glaswand) zwischen den Gebäudeteilen des Neubaus. Für den Neubau kann ein ausreichender Lärmschutz durch die Gebäudefassade hergestellt werden. Es ist davon auszugehen, dass der Verzicht auf eine Lärmschutzwand (Glaswand) zu keiner höheren Immissionsbelastung der Bestandsbebauung führen wird. Zusammenfassend ist laut schalltechnischer Untersuchung festzustellen, dass durch das Planvorhaben keine beurteilungsrelevanten Veränderungen der Gesamtlärmsituation zu erwarten sind.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
<p>6.10 Durchmesser Wendeanlage zu klein In der Vorhabenbeschreibung zum B-Plan 94 heißt es: „Die Wilhelmstraße wird ausgebaut und deren nördliches Ende mit einer Wendeanlage für Fahrzeuge bis 10,0m versehen.“ Laut Planzeichnung ist jedoch nur ein Wendekreis mit 12 m Durchmesser vorgesehen. Das reicht nicht aus, die Planung ist zu überarbeiten.</p>	<p>Die Formulierung wird angepasst. Die Gegebenheiten vor Ort lassen eine Wendeanlage mit 12 m Durchmesser nicht zu. Der Hinweis auf eine Wendeanlage für Fahrzeuge mit einer Länge von bis zu 10 m wird daher entfallen. Sie ist entbehrlich, da Anlieferfahrzeuge über die eingehauste Anlieferung wenden können und Müllfahrzeuge für Abholung des Mülls aus dem Vorhaben die Wilhelmstraße nicht anfahren brauchen. Die Bereitstel-</p>	<p>teilweise zu berücksichtigen</p>

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Ergebnis der Prüfung und ggf. Abwägung mit anderen Belangen	Beschlussvorschlag
	lung der Müllbehälter zum Abholtag kann an der Bahnhofstraße erfolgen.	
<p>6.11 Verweildauer der Kfz fraglich Im Verkehrsgutachten zum B-Plan 94 werden Annahmen getroffen zum Fahrzeugaufkommen der verschiedenen Benutzergruppen des künftigen Gebäudes. Es fehlt jedoch eine Betrachtung der mittleren Verweildauer der verschiedenen Benutzer und ihrer Fahrzeuge am Gebäude (auch tageszeitabhängig). Damit fehlen eine Aussage über die gleichzeitig am Gebäude erforderlichen Stellplätze, und der Nachweis dafür, dass die geplanten 77 Stellplätze ausreichen. Dieser Nachweis ist zu führen.</p>	<p>Es ist keine höhere Frequenz im Plangebiet zu erwarten. Das heutige Kerngrundstück des Lindenhofes wird genutzt durch rd. 60 öffentliche Parkplätze, die der Parkraumbewirtschaftung unterliegen und für die eine maximale Parkdauer von drei Stunden festgesetzt ist. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Parkraum, der für eher kürzere Einkäufe, insbesondere in der südlichen Innenstadt genutzt wird. Anders als noch im letzten Jahrzehnt, als keine Höchstparkdauer festgesetzt war und der Platz auch durch den P + R-Verkehr genutzt wurde, weist die Anlage heute eine erhöhte Fluktuation auf bei einem hohen Auslastungsgrad. Hinsichtlich der Beurteilung der Anzahl der Stellplätze ist von besonderer Relevanz die durch den ÖPNV langfristig optimal erschlossene Lage des Gebäudes in Verbindung mit einer überdurchschnittlichen Förderung des Radverkehrs durch zahlreiche und diversifizierte Fahrradstellplätze sowohl über- als auch unterirdisch, die durch hohe Qualität (Überdachung, Diversifizierung, Elektrifizierung) eine Reduzierung der Stellplatzanzahl rechtfertigt.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

Aufgestellt:

Ahrensburg, den 29.08.2016

claussen-seggelke stadtplaner

Stadt Ahrensburg
Fachdienst Stadtplanung/ Bauaufsicht/ Umwelt

Ole von Nerée

Andreas Schneider