

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.

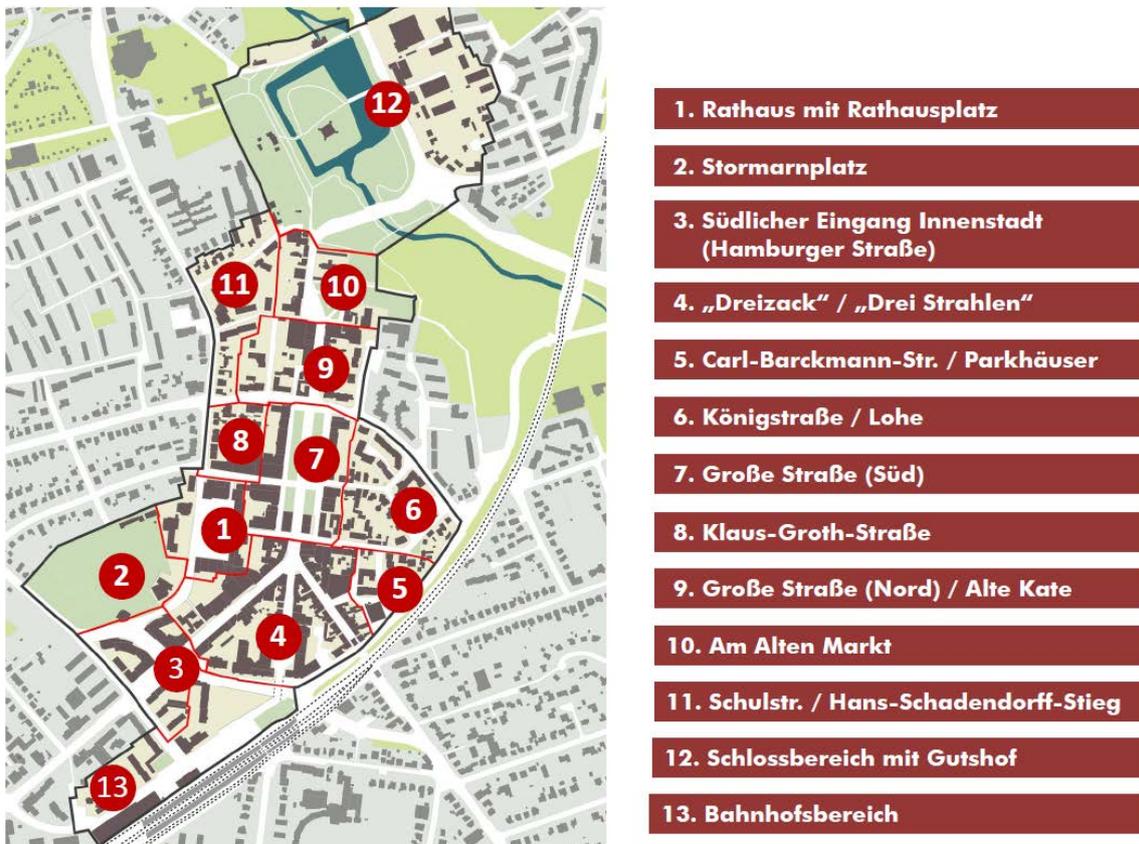


Abb. 80 Untersuchte Teilbereiche

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

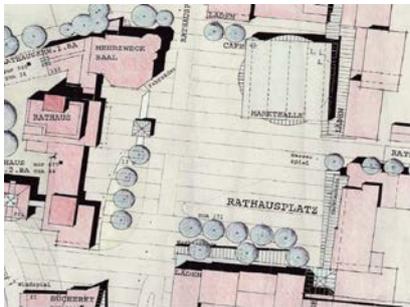
Defizite und Handlungsbedarfe



- 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-Samusch-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 Nutzung externer Räume: rd. 23.000 € jährlich)
- mangelnde Barrierefreiheit und mittel- bis langfristiger Sanierungsbedarf der rund 30 Jahre alten 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).



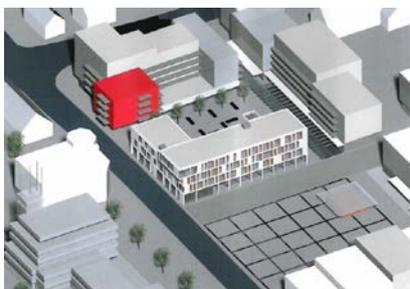
2001 Ideenwettbewerb Stormarnplatz / Rathausplatz

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).



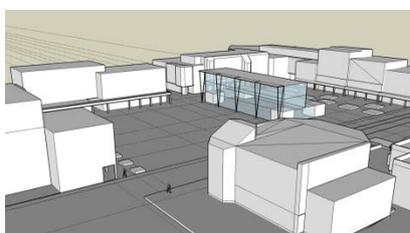
2002/2003 Diplomarbeit FH Lübeck

In einer Diplomarbeit (vgl. nebenstehende Abb.: Bearbeiter Erleben 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.

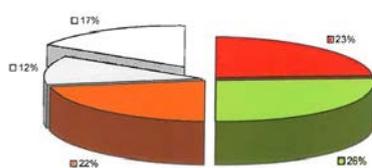


2010 Ideen für eine Markthalle auf dem südl. Rathausplatz

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 (Stadtmobilar, Bänke, Brunnen, Überdachungen)

□ Oberfläche/ Verkehr/ Bus/ Parken

Fazit

Das sanierungsbedürftige denkmalgeschützte Rathaus soll mit Unterstützung durch die 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 Gesamtmaßnahme 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. Um eine attraktive Platzgestaltung und –nutzung zu ermöglichen müssen diese jedoch in eine neue Tiefgarage unter den Platz sowie in eine weitere Tiefgarage unter den Stormarnplatz (s.u.) 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 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.

Eine Ergänzung des vorhandenen Einzelhandels durch einen neuen Einkaufsmagneten am Rathausplatz trägt daher zur Stärkung der Innenstadt auch durch jüngere Kunden bei.

Ziele	Maßnahmen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung eines attraktiven Stadtplatzes mit hoher Aufenthaltsqualität durch <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 (→ Teilbereich Stormarnplatz) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umstrukturierung des Rathausplatzes unter Berücksichtigung einer barrierefreien öffentlichen 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) ▪ Neuordnung des unmittelbaren Rathausumfeldes, u.a. für Verwaltungsnutzungen (4) (→ Teilbereich Stormarnplatz) ▪ Mittel- bis langfristig: Sanierung des Bibliotheksgebäudes (5)

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).



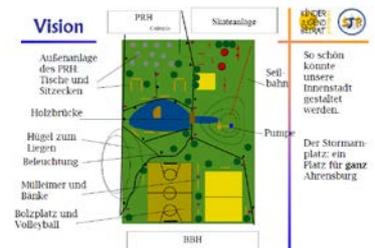
2001 Ideenwettbewerb Stormarnplatz / Rathausplatz

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 Rantzaus-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 etc.) 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 gemäß des dem rechtsgültigen Bebauungsplan zugrunde liegenden Konzeptes an seinem Rand und auf der brach liegenden Fläche zwischen Rathaus und Peter-Rantzau-Haus durch weitere Bebauung mit öffentlichen Nutzungen ergänzt und neu geordnet werden.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie muss dabei zunächst die Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Zudem ist in Rathausnähe aufgrund des Denkmalschutzes besonderes Augenmerk auf die Gestaltung zu richten.

Das vorhandene Bibliotheksgebäude ist zurzeit nicht barrierefrei zugänglich und weist bereits an der Fassade sichtbare bauliche Mängel auf. Eine umfangreiche Sanierung wird daher voraussichtlich zum Ende des Sanierungszeitraumes erforderlich sein (siehe Teilbereich 1).

Die Anlage eines neuen Jugendparks sollte mit dem Bau einer neuen Tiefgarage unter dem Stormarnplatz verknüpft 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.

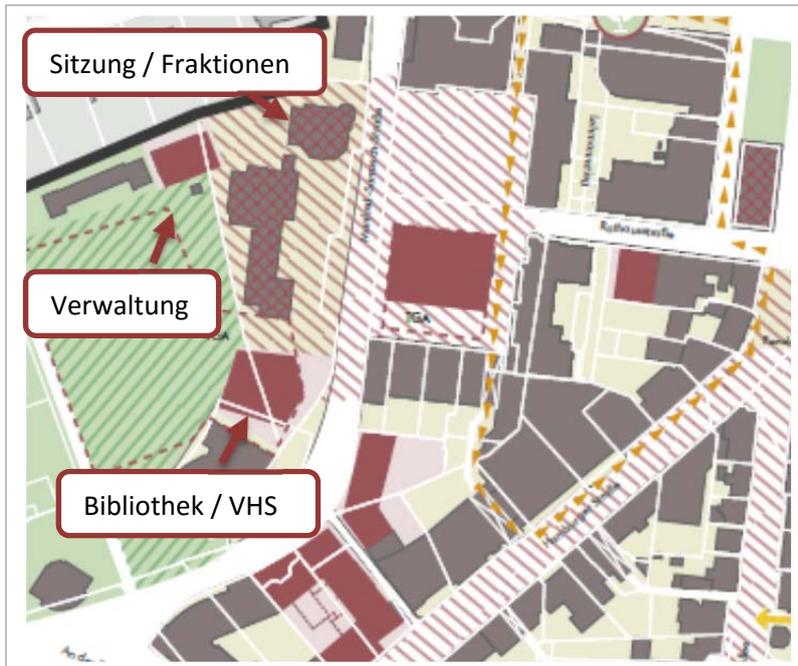
Der westliche Stormarnplatz wird zurzeit von verschiedenen Sportvereinen genutzt. Die Sportflächen sind jedoch nicht öffentlich zugänglich. Gegen eine Verlagerung der Sportplätze sowie eine künftige Bebauung dieser Flächen hat sich die Stadt Ahrensburg im Bau- und Planungsausschuss am 4. Mai 2016 ausgesprochen.

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

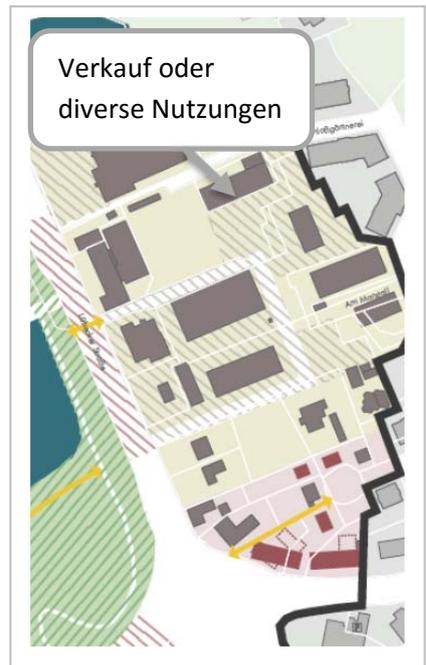
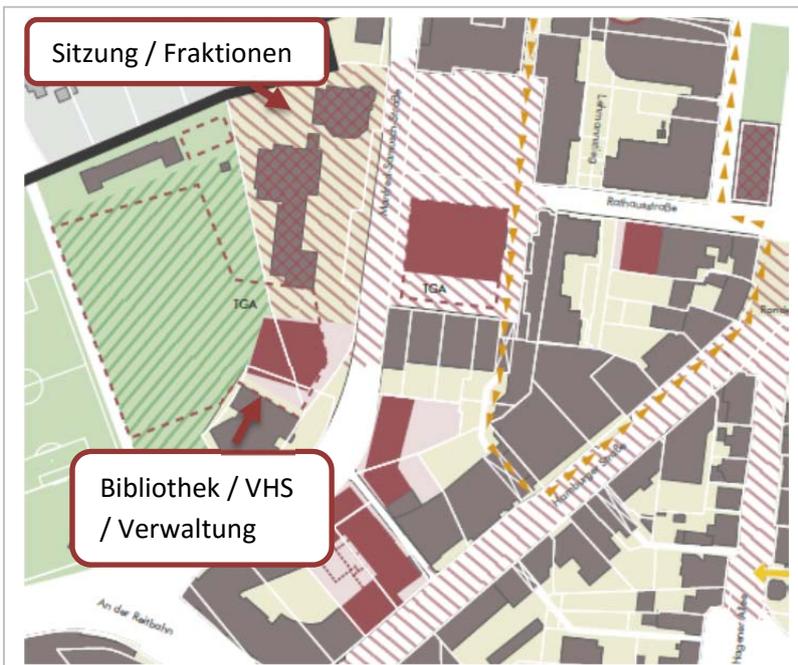
Ziele	Maßnahmen
<p><u>östlicher Stormarnplatz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung neuer Parkplätze als Ersatz für die aktuell und künftig wegfallenden Parkplätze ▪ Entwicklung attraktiver Angebote für Jugendliche im Freiraum ▪ Behebung des räumlichen Engpasses der Verwaltung und öffentlicher Nutzungen <p><u>westlicher Stormarnplatz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt der Sportplätze und perspektivisch: Prüfung der Entwicklung der heutigen Sportplätze für bezahlbaren Wohnraum 	<p><u>östlicher Stormarnplatz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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) ▪ Neuordnung des Rathausumfeldes durch Schaffung zusätzlicher Räumlichkeiten für das Rathaus sowie für möglicherweise notwendige öffentliche Einrichtungen (bspw. VHS, siehe Prüfung verschiedener Varianten) unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit (4) <p><u>westlicher Stormarnplatz</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ perspektivisch: Prüfung einer Bebaubarkeit für bezahlbares Wohnen

Exkurs: Prüfung von verschiedenen Varianten für öffentliche Nutzungen

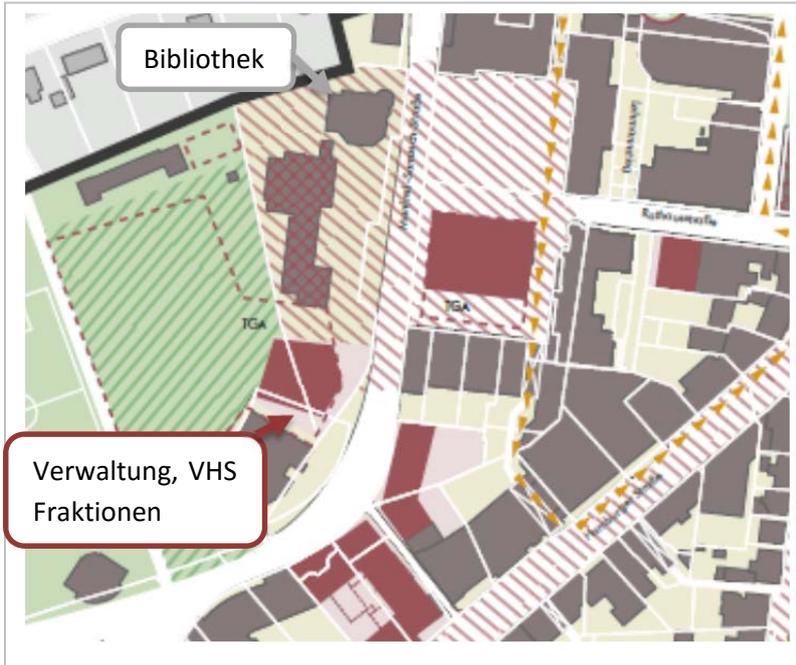
Variante A1



Variante A2



Variante A3

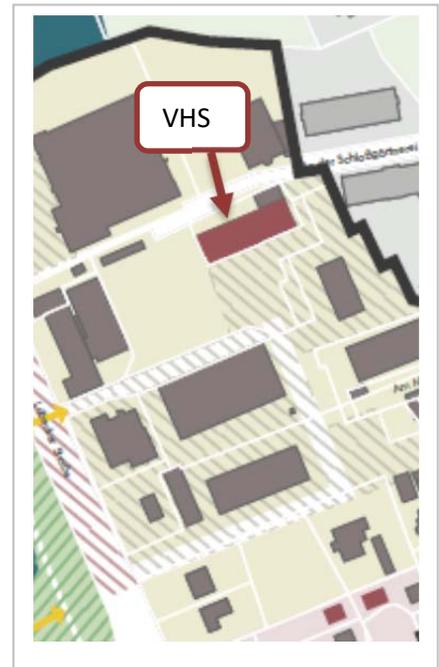
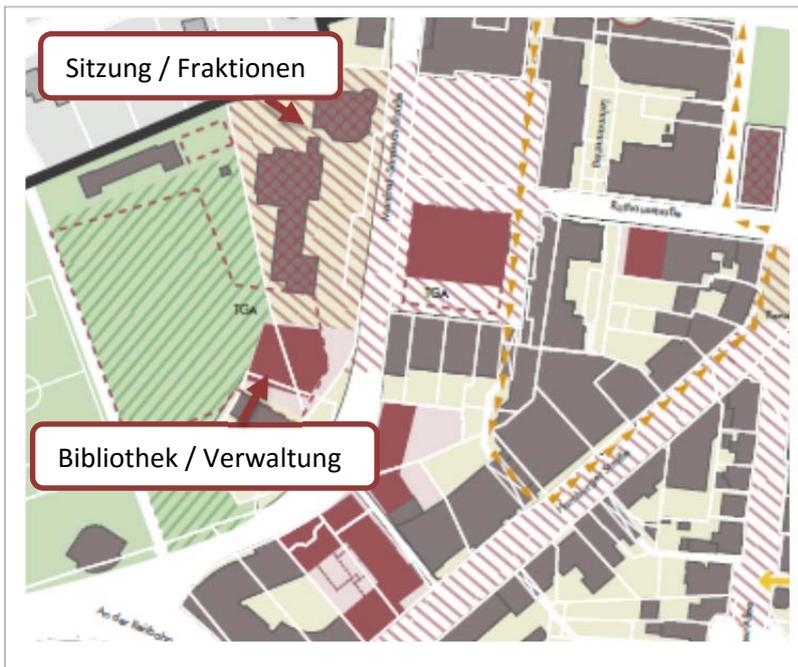


Vergleich der Varianten A

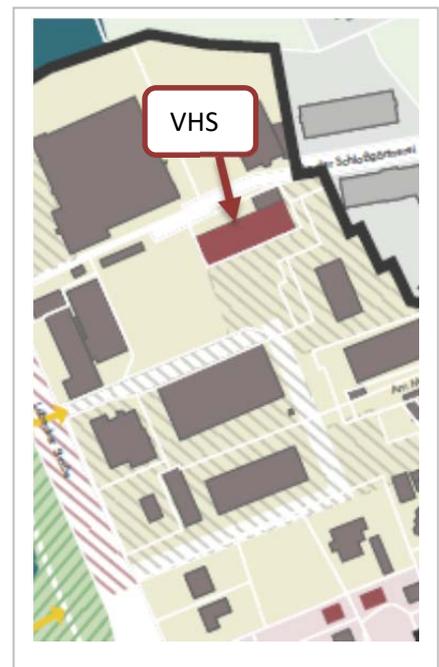
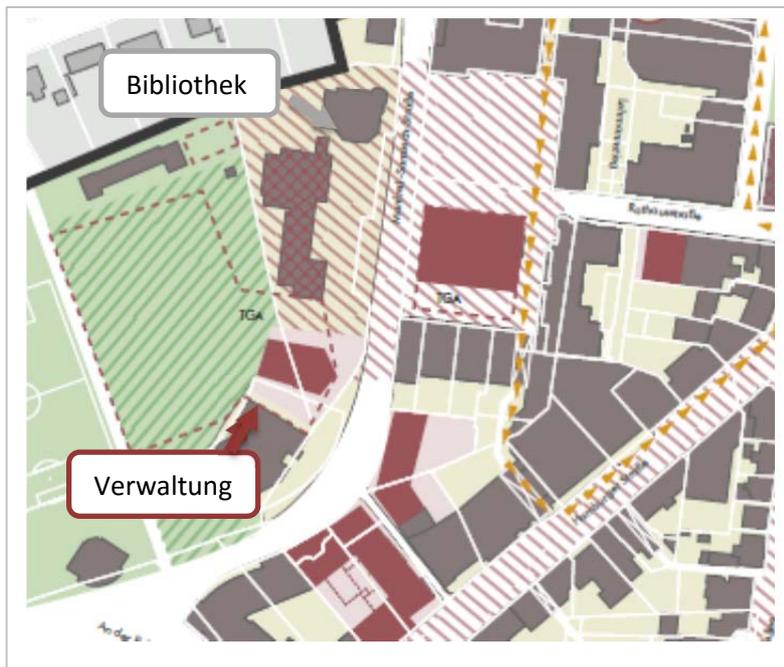
Aspekte	A1	A2	A3
Integration eines Ratssaals in den Rathausplatz: Schaffung einer sichtbaren Einheit von Politik und Verwaltung	+	+	-
Synergieeffekte zwischen Bibliothek / VHS / PRH und Jugendpark (Doppelnutzungen)	+	+	o
Belebung der Innenstadt durch VHS-Besucher	+	+	+
Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit 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.

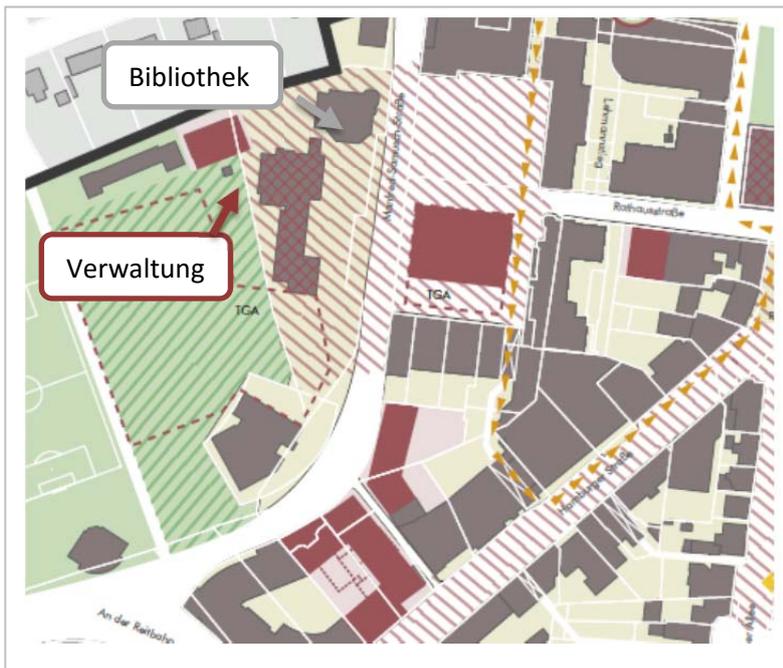
Variante B1



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 Innenstadtengang 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

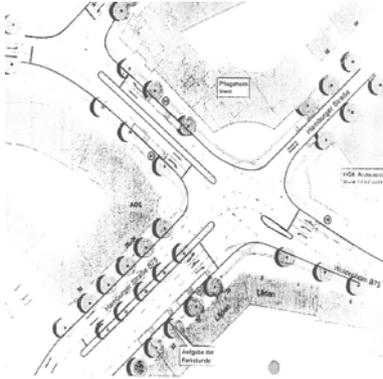


Vorliegende Konzepte und Ideen



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.

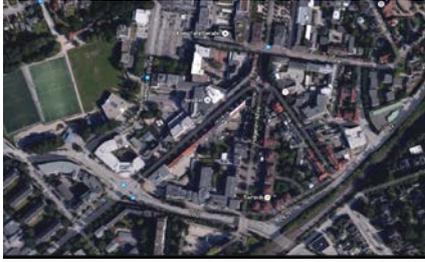
Eine eindeutige Markierung des Innenstadteingangs ist insbesondere für Besucher von außerhalb wichtig für die Orientierung. Dazu ist die Bebauung des südöstlichen Auftaktes der Hamburger Straße sowie die entsprechende Gestaltung des innerstädtischen Straßenraums notwendig.

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

Ziele	Maßnahmen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung des Verkehrsabflusses am AOK-Knoten ▪ Markierung und Betonung des Innenstadteingangs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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

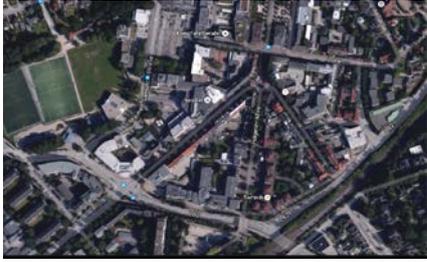
Da die "Drei Strahlen" zwar grundsätzlich funktionieren, jedoch bezüglich ihrer Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit Defizite aufweisen, werden hier insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zur Umgestaltung der Straßenräume empfohlen, die dazu beitragen, die unten genannten 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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



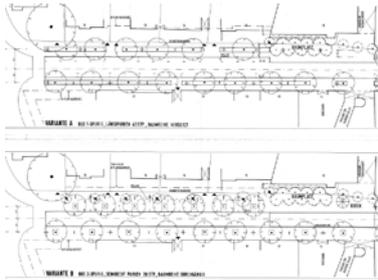
- hohe Investitionsdynamik
- Ankernutzung: Kaufhaus Nessler
- Verbindung zum Rathausplatz über die Passage zwischen Nessler und der Sparkasse Holstein sowie zur Manfred-Samusch-Straße durch den neuen Weg neben dem Neubau Hamburger Straße 12
- punktuell vorhandene Alleebäume

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
- magelnde 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umgestaltung Hamburger Straße unter Beteiligung der Anlieger und unter Berücksichtigung des Alleenkongzeptes und der Barrierefreiheit (vgl. Entwurfsskizze GGR, tollerort) (14) (Umsetzung Stellplatzkongzept 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



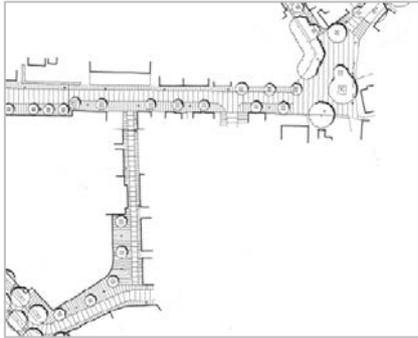
- wenig attraktives Parkhaus (Carl-Barckmann-Straße/Woldenhorn)
- keine direkte Zufahrt in das Parkhaus Alte Meierei von der Straße Woldenhorn aus
- geringe Auslastung der beiden vorhandenen Parkhäuser (keine Nennung in der Befragung der Einzelhandels-gutachter)
- fehlende Markierung des Innenstadteingangs 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 i 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktivierung der vorhandenen privaten Parkhäuser ▪ Schaffung einer attraktiven Wegeverbindung in die Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 Königstraße 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



- Königstraße:
 - 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 Kohschietstraßen 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 ungunstige 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

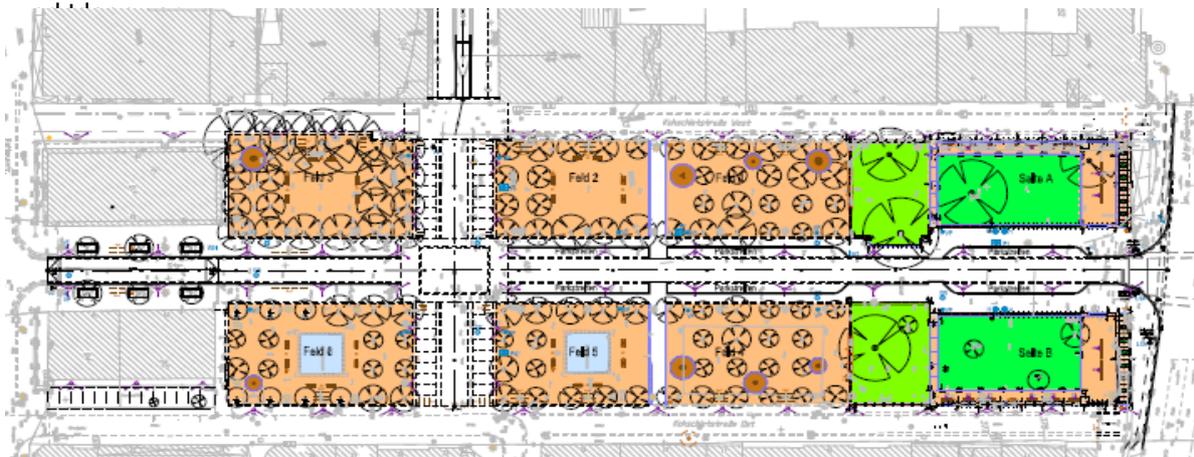


Abbildung 2: Maßstabangabeplanung Große Straße süd. Grünflächen (Quelle: Stadt Ahrensburg 2016) (Hinweis: Hat die Planung von Brunnen in den Feldern 2 und 5 war auf Kostengründen verzichtet worden).

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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 Mobilitätstationen 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.

Punktuelle 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
<p><u>Klaus-Groth-Straße</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Orientierung beim Übergang in die Große Straße ▪ Verbesserung der Barrierefreiheit ▪ Steigerung der Aufenthaltsqualität <p><u>Reeshoop / Bei der Doppeleiche</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Formulierung eines Innenstadteingangs 	<p><u>Klaus-Groth-Straße</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neuordnung der Möblierung und Begrünung, insbesondere im autofreien Platzbereich (31) ▪ künstlerische Fassadengestaltung / hochwertige Werbeanlagen der fensterlosen Fassaden (32) <p><u>Reeshoop / Bei der Doppeleiche</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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



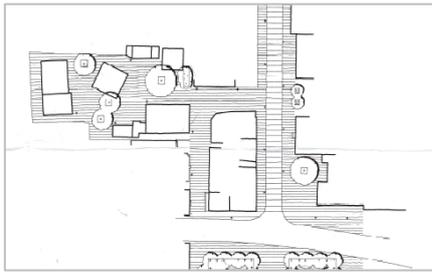
Handlungsbedarfe



- 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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

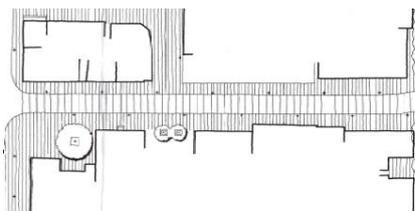
Defizite und Handlungsbedarfe



- 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Aufenthalts- und Wegequalität (Berücksichtigung von Blickbeziehungen, ruhenden Verkehr) ▪ Verbesserung der Verbindung zum Schloss 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umgestaltung des Straßenraums Große Straße Nord unter Berücksichtigung des Alleenkongzeptes (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



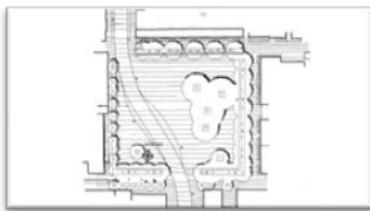
- überwiegend attraktive historische, denkmalgeschützte Bausubstanz (Gottesbuden, Schlosskirche, Pfarrgebäude und Einzelgebäude auf der Westseite)
- Gottesbuden als einmalige historische Besonderheit (seit mehr als 400 Jahren Sozialwohnungen, da die Stiftungssatzung diese Nutzung verpflichtend vorschreibt)
- 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



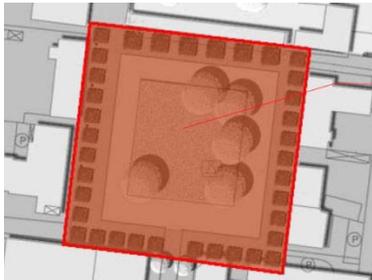
- An der Nordostseite unmaßstäbliche Baukörper
- Überformung der historischen Platzgestaltung und Trennung der beiden Platzhälften durch die ehemalige Bundesstraße mit den Bushaltestellen
- Kfz-dominierter Straßenraum mit überdimensionierten Verkehrsflächen und hoher Verkehrsbelastung
- Dominanz des ruhenden Verkehrs und Stellplatzbedarf durch Ärztehaus
- unattraktive Fuß- und Radweegeanlagen 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Reduzierung der Trennwirkung der ehemaligen Bundesstraße ▪ (temporäre) Bespielung des Platzes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umgestaltung des Alten Marktes und Vorbereitung durch einen freiraumplanerischen Wettbewerb mit verpflichtender verkehrsplanerischer Begleitung unter Berücksichtigung folgender Aspekte (38): <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 Bagatelle (→ 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ weiteren Wohnraum in der Schulstraße schaffen ▪ Sicherung des Kita-Standortes ▪ Entwicklung eines Innenstadt- / Schlossparkeingangs am Ende der Schulstraße ▪ Verbesserung der Parkplatzsituation am Schlosspark 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung des Schlossbereichs als attraktiver Naherholungsort sowie touristischer Anziehungspunkt für die Bevölkerung Ahrensburgs und der Region 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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: <ul style="list-style-type: none"> ○ 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung des Gutshofensembles und Integration in den Schlossbereich durch wirtschaftlich tragfähige Nutzungen, die nicht in Konkurrenz zur Innenstadt stehen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 Innenstadteingang 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Formulierung einer eindeutigen Raumkante und Behebung der städtebaulichen Missstände durch ortsangemessene bauliche Entwicklung des Weinbergs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 Lokschiuppen (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 Lokschiuppen 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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung des Bahnhofsumfeldes zu einem attraktiven, barrierefreien Stadteingang mit Neuordnung des ruhenden Fahrrad- und PKW-Verkehrs, unter Berücksichtigung einer barrierefreien Toilette 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 Bezahlmöglichkeiten 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.

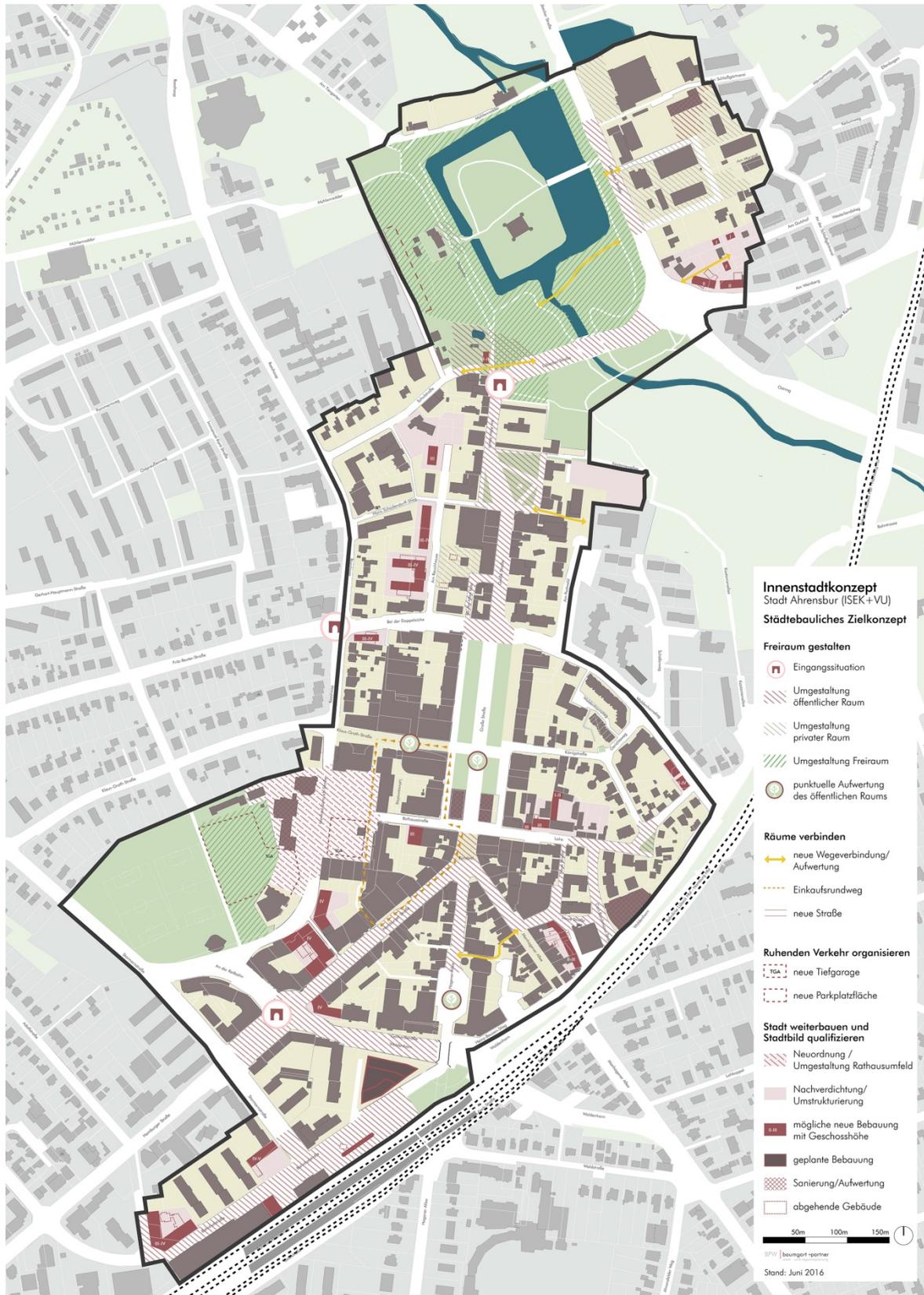


Abb. 82 Zielkonzept Innenstadt

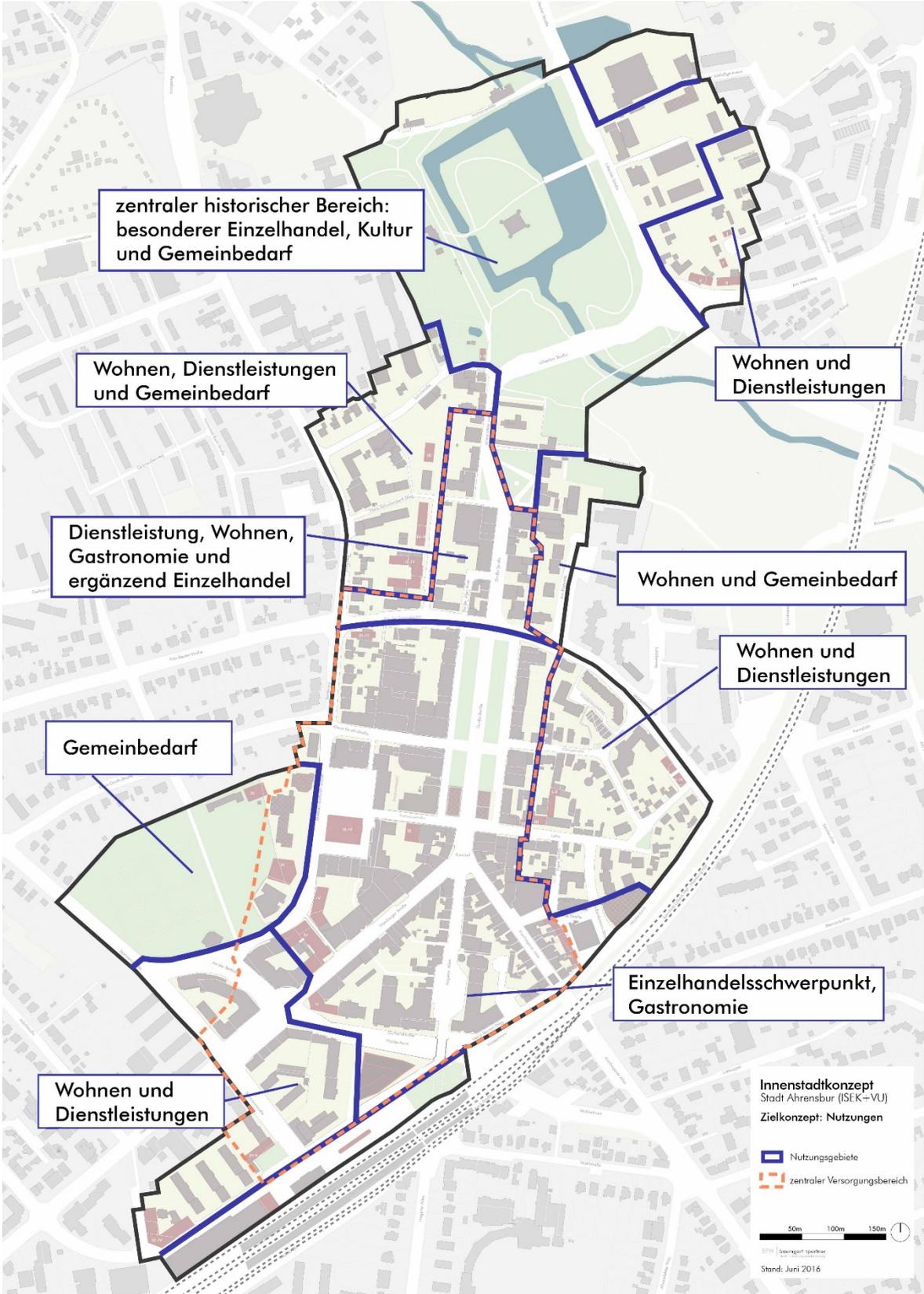


Abb. 83 Nutzungskonzept Innenstadt

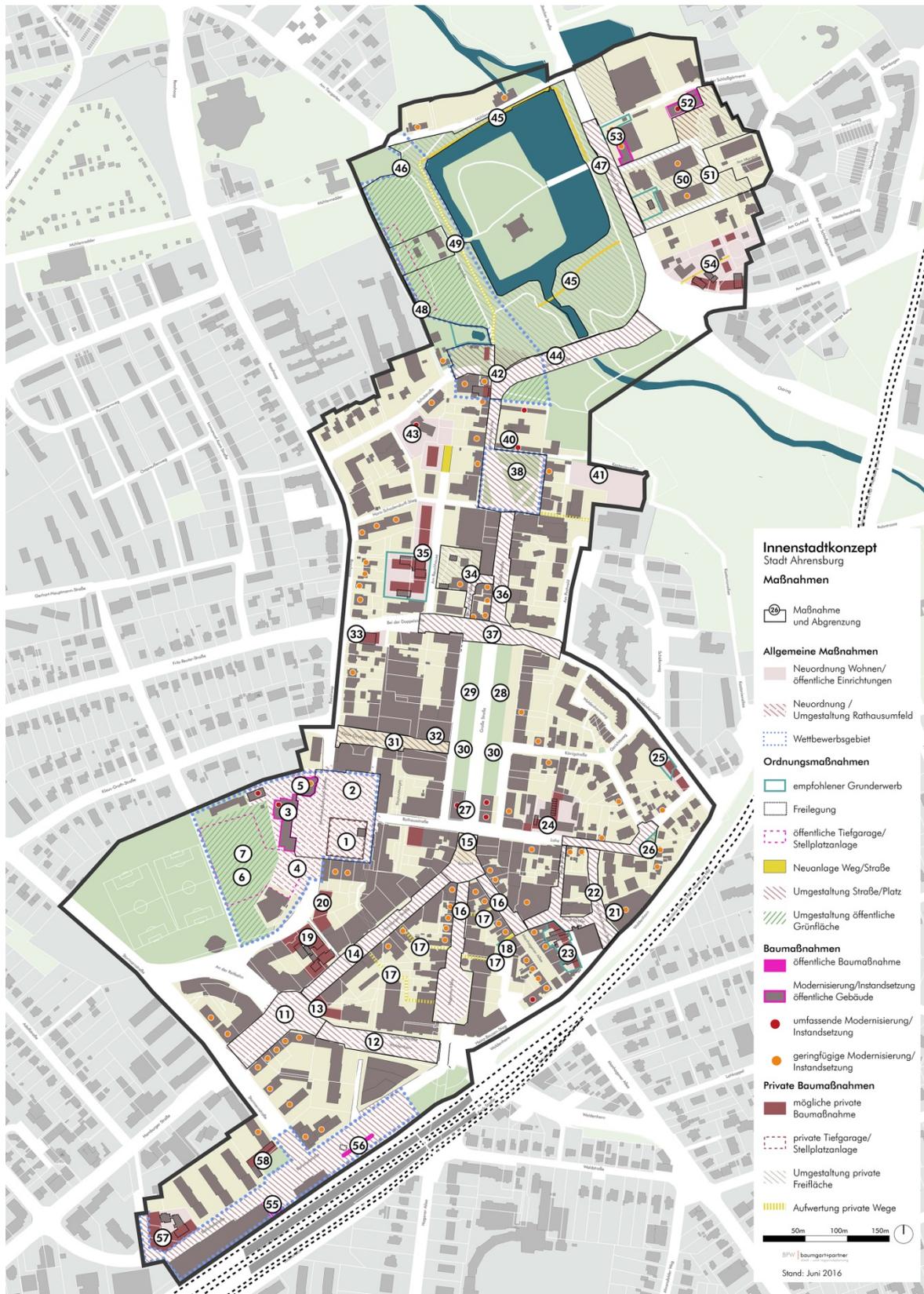


Abb. 84 MaBnahmenübersicht Innenstadt (Hinweis: Die Nummerierung ist unterbrochen, da im Laufe des Verfahrens auf einige MaBnahmenempfehlungen verzichtet wurde)