

[Redacted]

[Redacted]

02.12.2016

Stadt Ahrensburg
Der Bürgermeister

Manfred – Samusch – Str. 5
22926 Ahrensburg

Betr.: F-Plan-Entwurf Oktober 2016

Sarach 06/12/16
E 06.12.16
IV
IV.2
6.12.16/9
Ze 07.12.16

Sehr geehrter Herr Sarach,

der ausgelegte Entwurf wirft bei mir als Anwohner im Spechtweg eine Reihe gravierender Fragen auf, die ich Ihnen und den Rathaus-Fraktionen hiermit vorstelle.

1. Charakter des Wohngebiets

Die südlichen Ortsteile der „Stadt Ahrensburg im Grünen“ sind typische Siedlungsgebiete mit ein- und zweigeschossiger Bebauung. Der Charakter: Wohnen im Grünen, mit noch erträglicher Verkehrsbelastung, guter Luft ohne CO2- und Feinstaubbelastung. Die Ortsteile schliessen harmonisch an Feldmark, Naherholungsgebiet und Naturschutzgebiet an.

Die Infrastruktur passt zur heutigen Bebauung und zu einer moderaten Verdichtung.

Die vorgesehene Bebaubarkeit würde den geschilderten Charakter im Kern zerstören.

2. Stadtplanung Ahrensburg

Es erstaunt, dass die Stadt die langfristige Vergrößerung einseitig im Süden konzentriert. Das ist unter den Gesichtspunkten Infrastruktur und Verkehrsführung unverständlich.

Die Stadt ist dabei, ein städteplanerisches Ungleichgewicht zu schaffen.

3. Bebauung im Süden

Die vorgesehenen 950 zusätzlichen Wohneinheiten sind völlig überzogen. Eine Verdichtung im Bereich von 250 – 300 WE bei gleichzeitigem Ausgleich nach Ziffer 2 wäre angemessen, was Infrastruktur und Verkehrsbelastung anbetrifft.

4. Verkehrssituation

Da geht die Vorstellung des F-Plans vollkommen an der Realität vorbei. Schon heute sind die für die Jahre um 2020 prognostizierten Belastungen nicht nur erreicht, sondern überschritten. Die vorgesehene Bebauung würde zu einer untragbaren Belastung führen. Das gilt gleichermassen für Braunen Hirsch wie für die Dorfstrasse.

Als städteplanerischen Schildbürgerstreich bezeichne ich die von der Stadt mit Hamburg beschlossene Tötung einer Südumgehung, als direkte Verlängerung der Eulenkrugchaussee. Das von der Bahn vorgesehene Brückenbauwerk „Brauner Hirsch“ lenkt zusätzlichen Verkehr in die südlichen Bereiche. Das wird noch verstärkt durch wachsenden Verkehr durch neu entstehende gewerbliche Bebauungen im Süden. Absehbar ist ein Verkehrsinfarkt. Eine weitsichtige Stadt- und Regionalplanung sieht anders aus.

5. Rechtsfragen

Inwieweit der F-Plan-Entwurf zu rechtlichen Interventionen führen kann und muss, wird von den beiden Grundeigentümervereinen wahrgenommen werden. Dazu gehören auch die Regelungen zur seinerzeitigen Eingemeindung von Ahrensfelde.

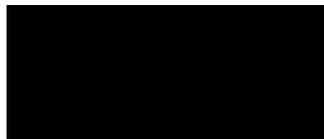
6. Zusammenfassung

Der Entwurf des F-Plans

- verändert den Charakter der südlichen Bebauung,
- schafft ein städteplanerisches Ungleichgewicht,
- ist im Volumen der vorgesehenen 950 WE völlig überzogen und
- schafft ein absehbares Verkehrschaos, das es zu verhindern gilt.

In der heutigen Fassung ist der F-Plan daher abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen



Verteiler: Alle Fraktionen

Herrn
Michael Sarach
Bürgermeister der
Stadt Ahrensburg

22926 Ahrensburg

F-Plan – Entwurf

Sehr geehrter Herr Sarach,

Stadt Ahrensburg
- Der Bürgermeister -
Eing. 12. Dez. 2016
Sarach

Fachbereich IV
Stadtplanung/Bauen/Umwelt
12. Dez. 2016
FB IV | IV.1 | IV.2 | IV.3 | IV.4
IV | | / | | |
IV

Im Jahre 2008 wurde in einer Zukunftswerkstatt von vielen Bürgern ein Stadtentwicklungskonzept erarbeitet. Nach dem vorliegenden F-Plan-Entwurf erscheinen die damaligen Bemühungen der Bürger weitgehend nutzlos. ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept), ein Plan für die Entwicklung der Stadt Ahrensburg wurde erstellt und von den Stadtverordneten beschlossen. Der F-Plan-Entwurf weicht besonders im Süden vom ISEK ab, ohne das dies begründet wird.. Der vorliegende F-Plan-Entwurf für den Süden Ahrensburgs sollte noch einmal überarbeitet und verändert werden. Ich möchte dies wie folgt begründen:

Im vorliegenden Entwurf werden im Süden unserer Stadt Flächen ausgewiesen, auf denen ca 1000 Wohneinheiten gebaut werden dürfen. In dieser Zahl ist die Nachverdichtung nicht enthalten, so daß die Zahl der neuen Wohneinheiten etwa bei 1100 liegen wird Diese Verdichtung wird unser Wohngebiet negativ verändern und mit erheblichen Problemen belasten.

Um den Durchgangsverkehr möglichst aus dem Süden Ahrensburgs herauszuhalten, ist eine Südumfahrung vorzusehen. Durch die Verdichtung in Ahrensburg und Umgebung wird es zu einer starken Zunahme des Verkehrs kommen. Dieser Entwicklung muß mit einer Südumfahrung begegnet werden.

In früheren Jahren gab es im Waldgut diverse Einzelhandelsgeschäfte, hiervon profitierten besonders die älteren Bewohner des Stadtteils. Heute gibt es nur einen „Brötchenladen mit Post.“. Im F-Plan sollte daher im Waldgut, in zentraler Lage (Kreuzung Hagener Allee, Burgweg und Elsterweg) eine Fläche für Einzelhandel ausgewiesen werden.

Auf der Südseite des Spechtweges werden Flächen für die Neu-Bebauung ausgewiesen. Diese liegen am oder ganz in der Nähe des Sportplatzes. Bereits in früheren Jahren wurde Fußball in den Abendstunden verboten, weil der dadurch erzeugte Lärm die Bewohner des Spechtweges störte. Die Kollision von Wohnen und Sport ist vorprogrammiert, wenn die Südseite des Spechtweges, wie geplant, bebaut werden darf.

Um die Entwicklung im Süden unserer Stadt geordnet zu steuern, sollten für alle Bauflächen Bebauungspläne erstellt bzw. aktualisiert werden werden.

Mit freundlichen Grüßen

Kopien an die Fraktionen



Von: 
[Kirchgeorg, Annette](#); [Soltek, Stefanie](#); [Freimuth, Katharina](#)
Betreff: Stellungnahme Flächennutzungsplan
Datum: Mittwoch, 7. Dezember 2016 20:02:05
Anlagen: [Rehe Gänse.JPG](#)
[Störche Kraniche.jpg](#)
[20160119_081414.jpg](#)
[20161207_111700.jpg](#)
[20161207_111816.jpg](#)

Sehr geehrte Frau Kirchgeorg, Frau Soltek, Frau Freimuth, sehr geehrte Damen und Herren,

wir sind eine 3-köpfige Familie, wohnen im Vogelsang und haben einen wunderschönen Blick auf das gegenüberliegende Feld, das gemäß Ihres Planes bebaut werden soll.

Wir können jährlich beobachten, wie viele Tiere sich dort aufhalten. Ich habe ein paar Fotos beigefügt. Das ist nur beispielhaft. Der kleine, durchlaufende Bach zieht sehr viele Tiere an. Auch die Bäume, die das Feld zum Vogelsang hin abgrenzen, sind sehr besonders, einige davon fast 100 Jahre alt (s. Fotos).

Aus gutem Grund ist es Landschaftsschutzgebiet und wurde von der Planerin des Landschaftsplanes auch nicht als Bauland vorgesehen. Sie hat das sogar kritisiert, auch im Hinblick auf offene Sichtachsen und Zersiedelung.

In Ihrem Konzept steht, dass der Vogelsang eine geringe naturschutzfachliche Wertigkeit hat. Das wage ich zu bezweifeln, die Landschaftsplanerin anscheinend auch. Der Umweltbericht weist ebenfalls auf starke Beeinträchtigungen hin.

Wir müssen mit unseren Interessen hinter denen der Stadt zurückstehen – das ist klar. Aber wir sind der Meinung, dass unsere schöne Schlossstadt deshalb so attraktiv ist, weil die Nähe zur Natur (Tunneltal, Höltigbaum) einen sehr starken Charme hat.

Mehr Wohngebiete ziehen mehr Verkehr, mehr Parkplätze und mehr Gebäude (Einkauf, Freizeit...) nach sich. Das mindert diesen Charme gewaltig und führt zu starkem Flächenverbrauch/ starker Versiegelung.

Ja – ich kritisiere das Konzept der wachsenden Stadt – das geht meiner Ansicht nach auf Kosten der Attraktivität.

An Markttagen und an Samstagen mag ich jetzt schon nicht mehr in die Stadt fahren, weil es mir zu voll ist, und ich keinen Parkplatz finde.

Was sagen denn die IST-Zahlen des Zuwachses der Stadt seit der Analyse? Stimmt das? Ist durch den Erlenhof schon ein Großteil des Bedarfes gedeckt? Schaut sich jemand Aufwand versus Nutzen an? Wer will den starken Zuwachs? Die Bürger bestimmt nicht, das Gewerbe vielleicht, die Stadtkasse vielleicht, aber die muss dann auch mehr Ausgaben schultern (KITA, Spielplätze, Straßen, Verkehr... s.u.). Für mich ergibt das keinen Sinn.

Stillstand ist Rückschritt – das sehe ich auch so – daher sollten moderat neue Wohngebiete ausgewiesen werden, auch um jungen Familien Grundstücke zu bieten. Eine zusätzliche Innenverdichtung findet automatisch statt, weil viele, alte Menschen ihre Häuser abgeben und die Grundstücke geteilt werden.

Das ist verträglich. Aber das angestrebte Maß ist eindeutig zu viel.

Was damit einhergehen muss, ist ein Verkehrskonzept, ist ein Bedenken, wie man all' diese Menschen gut versorgt. Das fehlt mir, und ich glaube, dass der Stadt dafür auch die finanziellen Mittel fehlen. Von daher rechnet sich der steuerliche Gewinn schon wieder schlechter.

Wenn Sie sich hier im Hagen anschauen, welche Verkehrsbelastung die Ahrensfelder jetzt schon aushalten müssen und Sie dann überlegen, dass am Kreisel Brauner Hirsch/ Spechtweg 340 Wohneinheiten gebaut werden sollen, dann noch 38 im Vogelsang und 80 im Ginsterweg. Wie soll dieses Gebiet das schaffen? Da fehlt mir die Vorstellungskraft. Die Dorfstraße und der Vogelsang als Hauptverkehrsstraße???? Das ist kein Konzept.

Ich hoffe sehr, dass Sie den Flächennutzungsplan überarbeiten und ein für die Bürger von Ahrensburg und nicht für die Wirtschaft passendes Konzept wählen.

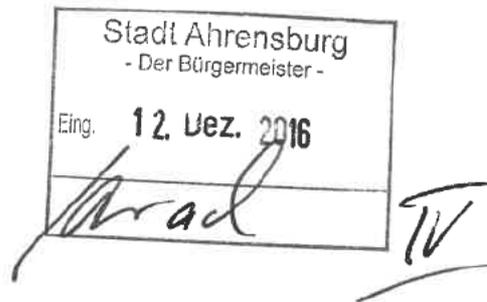
Die Punkte Natur, Verkehr und Überfüllung gehen alle zu Lasten der Attraktivität unserer schönen Stadt und der Lebensqualität, zumindest im dem Maße, wie Sie es jetzt vorhaben.

Freundliche, aber sorgenvolle Grüße

██████████
██████████
██████████

An den
Herrn Bürgermeister Michael Sarach
im Rathaus Ahrensburg
Manfred-Samusch-Straße 5

22926 Ahrensburg



Ahrensburg, 11.12.2016

IV. 2 11.12.16/6

Stellungnahme zum F-Plan für die Stadtverweiterung Süd (Hagen)

Sehr geehrter Herr Sarach,

wir wohnen seit 13 Jahren in Ahrensburg im Spechtweg und sind Eltern von zwei Kindern (14 Jahre und 11 Jahre).

Der F-Plan sieht eine deutliche Erweiterung der Bebauung im bisher sehr grünen Ahrensburger Süden vor. Über das Verkehrskonzept sowie die Einkaufsmöglichkeiten, die neu geschaffen werden müssen, ist leider nicht ausreichend nachgedacht worden. Wir machen uns nun ernsthaft Sorgen über unser zukünftiges Leben hier in Ahrensburg.

Nach Angaben der Erläuterung zum F-Plan-Entwurf sind für das Stadtgebiet neue Wohnbauflächen mit insgesamt 1.720 Wohneinheiten (WE) geplant. Davon sind 970 WE in den südlichen Ortsteilen Waldgut Hagen, Am Hagen und Ahrensfelde sowie 750 WE im übrigen Stadtgebiet vorgesehen. Diese massive Wohnbauverdichtung im südlichen Ahrensburg entspricht nicht den Ergebnissen der im Jahr 2008 von der Stadt mit den Bürgerinnen und Bürgern durchgeführten „Zukunftswerkstatt“ und dem daraus entwickelten „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK). Mit diesem Planwerk wurde für Ahrensburg ein ausgewogenes und moderates Wachstum primär durch Innenverdichtung und sekundär durch Außenverdichtung beschlossen.

Wir sind uns sicher, dass der Spechtweg dazu dienen soll, einen Teil des neu entstehenden Verkehrs aufzufangen, da nicht nur der Süden generell erweitert werden soll, sondern auch das Feld gegenüber bebaut werden soll. Zur Erinnerung: Im Spechtweg wohnen sehr viele junge Familien mit kleinen Kindern, die alle mit dem Fahrrad zur Schule fahren.

Bisher ist der Spechtweg eine Tempo-30-Zone und soll nun evtl. nach der Straßenerneuerung eine Tempo-50-Zone werden. Wir und jeder unserer Nachbarn machen sich ernsthaft Sorgen um das Leben unserer Kinder in einer Straße mit stark wachsendem Verkehr, in der auch noch Tempo 50 gefahren werden darf. Da sich nicht alle an die Tempobegrenzung halten werden, ist zu erwarten, dass einige Autos mit Tempo 70 oder mehr durch unsere Straße fahren.

Grundsätzlich ist gegen eine Bebauung nichts einzuwenden, aber nicht in der bisher vorgesehenen Größenordnung einer Trabantenstadt gegenüber dem Spechtweg, wie es dem jetzigen F-Plan-Entwurf

zu entnehmen ist. Im Durchschnitt hat jeder Spechtweg-Bewohner derzeit ein Grundstück von ca. 800qm. Nun soll gegenüber dem Spechtweg eine Bebauung entstehen, die sich nicht harmonisch in die bestehende Bebauung einfügt, sondern im Schnitt 200 qm Grundstück je Wohneinheit vorsieht.

Durch den zusätzlich entstehenden Verkehr, der dann auch über den Spechtweg gehen würde, verliert unsere Straße gänzlich den bisherigen Charakter, ebenso wird das Viertel deutlich abgewertet. Das kommt einer kalten Enteignung nahe, die wir so als Spechtweg-Bewohner nicht hinnehmen können.

Das wir als Anwohner fordern, diese Pläne zu ändern und auch endlich die Süd-Tangente noch einmal politisch anzugehen, ist mehr als verständlich. Die Südtangente ist wesentlicher Bestandteil eines 1973 abgeschlossenen Vertrages zwischen der Stadt Ahrensburg und der damaligen Gemeinde Ahrensfelde. In diesem Vertrag wurden die Modalitäten für die Eingemeindung des kleinen Dorfes einschließlich der Planung einer Südumgehung durch Ahrensburg bzw. den Kreis Stormarn vereinbart. Die jetzige Herausnahme dieser Umgehungsstraße aus der Bauleitplanung stellt einen eklatanten Vertragsbruch dar, der das Vertrauen der Bevölkerung in rechtskonformes Verwaltungshandeln untergräbt.

Die im Masterplan Verkehr für 2025 prognostizierten Kfz-Belastungen sind keine geeignete Grundlage mehr für den Verkehr der Zukunft, dem die F-Plan-Ausweisungen gerecht werden müssen. Die Prognosen müssen den kommunalen und überörtlichen Struktur- und Verkehrsentwicklungen angepasst werden. Der abschätzbare Zuwachs von heute bis 2030 beträgt für die Dorfstraße und den Braunen Hirsch rund 65 %. Das wird sich auch auf den Spechtweg auswirken.

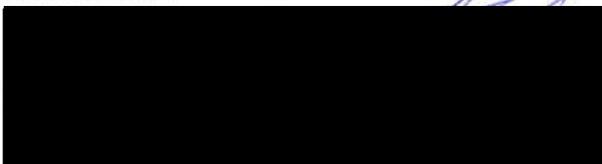
Der Kreisel, der braunen Hirsch, Spechtweg, die Dorfstraße und auch den Vogelsang zusammenschließt, muss bei einer noch höheren Belastung dringend neu gebaut werden. Es ist keinerlei spürbare Geschwindigkeitsreduktion für den Spechtweg festzustellen, die Einfahrt der Fahrzeuge in den Spechtweg erfolgt mit deutlich mehr als den vorgeschriebenen 30 km/h.

Die unzureichende Verkehrssicherheit trifft vor allen Dingen unsere Kinder aus dem Spechtweg, die die Grundschule am Dänenweg besuchen und auf ihrem Schulweg die Fahrbahn der Dorfstraße bzw. vom Braunen Hirsch zweimal täglich überqueren müssen.

Bitte überdenken Sie daher die Pläne des F-Plans und denken Sie an die hier bereits wohnenden Bürger als Bürgermeister. Gegebenenfalls müssen wir uns leider auch juristisch gegen diesen F-Plan wehren.

Falls Sie noch Fragen haben, melden Sie sich gerne bei uns.

Mit freundlichen Grüßen



Von: [Kirchgeorg, Annette](#)
An: [Soltek, Stefanie](#)
Betreff: WG: Flächennutzungsplan für Ahrensburg
Datum: Mittwoch, 7. Dezember 2016 16:34:57

Eine Stellungnahme s.u.

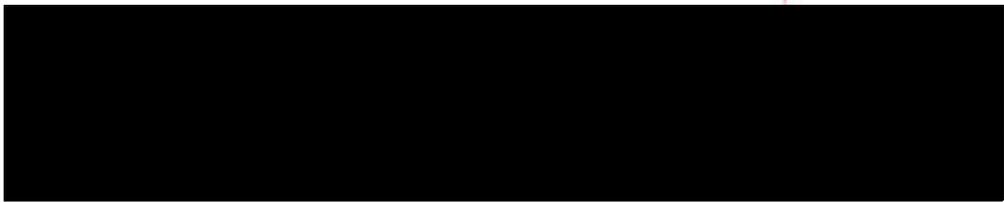
Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag
Annette Kirchgeorg

Stadt Ahrensburg
Der Bürgermeister
Fachdienst IV.2.10
Zimmer 305
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg
Tel: 04102 77-287
Fax: 04102 77-167
E-Mail: annette.kirchgeorg@ahrensburg.de
Website: www.ahrensburg.de

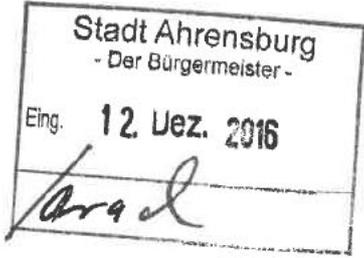
-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: [REDACTED]
Gesendet: Mittwoch, 7. Dezember 2016 14:50
An: Kirchgeorg, Annette
Betreff: Flächennutzungsplan für Ahrensburg

Sehr verehrte Frau Kirchgeorg, hiermit erheben wir Einspruch gegen die geplante Bebauung der Ostseite des Vogelsangs. Die Zersiedlung des Kreises schreitet immer weiter voran. Die Natur und damit die Naherholungsgebiete werden in nicht hinzunehmender Weise zerstört. Bitte sorgen Sie dafür, daß diese Planung nicht ausgeführt wird. Mit freundlichen Grüßen Renate und Uwe Schellschmidt, Vogelsang 120, 22926 Ahrensburg



An den Bürgermeister
der Stadt Ahrensburg
Herrn Michael Sarach
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg



Ahrensburg, am 9. Dezember 2016

Stellungnahme zum Flächennutzungsplan-Entwurf Oktober 2016

Sehr geehrter Herr Sarach,

hiermit nehme ich zu dem Entwurf des neugefassten Flächennutzungsplans der Stadt Ahrensburg fristgerecht Stellung. Es ist erfreulich, dass der jahrzehntealte und inhaltlich lange überholte F-Plan nunmehr aktualisiert vorliegt und die Beschlussfassung durch die Stadtverordneten näher rückt. Mit besonderem Blick auf das südliche Ahrensburg scheinen mir allerdings einige Themenbereiche nicht schlüssig behandelt und hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen und Probleme nicht ausreichend analysiert zu sein. Hier gilt es noch nachzubessern.

Meine Kritik konzentriert sich auf folgende Punkte:

1. Unausgewogene Verteilung der neuen Wohnbaugebiete

Von den rund 1.700 für Ahrensburg neu geplanten Wohneinheiten (WE) sind rund 950 WE in den südlichen Stadtteilen Waldgut Hagen, Am Hagen und Ahrensfelde vorgesehen. Das bedeutet eine zusätzliche Einwohnerzahl von mindestens 3.000 Menschen, so viele wie derzeit im Waldgut Hagen wohnen. Dieser überproportionale Zuwachs ist weit überzogen und nicht akzeptabel.

2. Fehlende Infrastruktur

Die für eine derart massive Außenverdichtung erforderliche Infrastruktur ist in den Planunterlagen nicht dargestellt. Ausweisungen für ausreichend breite Straßen mit Parkflächen, Geh- und Radwegen, Reitwegen sowie sozialen Einrichtungen (Krippen, Kitas, Spielplätze, Schulräume) und auch die notwendigen Einzelhandelsflächen zur Nahversorgung etc. wurden in der vorliegenden Bauleitplanung vergessen oder nicht ausgewiesen. Daran muss aber bereits heute gedacht werden und nicht erst bei einer eventuellen konkreten Bebauungsplanung!

3. Wohin mit dem Autoverkehr?

Eine Lösung der mit dem vorgesehenen Wohnungsbauwachstum entstehenden Verkehrsprobleme ist nicht erkennbar. Kommt es zur Realisierung der rund 1.000 neuen Wohnungseinheiten mit ca. 3.000 Neubürgern, sind auch mindestens 1.500 zusätzliche Autos zu erwarten. Diese werden erhebliche Ziel- und Quellverkehre in den südlichen Wohngebieten aber auch verstärkte Ahrensburger Binnenverkehre verursachen. Dazu kommen automobiler Besucher sowie der ständig wachsende Durchgangsverkehr aus Hamburgs nordöstlichen Stadtteilen. Für diese Entwicklungen sind im F-Plan-Entwurf keine entlastenden neuen Straßen erkennbar.

Das alles soll der Straßenzug „Brauner Hirsch - Dorfstraße“ aufnehmen?!

4. Zunehmender Busverkehr

Über eine verstärkte Bedienung der erweiterten Ortsteile mit Bussen zum Erreichen der Innenstadt sowie der Haltestellen von U- und S-Bahn wird nichts Näheres gesagt. Zusätzlicher Busverkehr wird allerdings auch die Situation in den vorhandenen teilweise unzureichend befestigten und schmalen Wohnstraßen wie z. B. im Spechtweg, Meisenweg und Vogelsang weiter belasten.

5. Fehlen einer langfristig angelegten konzeptionellen Verkehrsplanung

Wir haben seit fünf Jahren einen Masterplan Verkehr (MPV). Doch was hat dieses aufwändige Gutachten an Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse gebracht? Nichts für die Innenstadt, in der Staus und Luftverschmutzung kontinuierlich zunehmen und nichts für den Ahrensburger Süden. Der MPV eine tragende Säule für zukunftsweisenden Städtebau in unserer Stadt? Leider Fehlanzeige! Insofern ist der F-Plan-Entwurf durch eine verkehrsplanerische Perspektivlosigkeit gekennzeichnet, die enttäuscht und den Erwartungen der Bürgerschaft an eine Darstellung dringend notwendiger langfristiger Verkehrskonzeptionen nicht gerecht wird.

Flüssigkeit und Sicherheit des Kfz-Verkehrs werden auch durch unzureichende Parkmöglichkeiten in den Straßen der südlichen Stadtteile beeinträchtigt werden. Der mit dem dynamischen Bevölkerungswachstum zu erwartende zusätzliche Autoverkehr kann nicht mehr reibungslos fließen. Er wird die vorhandenen Straßen zunehmend verstopfen, die Unfallgefahren für spielende Kinder, Fußgänger und Radfahrer erhöhen und die Wohnqualität spürbar mindern.

6. Fehlende Bindung an das „ISEK“

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept ISEK wurde ein ausgewogenes und moderates Wachstum der Stadt vornehmlich durch Innenverdichtung und nur sekundär durch behutsame Außenverdichtung festgeschrieben und 2010 vom Stadtparlament beschlossen. 1.700 neue WE sind sicher keine behutsame Außenverdichtung! Die Bebauung wird an Grünflächen und Schutzgebiete heran wachsen. Die Einwohnerzahl von heute 34.000 wird auf Basis dieser Wohnflächenplanung und durch Nachverdichtung auf vorhandenen Wohngrundstücken in naher Zukunft auf 40.000 EW anwachsen. Eine neue beunruhigende Perspektive!

7. Verzicht auf bisherige „Alleinstellungsmerkmale“ der Stadt

Die vorgenannten Aspekte lassen sich abschließend zu einer besorgniserregenden Beurteilung zusammenführen: Mit diesem F-Plan-Entwurf wird Ahrensburg seine bisherigen außergewöhnlichen Vorzüge und die immer wieder in der Werbung betonten Alleinstellungsmerkmale in absehbarer Zukunft verlieren. Die Stadt wurde in den zurück liegenden Jahrzehnten als „Stadt im Grünen“ vermarktet und die Bürger haben die Stadt bisher auch so empfunden. Sie wurde beworben als „ruhige Schloßstadt“ und „schöne Nachbarin von Hamburg“, in der man auch familienfreundliche Naherholung erleben kann.

Das alles könnte bald Vergangenheit sein, wenn die Flächennutzungsplanungen in der vorliegenden Form und die aktuellen Umgestaltungsideen für die Innenstadt umgesetzt werden.

Ahrensburg läuft Gefahr, eine mit Autos verstopfte, mit Luftschadstoffen belastete und räumlich verdichtete Randgemeinde der zunehmend attraktiveren Weltstadt Hamburg zu werden. Ahrensburg - eine kaputtgeplante und durch neuzeitliche Bausünden gekennzeichnete Kleinstadt mit einem verhunzten Stadtbild wie im Umfeld manch anderer Großstädte.

Nur die unter Schutz gestellten historischen Kulturdenkmäler Schloß, Gottesbuden, Kirche, Marstall und das eiszeitliche Tunneltal erinnern dann noch an die besondere Geschichte dieser einst blühenden Stadt.

8. Information des Bürgervorstehers und der politischen Mandatsträger

Meine Stellungnahme möchte ich mit einer Bitte an Sie, sehr geehrter Herr Sach, abschließen. Ich wäre dankbar, wenn Sie veranlassen, dass Kopien dieses Briefes dem Herrn Bürgervorsteher sowie den Fraktionen der in der Stadtverordnetenversammlung vertretenen Parteien zugeleitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature area]



Stadt Ahrensburg
Herrn Bürgermeister Sarach

Stadt Ahrensburg
- Der Bürgermeister -
Eing. 05. Dez. 2016

[Handwritten signature]

den 2.12.16
[Handwritten signature]

Fachbereich IV
Stadtplanung/Bauen/Umwelt
6. Dez. 2016

FE	IV1	IV2	IV3	IV4
IV		12		

[Handwritten signature]

Betr.: Im Rathaus ausliegender Entwurf des Ahrensburger Flächennutzungsplanes
Hier: Einwände

Der obige Flächennutzungsplan ist entscheidend für die Zukunft der Straße Brauner Hirsch. Trotz meiner Adresse „Dänenheide“ bin ich unmittelbarer Anlieger des Braunen Hirsch und deshalb von der Entwicklung stark betroffen.

Der Entwurf des obigen Flächennutzungsplanes enthält aus meiner Sicht schwerwiegende Mängel.

A. Stadtentwicklung

1. Durch Pressebericht im Hamburger Abendblatt/Stormarnbeilage vom 1. Nov. 2016 werden für Ahrensburg erhebliche zusätzliche Wohnbaugebiete geplant. Die erhebliche Vergrößerung der Stadt auf ca. 36.000 -38.000 Einwohner steht nicht im Einklang mit dem Ergebnis des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK), das seinerzeit unter Bürgerbeteiligung und der Politik beschlossen wurde.
2. Mit dem ISEK wurde festgelegt, dass Innenverdichtung (Pläne zu Alte Meierei, Lindenhof, VW- BMW- Standort sind in Planung) vor Außenverdichtung stehen sollte, mit dem Ziel eines nur moderaten Wachstums. Dieses Ziel wird glatt verfehlt.
3. Allein für den Süden Ahrensburgs wird die Einwohnerzahl um ca. 3.000 steigen. Dies hätte erhebliche Auswirkungen auf die Infrastruktur, mit Folgekosten für z.B. Straßen, Schule, Kita, öff. Nahverkehr usw.. Dies wäre auch im Flächennutzungsplan unter Hinzufügung des Kosten- und Finanzierungsplanes darzustellen.
4. Die geplante Wohnungsbebauung würde den bisherigen Charakter des Südbereiches von Ahrensburg stark verändern.

B. Verkehrsentwicklung/ Straßen

1. Die eingeplanten Verkehrszahlen sind veraltet und auch zu niedrig angesetzt. Im laufenden Jahr 2016 wurden auf dem Braunen Hirsch (private Zählung) bereits ca. 7.800 Kfz gezählt. 2002 wurde amtlich noch von 2.500 (!) Kfz durch den Planer ausgegangen, und demgemäß wurde die Straße ausgebaut. Es sollte eine „Gemeinde-Verbindungsstraße“ sein. 2009 mußte die Verkehrsplanzahl bereits auf 7.000 Kfz/Tag korrigiert werden, was die Attraktivität dieser Route beweist. Nachweislich handelt es sich um starken Fremdverkehr, der auch von Fahrradwegekonzepten und ÖPNV unbeeinflusst bleibt. Auch ein defektes Zählgerät sowie die Zählung zu falschen Zeiten verwirrt. Aber auch danach wird das Verkehrsaufkommen immer noch nicht richtig erfasst.
2. Die von der Bahn geplanten zusätzlichen 2 Gleise erfordern eine Überbrückung. Dies wird allgemein eine weitere Steigerung der Verkehrszahlen gegenüber dem Jetzt-Zustand bringen, da der Verkehr sich in erster Linie an Widerständen (Kurven, Ampeln, Tempobeschränkung) orientiert
3. Die geplante stark erweiterte Wohnbebauung wird ebenfalls neuen Quell- und Ziel-Verkehr bringen.

4. Die geplante Erweiterung des Gewerbegebietes Nord wird m.E. neuen Verkehr auslösen, ev. auch gewerblichen Verkehr, der teilweise über den Braunen Hirsch laufen wird. Bereits heute wird zu bestimmten Tageszeiten schwerer Lkw-Verkehr registriert.
5. Es ist nicht untersucht, wie viel Verkehr vom neuen Stadtgebiet „Erlenhof“ über den Braunen Hirsch läuft, wenn die Berufstätigen im Norden von HH arbeiten.
6. Es ist erkennbar, dass sich an den Anschlussstellen der großen Orte an der Autobahn neue Gewerbegebiete ansiedeln (z. B. wie in Siek). Dies bedeutet neuen Personenverkehr und auch gewerblichen Verkehr. (Hinweis: einst geplante Kibek-Ansiedelung)
7. Der Ausbau der geplanten Nordtangente steht m.E. ebenfalls im Zusammenhang mit dem Verkehr über den Braunen Hirsch.
8. Im Sommer läuft über den Braunen Hirsch/Dorfstraße auch starker Wochenendverkehr in Richtung Ostsee.
9. In der Summe ist mit ca. 13.000 – 15.000 Kfz auf dem Braunen Hirsch zu rechnen. Dafür ist er als Trasse nicht ausgelegt. Im übrigen wäre dies auch schon ca. 50% der Verkehrszahlen auf der ehem. B 75 (Lübecker Str.), also einer Bundesstraße.
10. Die geforderte Tempobegrenzung (In Ahrensfelde wirkt dies trotz Reitbetrieb nicht) wird auf dem Braunen Hirsch nicht realisiert werden können. Und: Selbst der Senat von HH räumt ein, dass bei Tempo 30 die Schadstoff-Belastung steigt (Hamb. Abendblatt v. 30.8.16)

C. Stadtentwicklung

1. Großes Thema für Bürger und die Politik ist mehr und mehr die Schadstoffbelastung durch den Verkehr. Dies trifft besonders für den Verlauf der Landesstraße mitten durch Ahrensborg zu.
2. M.E. Erachtens ist es für die Stadt förderlich, wenn der Verkehr aus Wohngebieten herausgehalten wird. Eine Lösung können nur Tangenten bringen.
3. Die Führung des künftigen Verkehrs über den Braunen Hirsch und über die Dorfsstraße in Ahrensfelde würde eine starke Wertminderung für die Häuser bedeuten. Es handelt sich im Verlauf der Strecke um rd. 100 EF-Häuser. Zum Teil sind dies auch Doppelfamilienhäuser mit vielen Familien.
4. Ein Schutz dieser Häuser würde nicht erfolgen, und dies könnte auch technisch nicht erfolgen. Hingegen wäre bei einer neuen Umgehungsstraße Lärmschutz zwingend.
5. Gegen eine Südtangente hatte sich HH/Wandsbek ausgesprochen. Auch der Bürgermeister äußerte sich so. Hierzu lagen aber falsche Annahmen zugrunde, indem man fälschlicherweise von einer Trasse voll durch das Naturschutzgebiet ausging. Eine Südtangententrasse ist dagegen ohne Berührung des Naturschutzgebietes Höltingbaum möglich und ohne Interessenberührung mit HH-Wandsbek.
6. Eine Überbrückung der Bahngleise kann durch eine Brücke auf Pfeilern erfolgen. Dadurch können die archäologischen Werte weitestgehend geschont werden.
7. Die Verbindung einer Landesstraße (Hamburger Str.) über eine Südtangente mit dem Ostring (ebenfalls Landesstraße) sollte finanziell durch das Land SH erfolgen.

D. Forderungen

1. Die Tatsache, dass ca. 100 Ein/Zwei-Familienhäuser betroffen sind, muß beachtet werden. Ebenso eine Unterschriftensammlung von rd. 800 Bürgern gegen eine Umgehungsstrasse über den Brauner Hirsch und die Dorfstraße.
2. Die Verkehrsplanzahlen müssen korrigiert werden.
3. Nordtangente und Südtangente müssen planungsmäßig zusammen betrachtet werden.

4. Für die Südtangente muß der Eingliederungsvertrag mit Ahrensfelde berücksichtigt werden.
5. Eine Trasse für eine Südtangente muß wieder in den Flächennutzungsplan aufgenommen werden.
6. Eine (endgültige) Durchschneidung der beiden Ortsteile Siedlung Am Hagen und Ahrensfelde muß verhindert werden.

DM/EURO	
12. Dez. 2016	<i>IV</i> Datum und Adresse
<i>[Redacted]</i>	11. Dez. 2016
Stellungnahme zum F-Plan-Entwurf	22926 Ahrensburg

3e

Der Flächennutzungsplan-Entwurf mit Stand Oktober 2016 enthält die Leitlinien der Ahrensburger Stadtentwicklung in den nächsten 15 Jahren. Für die südlichen Ortsteile Am Hagen, Ahrensfelde und Waldgut Hagen ergeben sich dabei erhebliche Änderungen gegenüber den Vorentwürfen. Bedenken und Anregungen gibt es gegenüber der Planung künftiger Wohnbauflächen und der Verkehrsanlagen. Dazu wird wie folgt Stellung genommen:

1. Wohnbauflächenentwicklung

1.1 Unausgewogene Wohnflächenverteilung

Nach Angaben der Erläuterung zum F-Plan-Entwurf sind für das Stadtgebiet neue Wohnbauflächen mit insgesamt 1.720 Wohneinheiten (WE) geplant. Davon sind 970 WE in den südlichen Ortsteilen Waldgut Hagen, Am Hagen und Ahrensfelde sowie 750 WE im übrigen Stadtgebiet vorgesehen. Diese massive Wohnbauverdichtung im südlichen Ahrensburg entspricht nicht den Ergebnissen der im Jahr 2008 von der Stadt mit den Bürgerinnen und Bürgern durchgeführten „Zukunftswerkstatt“ und dem daraus entwickelten „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK). Mit diesem Planwerk wurde für Ahrensburg ein ausgewogenes und moderates Wachstum primär durch Innenverdichtung und sekundär durch Außenverdichtung beschlossen.

1.2 Einwohnerentwicklung

Legt man eine mittlere Wohnungsbelegung von 3 Personen/WE zugrunde würde die Einwohnerzahl der südlichen Ortsteile von derzeit rund 6.000 um ca. 3.000 (+50%) auf 9.000 ansteigen. Im Großteil der Stadt würde die Einwohnerzahl von derzeit rund 28.000 dagegen nur um 2.300 (+8 %) auf 30.300 ansteigen - eine starke Unausgewogenheit der Wohnflächenplanung im Stadtgebiet! Die Einwohnerzahl von ganz Ahrensburg würde auf Basis vorgenannter Daten von heute 34.000 EW unter Berücksichtigung von Nachverdichtungen auf vorhanden Baugrundstücken bis 2030 um 15 % auf 40.000 EW anwachsen.

1.3 Problemfolgen

Die geplante immense Verdichtung der Wohnbebauung im Ahrensburger Süden würde den Charakter der offenen und durchgrüneten Siedlungsstruktur negativ verändern. Dabei sind auch erhebliche infrastrukturelle Problemen zu erwarten. Dies sind: ein stark wachsender Autoverkehr auf teilweise desolaten Straßen, eine unzureichende Kapazität von sozialen Einrichtungen (Kitas, Schulen, Spielplätze) und öffentlichen Versorgungsanlagen Für den einwohnerstärksten Stadtteil Waldgut Hagen müsste endlich ein Nahversorgungszentrum mit Einzelhandel und Dienstleistungen geschaffen werden. Dass für derartige Auswirkungen keine Lösungen aufgezeigt werden, wird als Mangel des Planwerkes bewertet.

2 Straßenverkehr

Der alte F-Plan von 1974 enthält zur Führung des starken Nord-Süd-Verkehrs eine „Westtangente“. Diese Trassenidee wurde allerdings schon vor Jahren im Rahmen der Planung des Ostringes aufgegeben und kann nicht mehr realisiert werden. Der zunehmende Nord-Süd-Verkehr soll auch weiterhin auf der L 82 (früher B75) durch die Innenstadt und auf dem Ostring geführt werden. Staus dieser bereits heute hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen werden sich weiter verstärken und zeitweilig zum Kollaps an den neuralgischen Kreuzungen führen.

Zur Führung des Ost-West-Querverkehrs wurden im alten F-Plan weitsichtig 2 Trassen im Süden Ahrensburgs vorgesehen: Die innenstadtnahe sog. „Kuhlenmoortrasse“ parallel zur U-Bahnlinie U 1 und ein Trassen-Korridor für eine Ortsumgehung am südlichen Stadtrand. Beide Trassen wurden von der Verwaltung nach kontroversen politischen Diskussionen ersatzlos aus der neuen Bauleitplanung herausgenommen. Für die Kuhlenmoortrasse ist dies Vorgehen aus verschiedenen Gründen sinnvoll. Für die Südtangente als Querverbindung mit überregionaler Verkehrsfunktion ist die Eliminierung aus der Bauleitplanung jedoch ein gravierender Fehler. Die vor 4 Jahrzehnten erwarteten Verkehrszuwächse in Ahrensburg sind inzwischen eingetreten und werden sich auch in den nächsten Jahren weiter fortsetzen. Als irreparable Folge droht eine dauerhafte zentrale Zerschneidung zweier lebendiger Ortsteile. Zu erwarten ist im Weiteren auch hier ein zeitweiliger Kollaps des Ahrensburger Innenstadtverkehrs einschließlich des ÖPNV.

In dem vorliegenden Entwurf eines neuen F-Plans werden 3 Trassen für den kommunalen, regionalen und überregionalen Straßenverkehr aus dem alten F-Plan von 1974 ersatzlos eliminiert. Bezüglich der Südlichen Ortsumgehung ist das ein schwerwiegender Fehler. Den Wachstumsentwicklungen der Einwohnerzahlen, von Einzelhandel und Gewerbe sowie des Kfz-Verkehrsaufkommens in den vergangenen und künftigen 4 Jahrzehnten wird damit in keiner Weise vorausschauend Rechnung getragen. Für zukünftige Generationen ist dies fatal verantwortungslos.

Bedenklich sind bei dem F-Plan-Entwurf auch zwei rechtliche Verkehrsaspekte:

1. Die Südtangente ist wesentlicher Bestandteil eines 1973 abgeschlossenen Vertrages zwischen der Stadt Ahrensburg und der damaligen Gemeinde Ahrensfelde. In diesem Vertrag wurden die Modalitäten für die Eingemeindung des kleinen Dorfes einschließlich der Planung einer Südumgehung durch Ahrensburg bzw. den Kreis Stormarn vereinbart. Die jetzige Herausnahme dieser Umgehungsstraße aus der Bauleitplanung stellt einen eklatanten Vertragsbruch dar, der das Vertrauen der Bevölkerung in rechtskonformes Verwaltungshandeln untergräbt.

2. Das überwiegend auf Hamburger Stadtgebiet liegende ehemalige militärische Sperrgebiet Höltigbaum wurde nach der Wende 1995 als Truppenübungsplatz aufgegeben. In den folgenden Jahren bis zur Ausweisung des Höltigbaum als Naturschutzgebiet hat es Ahrensburg schuldhaft versäumt, sich um eine Planung der im F-Plan dargestellten Südtangente zu kümmern. Diese Planung hätte in das Unterschutzstellungsverfahren eingebracht werden müssen, da die Ausweisungen im F-Plan für die Kommune bindende Wirkung besitzen.

Es wird als Verpflichtung der Stadt angesehen, diese beiden Rechtsverstöße nunmehr in geeigneter Weise zu heilen. Ansonsten könnte eine verwaltungsjuristische Klärung erwogen werden.

Ein Rückblick in die Vergangenheit zeigt eine Diskontinuität bisheriger Verkehrsentwicklungsprognosen der Stadtverwaltung. So wurde auf Basis des Generalverkehrsplans im Jahre 2002 beim Ausbau vom Braunen Hirsch noch von einem Verkehrsaufkommen von 2.500 Kfz/Tag ausgegangen. Diese Zahl wurde bereits im Jahr 2009 durch gutachterliche Erhebungen auf 7.000 Kfz/Tag nach oben korrigiert. Im „Masterplan Verkehr“ von 2012 wurden für die nächsten 15 Jahre Verkehrsbelastungen von 7.500 Kfz/Tag für den Braunen Hirsch und 6.500 Kfz/Tag für die Dorfstraße festgeschrieben. Diese Werte sind bereits jetzt überschritten. Die aktuellen Belastungen betragen aufgrund qualifizierter Zählungen der Anwohner 7.800 Kfz/Tag im Braunen Hirsch und 6.600 Kfz/Tag in der Dorfstraße.

Durch die o. g. geplante verstärkte Wohnbebauung im Ahrensburger Süden würde sich das derzeitige Verkehrsaufkommen in den betroffenen Ortsteilen sprunghaft erhöhen. Bei der o.g. Zahl von ca. 3.000 neuen Einwohnern und einer Motorisierungsziffer von 0,6 (gemäß Masterplan Verkehr) würde der Autozuwachs rund 1.800 Kfz betragen und damit zusätzliche Quell- und Zielverkehre von ca. 3.600 Fahrten/Tag erzeugen. Davon würde ein Anteil von ca. 2.000 Kfz/Tag auf die Hauptverkehrsstraßen Dorfstraße und Brauner Hirsch entfallen.

Der näher rückende Bau der S4 mit zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg erfordert die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Brauner Hirsch. Die von der DB/NAH.SH geplante Straßenbrücke wird die Attraktivität der vorhandenen Route Brauner Hirsch/Dorfstraße - aber auch einer künftigen Südtangente - aufgrund kürzerer Fahrtzeiten deutlich erhöhen. Es ist mit Verkehrsverlagerungen von der staubelasteten Hamburger Straße (L82) und der Bünningstedter Straße/Reeshoop (L 225) in einer Größenordnung von ca. 2.000 Kfz/Tag zu rechnen.

Weitere Zuwächse von ebenfalls bis zu 2.000 Kfz/Tag, die im Masterplan Verkehr von 2012 nicht berücksichtigt sind, entstehen in den nächsten 15 Jahren im Ahrensburger Süden durch:

- neue Gewerbegebiete in Beimoor-Nord und -Süd sowie an der BAB A 1,
- Verkehrsverlagerungen nach dem Bau der Nordtangente,
- die überproportionale Verkehrszunahme in Stormarn und der östlichen Metropolregion Hamburg sowie
- den im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 prioritär vorgesehenen Ausbau der B 404 zur Autobahn A21 zwischen der BAB A1 (BAB-Kreuz Bargteheide) und der BAB A24 (Anschlussstelle Schwarzenbek/Grande).

Somit ergeben sich für den Zeitraum bis 2030 aktualisierte Prognosebelastungen für die Dorfstraße in Höhe von etwa 11.000 Kfz/Tag und für den Braunen Hirsch in Höhe von ca. 13.000 Kfz/Tag. Derartige Zuwächse in rund 15 Jahren um ca. 65% sind exorbitant hoch und für Ahrensburg einzigartig.

3. Fazit

Die im Masterplan Verkehr für 2025 prognostizierten Kfz-Belastungen sind für den Süden von Ahrensburg veraltet. Sie sind keine geeignete Grundlage mehr für den Verkehr der Zukunft, dem die F-Plan-Ausweisungen gerecht werden müssen. Die Prognosen müssen den kommunalen und überörtlichen Struktur- und Verkehrsentwicklungen angepasst werden. Der abschätzbare Zuwachs von heute bis 2030 beträgt für die Dorfstraße und den Braunen Hirsch rund 65 %.

Erhöhte Sorge bereitet die zunehmende Verkehrsgefährdung für Fußgänger, Radfahrer und für die Reiter in Ahrensfelde. Permanente Geschwindigkeitsüberschreitungen sind insbesondere dem starken Durchgangsverkehr anzulasten. Die unzureichende Verkehrssicherheit trifft vornehmlich auch die Kinder, die die Grundschule am Dänenweg besuchen und auf ihrem Schulweg die Fahrbahn der Dorfstraße bzw. vom Braunen Hirsch zweimal täglich überqueren müssen.

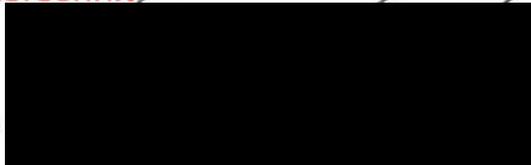
Die Bürgerinnen und Bürger sind nicht bereit, die wachsenden Lärm-, Abgas- und Schadstoffimmissionen aufgrund der seit Jahren dynamischen Zunahme des Autoverkehrs tatenlos hinzunehmen. Durch aktuelle Studien der EU wurden gerade wieder die höchst gesundheitsschädlichen Wirkungen von Stickoxiden und Feinstäuben nachgewiesen. An innerörtlichen stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen kann diesen Gefahren wirkungsvoll nur durch Verlagerungen der Durchgangsverkehre auf Ortsumgehungen wie der Südtangente begegnet werden. Überall wird dies in vergleichbaren Fällen angestrebt. Warum nicht bitte auch bei uns?

Das Mittelzentrum Ahrensburg schliddert ohne Ortsumgehungen im Norden und Süden der Stadt in einen irreparablen Verkehrskollaps mit gravierenden Beeinträchtigungen und Schäden für Attraktivität, Urbanität, Wirtschaftskraft, Umwelt und Klima. Das Engagement der Verwaltung wird den Erwartungen und Verpflichtungen hinsichtlich einer zukunftsweisenden konzeptionellen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur unserer Stadt nicht gerecht.

In den vergangenen fünf Jahren wurden der Stadtverwaltung und den politischen Gremien die Forderungen zur Planung einer südlichen Querverbindung mehrfach mittels einer Petition, einer Resolution von 800 Bürgern sowie durch öffentliche Demonstrationen vorgetragen. Alles leider ohne Erfolg! Dieses bürgerferne Verwaltungshandeln wird von breiten Kreisen der Bevölkerung in wachsendem Maße mit Unverständnis, Ärger und Verdrossenheit aufgenommen.

Im Süden unserer Stadt ist eine Südtangente auszuweisen, die die Dorfstraße und den Braunen Hirsch dauerhaft vom starken Durchgangsverkehr befreit. Sie soll unter Berücksichtigung der ökologischen und archäologischen Belange südlich der Ortsteile Am Hagen und Ahrensfelde geführt werden und die Hamburger Straße (L82) mit dem Verlängerten Ostring (L224) bzw. der BAB (A1) verbinden. Diese Ortsumgehung ist als Landesstraße zu klassifizieren und zu finanzieren. Der Straßenzug Dorfstraße/Brauner Hirsch sollte nach dem Bau der Südtangente auf eine Erschließungsstraße zurückgestuft und im Abschnitt von der Straße Am Kratt bis zum Gut Stellmoor renaturiert werden.

Unterschrift

A large black rectangular redaction box covers the signature area. To the left of the box, there are four small red asterisks.



22926 Ahrensburg

7.12.16

Fachbereich IV Stadtplanung / Bauen / Umwelt						
12. Dez. 2016						
FB	IV.1	IV.2	IV.2	IV.3	IV.4	
IV			12			

Stellungnahme zum Entwurf des FNP - Entwurfs der Stadt Ahrensburg in der Fassung vom Oktober 2016

1. Der im alten FNP ausgewiesene Trassensuchraum für eine Südumfahrung ist in den neuen Entwurf wieder aufzunehmen.
2. Die im ISEK **nicht** zur Umsetzung empfohlenen Potenzialflächen für den Wohnungsbau (Spechtweg und Ginsterweg) sind erheblich vermindert in den FNP aufzunehmen.

Begründung zu:

1. die gegenwärtige Verkehrsbelastung des Straßenzuges Brauner Hirsch / Dorfstraße ist (mit jetzt schon 8000 Fahrzeugen im Mittel der Zählungen) für uns unerträglich geworden. Sowohl der Verkehrslärm wie auch die Feinstaubbelastungen und die nicht eingehaltenen Versprechungen über eine zusätzliche Verkehrsberuhigung mindern nicht nur erheblich den Wert unseres Grundstücks, sondern schaden auch unserer Gesundheit im Übermaß. Der Verzicht auf einen Trassensuchraum für die Südumfahrung, die Brückenquerung der Bahntrasse im Bereich Brauner Hirsch und die Ausweisung von Gewerbeflächen an der A1 / Siek werden den Verkehr, der die Siedlung nur quert, so dramatisch erhöhen, dass wir äußerst beunruhigt sind, für unsere zukünftige Wohn- und Lebensqualität.
2. Die Ausweisung von Flächen für den Bau von ca. 950 WE im FNP-Entwurf für den Süden Ahrensburgs entspricht einer Verdoppelung der EW – Zahl und einer Steigerung des Ziel und Quellverkehrs um 500 Fahrzeuge. Damit verstößt der FNP – Entwurf gegen die

konsensuale Absicht aller Parteien/Bürger, nur moderates Wachstum für die Stadt zuzulassen. Uns ist bekannt, dass Wohnbauflächen auszuweisen sind bei einer Geltungsdauer eines FNP von 25/30 Jahren. Die deutliche Meinung von uns ist aber, die Innenverdichtung erheblich voran zu treiben, bevor man an die Außenverdichtung geht. Diese Logik ist im Süden der Stadt deutlich durchbrochen worden mit der Ausweisung dieser Wohnbau- Potenzialflächen bei fehlender Infrastruktur.





*Alking-B-12/12/16
 2) IV (persönlich überreicht)
 Sarach
 13/12/16*

22926



12.12.2016

Flächennutzungsplan

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Sarach,

beruflich habe ich mich mit Flächennutzungs- und Bebauungsplänen auseinander setzen müssen und lebe seit über 40 Jahren Am Hagen.

Gelernt habe ich, dass man bei zukunftsorientierter Planung analytisch, konzeptionell und zielorientiert vorgehen muß.



Wenn wir als Ahrensburger Bürger wollen, dass der Durchgangsverkehr reduziert, die Emissionen verringert, der Schallschutz verbessert, und Ortsteile nicht verkehrstechnisch zergliedert werden sollen,

und wir genau wissen, daß Hamburg eine Metropolregion ist mit ca. 5 Mill. Bürgern, der Hamburger Rand stärker wächst als geplant und erwartet, (alte Masterpläne sind überholt), Hamburger Arbeitsplätze von Bürgern der umliegenden Gemeinden besetzt werden, im Ahrensburger Süden ca 1000 Wohnungen geplant sind und der Durchgangsverkehr drastisch zunimmt, dann ist ein Umdenken nicht nur notwendig, sondern auch **noch** möglich !!

Natürlich müssen die Sorgen und Bedenken der Bürger bezüglich Umweltschutz und Kosten berücksichtigt und Lösungen erarbeitet werden. Die Kosten aber sind in diesem Fall nicht relevant, wenn es Ihnen, sehr geehrter Herr Sarach gelingt, die notwendige Querverbindung zwischen der L82 (alte B75) und der L224 (Ostring) auf die Landesebene zu heben. Das ist notwendig, weil mit dem Hinweis auf Kosten, jede Idee, jedes Konzept, jedes gute Argument zerstört werden kann.

Ebenso ist nicht zu akzeptieren, dass egoistisches Eigeninteresse Gemeinwohl verhindert. Deshalb sollte zumindest eine **Option** einer Südumgehung auf keinen Fall aufgegeben werden. Ein postfaktisches Verhalten ist bei der Erstellung eines langfristig gültigen Flächennutzungsplans nicht angebracht.

Bitte bestätigen Sie mir den Erhalt dieses Schreibens. Ich wäre Ihnen dankbar für eine Rückantwort.

Mit freundlichen Grüßen



Von: [Kirchgeorg, Annette](#)
An: [Solttek, Stefanie](#)
Betreff: WG: Entwurf des Flächennutzungsplanes für Ahrensburg Einwendungen gegen die Ausweisung von weiteren Neubaugebieten im Hagen.
Datum: Montag, 12. Dezember 2016 12:43:06

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag
Annette Kirchgeorg

Stadt Ahrensburg
Der Bürgermeister
Fachdienst IV.2.10
Zimmer 305
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg
Tel: 04102 77-287
Fax: 04102 77-167
E-Mail: annette.kirchgeorg@ahrensburg.de
Website: www.ahrensburg.de

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: 
Gesendet: Montag, 12. Dezember 2016 12:23
An: Kirchgeorg, Annette
Betreff: Entwurf des Flächennutzungsplanes für Ahrensburg Einwendungen gegen die Ausweisung von weiteren Neubaugebieten im Hagen.

Sehr geehrte Frau Kirchgeorg,

als Anwohner des Vogelsangs lehnen wir die Planung eines Neubaugebietes auf der Ostseite des Vogelsangs aus folgenden Gründen ab:

- Die Sichtachsen auf die Freiflächen des Landschaftsschutzgebietes zwischen Hagen und Ahrensfelde werden zerstört.
- Der ökologisch wertvolle Knick auf der Ostseite des Vogelsangs wird weitgehend zerstört.
- Die Zersiedelung Ahrensburgs nimmt weiter zu.
- Bei Aufstellung des Bebauungsplanes für unser Gebiet haben die Bewohner einer Verdichtung schweren Herzens zugestimmt, weil laut Bauamt dadurch die Ausweisung weiterer Neubaupläche vermieden werden könnte.

An diese Zusage will sich heute offenbar keiner mehr erinnern.

-Das heute bereits sehr hohe Verkehrsaufkommen wird weiter zunehmen.

Wir bitten deshalb, den Flächennutzungsplan entsprechend zu überarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen



[Redacted]
22926 Ahrensburg

Fachbereich IV Stadtplanung/Bauen/Umwelt					
14. Dez. 2016					
IV.1	IV.2	IV.3	IV.4	IV.5	IV.6
IV		12			

12. 12. 2016

Vorab per e-Mail

Stadt Ahrensburg
An den Bürgermeister
Herrn Michael Sarach
22926 Ahrensburg

Stadt Ahrensburg		
DM/EURO		
Eing. 12. Dez. 2016		
B	FB	

Michael Sarach
12

Flächennutzungsplan

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

zu dem offengelegten Entwurf eines Flächennutzungsplanes reiche ich die in der Anlage enthaltenen Anregungen und Bedenken zur Akte.

Kopien sende ich auch an den Bürgervorsteher, Herrn Wilde, sowie an die Vorsitzenden der Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted Signature]

Stellungnahme zum FNP, Stand 12. 12. 2016

Vorab

Vom Bürger- und Grundeigentümergeverein Waldgut Hagen ist in mehreren Sitzungen eine ausführliche Stellungnahme erarbeitet worden, die auch konkrete Anregungen enthält. Dieser Stellungnahme schließen wir uns vollinhaltlich an. Die folgenden Punkte sind im Wesentlichen als Ergänzungen zu der BGV-Stellungnahme zu betrachten.

Wohnen

1. Für den FNP wird in Anspruch genommen, dass er auf der Grundlage des aus zahlreichen Veranstaltungen mit den Bürgern entwickelten ISEK entwickelt worden sei. Wäre es so, dann müssten beide Dokumente konkrete Zahlenwerke aufweisen, die sich schlüssig aufeinander beziehen lassen. Tatsächlich lassen sich die Zahlen des FNP nur mühsam und unvollständig auf die ISEK-Auflistung der "Wohnbaupotenziale Stadt Ahrensburg" beziehen. Soweit die Begründung des FNP überhaupt Zahlen enthält, fallen diese auch noch je nach publizierter Version sehr unterschiedlich aus. So ist bspw. für die Fläche südlich des Spechtwegs mal von 340, mal von 356 und mal von 425 WE die Rede.
2. **Insbesondere weichen die Zahlen des FNP so erheblich von denen des ISEK ab, dass das ISEK gerade nicht als Grundlage für den FNP angesehen werden kann.**
3. Für den FNP wird zwar behauptet, dass Innenverdichtung Vorrang vor Stadterweiterung habe. Tatsächlich aber erfährt die Stadterweiterung einen *ganz massiven* Vorrang vor der Innenverdichtung.
4. Es wäre wünschenswert gewesen, diese Änderung der fundamentalen Planungsstruktur auf klar nachvollziehbare Weise zu verdeutlichen *und* schlüssig zu begründen. Beides ist allerdings nur in unzureichender Weise der Fall.
5. In dem "Leitbild Wohnen" heißt es, dass in Ahrensburg bis 2025 insgesamt ca. 2000 neue WE benötigt werden. Im ISEK wurden 2009 insgesamt 4327 potenzielle WE in

verschiedenen Teilen der Stadt ausfindig gemacht. 2606 dieser WE wurden auf eine Prioritätenliste gesetzt. Dem Bedarf von 2000 neuen WE gemäß FNP werden im "Potenzialflächen" für 1.716 WE lokalisiert, von denen 1.411 WE auf Flächen entfallen, die sich in städtischem Zugriff befinden und hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit aufweisen. Von diesen Letzteren wiederum entfallen 925 WE (also 66%) auf Flächen östlich oder südlich des Waldguts Hagen und der Siedlung am Hagen.

6. Während von den insgesamt 4327 WE der ISEK-Tabelle 401 WE, also lediglich 9,3 %, auf den Hagen entfallen, steigt dieser Anteil im FNP also auf 66%, d. h. auf das *Siebenfache*! Da wird man kaum noch vom ISEK als "Grundlage" des FNP reden können.
7. Angesichts dessen wird man, zumindest für die Anlieger im Süd-Osten der Stadt, auch nicht davon reden können, dass mit dem ISEK "*Planungssicherheit*" für die Bürger vermittelt worden sei, wie dies in der Begründung des FNP behauptet wird (S. 50).
8. Bürgern, die bspw. im Vogelsang oder am Spechtweg wohnen, wird wohl kaum ein "moderates und qualitatives Wachstum" in Aussicht gestellt. Quantitativ sind die diesen Stadtteilen zgedachten Neubaupläne weit eher maßlos als maßvoll. Und Umwandlung agrarischen Grünlands in Bauland mit einer GRZ von 0,4 wird man gewiss nicht als *qualitativen* Fortschritt betrachten können.
9. Auch nach dem Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (vgl. S. 21) soll die Innenentwicklung Vorrang vor der Außenentwicklung haben; und neue Wohnungen sollen vorrangig auf bereits erschlossenen Flächen errichtet werden. Beides ist für den FNP nicht der Fall. Wenn es dann auch noch heißt: *Vor der Ausweisung von neuen, nicht erschlossenen Bauflächen ist das Ausschöpfen noch vorhandener Flächenpotenziale darzulegen*, so wäre zu fragen, wo sich in der Begründung des FNP die Zahlen befinden, mit denen eine solche Ausschöpfung schlüssig vorgerechnet würde.
10. Ebenso sollen großflächige Stadterweiterung nur in "*begründeten Ausnahmefällen*" zulässig sein (S. 50). In der FNP-Begründung heißt es auf S. 89 jedoch ganz lapidar: "Sieben Potenzialflächen, die im ISEK nicht zur Umsetzung empfohlen wurden, werden im FNP-Vorentwurf als Wohnbaupotenzialfläche vorgeschlagen." Das ist eine Mitteilung, keine Begründung.
11. Die Behauptung, dass es beim FNP um "qualitatives" Wachstum gehe, vermag zumal dann nicht zu überzeugen, wenn man von den mit Vorrang gesetzten

Qualitätsmaßstäben ausgeht. Für den B-Plan 40 ist das ein "**Wohnen inmitten von viel Grün**"; und auch im FNP (S. 35) wird der Erhalt des Charakters der „**Stadt im Grünen**“ hervorgehoben. Eine Umwandlung von Grünland in Bauland mit hoher Bebauungsdichte kann diesen Maßstäben wohl kaum entsprechen.

12. Wenn im ISEK der Vorrang der Innenverdichtung speziell damit begründet wird, dass dies ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz durch Vermeidung von langen Wegen und zum Schutz der umliegenden Landschaftsräume sei (S. 50) sei, so ist daran zu erinnern (was in der Begründung auch getan wird), dass die besagten Potenzialflächen innerhalb eines Landschaftsschutzgebietes nach § 18 LNatSchG-SH liegen. Ist also beabsichtigt, sich über diese gesetzliche Bindung kurzerhand hinwegzusetzen?
13. Wenn östlich des Starwegs und südlich des Spechtwegs mit einer GRZ von 0,4 gebaut werden soll, so schließt dies, was die Verfasser der Begründung dankenswerterweise deutlich machen (S. 84), auch **viergeschossige MFH**, die den Blick aufs Grüne verstellen dürften. Das gibt es im Hagen bisher nur auf dem Gelände des ehemaligen Forsthofes; aber hier sind die MFH einigermaßen in den Wald eingebettet. Als Siedlungsgrenze eignen sich Gebäude dieser Art ganz und gar nicht, erst recht nicht als Abgrenzung gegen die noch verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen.
14. Am Rande sei bemerkt, dass auch der derzeit noch vitale Knick im Spechtweg zu leiden hätte, wenn ihm von Norden her wegen des geplanten Ausbaus das Wurzelwerk gekappt würde und er von Süden her wegen der ihn dann säumenden viergeschossigen Gebäude nicht mehr genug Sonnenlicht bekäme. Qualitatives Wachstum?
15. Ausweislich des Regionalen Entwicklungskonzepts der Metropolregion Hamburg (REK) ist die Inanspruchnahme wertvoller land- und forstwirtschaftlicher Flächen zu minimieren (vgl. S. 30). Ebenso wird festgehalten, dass der Stadtteil Ahrensfelde sowie der östliche Bereich der Siedlung Hagen innerhalb eines Gebietes liegen, "dessen landschaftliche Eignung und Ausstattung für die Erholung gesichert und umweltverträglich entwickelt werden soll" (S. 31). Die jetzt geplante Umwidmung gerade dieser Gebiete in Bauland widerspricht also den Kriterien des REK.
16. Ebenfalls am Rande: Wenn sich die Stadt Ahrensburg zum Vorrang der Innenverdichtung bekennen will, hat sie u. a. immer noch die Möglichkeit, auch für die bisher noch nicht geänderten Teile des B-40 zusätzliche Baufenster zu schaffen, was im Übrigen seit 2002 wiederholt in Aussicht gestellt worden ist.

Verkehr:

17. Bereits mit dem ISEK wurde das Ziel verfolgt, Wohnen und Wirtschaft in ihrer Wechselwirkung mit dem Verkehr zu untersuchen. Im "Masterplan Verkehr Ahrensburg" wird dafür detailliertes Material auf methodologisch und empirisch solidem Fundament bereitgestellt. Aber politisch reicht es nicht, durchgerechnete Netzwerke von Verkehrsströmen lediglich zu *betrachten*, man muss auch zu *Entscheidungen* kommen und einen dem Wachstum von Wohnen und Wirtschaft entsprechenden Ausbau übergeordneter Verkehrswege *planen*. Vorrangig sind dabei die Nord- und die Südtangente.
18. Wenn in den angedachten süd-östlichen Neubaugebieten, grob gerechnet, 1000 neue WE geschaffen werden sollen, so ist mit 2000 neuen Einwohnern und 4000 zusätzlichen PKW-Bewegungen pro Tag zu rechnen. Das vorhandene Straßennetz reicht nicht aus, diesen zusätzlichen Verkehr aufzunehmen, und zwar erst recht nicht, wenn es bei den BAB-Anschlüssen (A1, A21) zu weiteren Industrieansiedlungen kommt und wenn über die zusätzlichen Gleise für die S4 eine weiträumige Brücke in Richtung Brauner Hirsch geschlagen wird, was weiteren West-Ost-Verkehr anziehen dürfte.
19. Trotzdem konnte noch immer keine Lösung zumindest für eine zumutbare Nordtangente gefunden werden, obwohl dieses Problem, wie im Masterplan ausgeführt, deutlich leichter zu lösen wäre als bei der Südtangente. Grundsätzlich wäre daher zu wünschen, dass die sich Stadt ausdrücklich verpflichtet, B-Pläne für die Potenzialflächen *erst dann* aufzustellen, wenn die erforderliche Verkehrsinfrastruktur sichergestellt (nicht bloß in Aussicht gestellt) ist.
20. **Wenn man den Grundsatz akzeptiert, dass Neubauten nur zumutbar sind, sofern es ein geeignetes Straßennetz gibt, dann kann eben nicht gebaut werden, solange es diese Straßen (noch) nicht gibt.**
21. Für diesen Zweck wäre anzuregen, auf Grundlage des Urbanus-Verkehrsmodells auch Planfälle zu rechnen, bei denen die aktuelle Größe der Wohnbevölkerung (der Zielwert von 34.000 für 2025/30 ist ja fast schon erreicht) und das weitere Wachstum infolge der Baumaßnahmen 'eingespeist' werden. In dem Trendszenario 2025, in das diese Werte noch gar nicht eingeflossen waren, wird ein Verkehrsfluss durch den westlichen Braunen

Hirsch in Höhe von bis 7.500 Kfz pro Tag dargestellt. Vergleichbare Werte werden aber schon heute erreicht.

22. Der Spechtweg wird in den Netzwerkmodellen des Masterplans (S. 29, 87) weder als Haupterschließungsstraße noch als Hauptverkehrsstraße beschrieben. Im FNP tritt er jedoch als Haupterschließungsstraße in Erscheinung. Mit dem Beschluss von 1998/99 zum Ausbau des Braunen Hirschen sollte der Straßenzug Dänenweg-Am Hagen-Spechtweg wegen der zahlreichen dort anliegenden Sozialeinrichtungen entlastet werden. Dieser Straßenzug sollte deshalb wieder abgestuft und im FNP nicht gelb markiert werden.



Ahrensburg, den 11.12.2016

Fachbereich IV Stadtplanung / Bauen / Umwelt					
12. Dez. 2016					
FB IV	IV.1	IV.2 12	IV.3	IV.4	

Stellungnahme zum Flächennutzungsplan von 2016

Wir möchten hiermit unsere Bedenken zum Flächennutzungsplan 2016 äußern, zu dem bis zum 12.12.16 Stellung bezogen werden kann.

Wir zitieren im Wesentlichen aus: "Begründung des Flächennutzungsplan-Entwurf der Stadt Ahrensburg", im Folgenden FNP genannt.

Um zukünftigen Wohnbedarf gerecht zu werden, muss dem demografischen Wandel Rechnung getragen werden. Der FNP zitiert dazu den Landesentwicklungsplan 2010 für Schleswig-Holstein (LEP): "Die Nachfrage nach Einfamilienhäusern wird deutlich zurückgehen, die nach neuen Wohnformen (generationsübergreifend, alten- und behindertengerecht) zunehmen (LEP 2010)."

Es ist aus unserer Sicht daher zweifelhaft, ob eine so große Ausweisung von Potentialflächen nötig und sinnvoll ist.

Im "regionalen Entwicklungskonzept" (REK) wird ergänzend dazu ausgeführt: "Auch in Ahrensburg ist die Möglichkeit der Nachverdichtung zu beachten. Insbesondere im ...schleswig-holsteinischen Teil der Metropolregion wird auf flächensparende Nutzungsformen geachtet, um die Inanspruchnahme wertvoller land- und forstwirtschaftlicher Flächen sowie von naturbelassenen Flächen zu minimieren." (FNP, S.30)

Der neue FNP steht gänzlich im Widerspruch zum REK, wenn dort Ahrensfelde und der östliche Bereich der Siedlung am Hagen als Erholungsgebiet deklariert wird: „...dessen landschaftliche Eignung und Ausstattung für die Erholung gesichert und umweltverträglich entwickelt werden soll.“ (FNP, S.31).

Schon heute leidet der Stadtteil Ahrensfelde unter einem immensen Verkehrsaufkommen, da viele Bewohner der nordöstlichen Stadtteile Hamburgs die Trasse über den Braunen Hirsch und die Dorfstraße nutzen, um über den Ostring zur Autobahnauffahrt Ahrensburg zu gelangen.

Eine Realisierung von 952 Wohneinheiten im Süden Ahrensburgs würde die Situation hier deutlich verschlechtern, zumal die südliche Umgehung zurzeit nicht mehr in der Planung ist und anscheinend keine Mehrheit in der Stadtverordnetenversammlung findet.

Wir können daher die Ausführungen in der Begründung des FNP überhaupt nicht teilen:

„Das Dorf Ahrensfelde wurde 1974 eingemeindet und hat seinen Dorfcharakter bewahrt...“ (FNP, S.80).

Wir sind vielmehr der Meinung, dass Ahrensfelde seine Dorfidentität (gerade als Reiterdorf) durch den Autoverkehr weitgehend verloren hat.

Der FNP führt weiter aus: " Dem Schutz von Natur und Landschaft kommt dabei eine besondere Rolle zu. Eingriffe sollen auf ein notwendiges Maß reduziert ...werden." (FNP, S.48)

Angesichts der Tatsache, dass 4 Potentialflächen in das Landschaftsschutzgebiet Ahrensfelde fallen, wird den Vorgaben (zum größten Teil Ableitungen aus dem integrierten Stadtentwicklungskonzept - ISEK) in keiner Weise entsprochen.

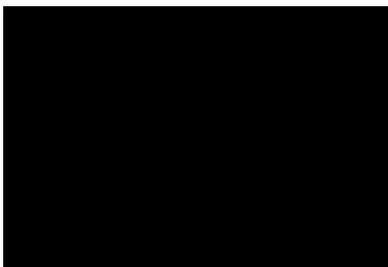
Gerade diese Flächen, die auch im ISEK **nicht** zur Umsetzung empfohlen wurden, machen deutlich, dass das ursprüngliche Planungskonzept eines umweltschonenden Stadtwachstums nicht genug berücksichtigt wurde.

Als Anwohner aus dem Waldgut Hagen können wir auch nicht verstehen, dass die großen Wiesenflächen zwischen Vogelsang und Ahrensfelde, die Rückzugsgebiet vieler einheimischer Tierarten sind und vielen Zugvögeln als Rastplatz dienen, zum Teil in die Wohnungsbaupotentialflächen eingegangen sind, wenn im FNP noch betont wird: " Die Begrenzung der baulichen Entwicklung dient darüber hinaus dem Freihalten der für die Landschaftswahrnehmung wichtigen Landschaftsfenster zwischen Ahrensfelde und Siedlung am Hagen..." (FNP, S.116).

Fazit: Aus den vorhergehenden Einlassungen wird ersichtlich, dass die Ausweisung von 4 Wohnungsbaupotentialflächen im Landschaftsschutzgebiet von Ahrensfelde im Widerspruch zum LEP, zum REK und zum ISEK steht.

Als Anregungen zum städtebaulichen Konzept würden wir uns wünschen, dass der demografische Wandel mehr Berücksichtigung findet (Singlehaushalte), dass mehr Wert auf Nachverdichtung gelegt wird und zentrumsnaher Wohnungsbau für kurze Wege sorgt.

Wir hoffen, dass die politischen Gremien in Ahrensburg die Widersprüche erkennen, die in der Ausweisung der Potentialflächen im Landschaftsschutzgebiet und den diametralen Ausführungen in den erwähnten Konzepten liegen, und dem neuen FNP in dieser Form nicht zustimmen.



Stadt Ahrensburg
Bürgermeister Michael Sarach
Manfred-Samusch-Str. 5
22926 Ahrensburg

Stadt Ahrensburg - Der Bürgermeister -
Eing. 13. Dez. 2016
<i>Sarach</i>



12.12.2016

Stellungnahme zum F-Plan-Entwurf *13/12/16*

TV

14.12.16/g

Der Flächennutzungsplan-Entwurf mit Stand Oktober 2016 enthält die Leitlinien der Ahrensburger Stadtentwicklung in den nächsten 15 Jahren. Für die südlichen Ortsteile Am Hagen, Ahrensfelde und Waldgut Hagen ergeben sich dabei erhebliche Änderungen gegenüber den Vorentwürfen. Bedenken und Anregungen gibt es gegenüber der Planung künftiger Wohnbauflächen und der Verkehrsanlagen. Dazu wird wie folgt Stellung genommen:

1. Wohnbauflächenentwicklung

1.1 Unausgewogene Wohnflächenverteilung

Nach Angaben der Erläuterung zum F-Plan-Entwurf sind für das Stadtgebiet neue Wohnbauflächen mit insgesamt 1.720 Wohneinheiten (WE) geplant. Davon sind 970 WE in den südlichen Ortsteilen Waldgut Hagen, Am Hagen und Ahrensfelde sowie 750 WE im übrigen Stadtgebiet vorgesehen. Diese massive Wohnbauverdichtung im südlichen Ahrensburg entspricht nicht den Ergebnissen der im Jahr 2008 von der Stadt mit den Bürgerinnen und Bürgern durchgeführten „Zukunftswerkstatt“ und dem daraus entwickelten „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK). Mit diesem Planwerk wurde für Ahrensburg ein ausgewogenes und moderates Wachstum primär durch Innenverdichtung und sekundär durch Außenverdichtung beschlossen.

1.2 Einwohnerentwicklung

Legt man eine mittlere Wohnungsbelegung von 3 Personen/WE zugrunde würde die Einwohnerzahl der südlichen Ortsteile von derzeit rund 6.000 um ca. 3.000 (+50%) auf 9.000 ansteigen. Im Großteil der Stadt würde die Einwohnerzahl von derzeit rund 28.000 dagegen nur um 2.300 (+8 %) auf 30.300 ansteigen - eine starke Unausgewogenheit der Wohnflächenplanung im Stadtgebiet! Die Einwohnerzahl von ganz Ahrensburg würde auf Basis vorgenannter Daten von heute 34.000 EW unter Berücksichtigung von Nachverdichtungen auf vorhandenen Baugrundstücken bis 2030 um 15 % auf 40.000 EW anwachsen.

1.3 Problemfolgen

Die geplante immense Verdichtung der Wohnbebauung im Ahrensburger Süden würde den Charakter der offenen und durchgrüneten Siedlungsstruktur negativ verändern. Dabei sind auch erhebliche infrastrukturelle Problemen zu erwarten. Dies sind: ein stark wachsender Autoverkehr auf teilweise desolaten Straßen, eine unzureichende Kapazität von sozialen Einrichtungen (Kitas, Schulen, Spielplätze) und öffentlichen Versorgungsanlagen Für den einwohnerstärksten Stadtteil Waldgut Hagen müsste endlich ein Nahversorgungszentrum mit Einzelhandel und Dienstleistungen geschaffen werden. Dass für derartige Auswirkungen keine Lösungen aufgezeigt werden, wird als Mangel des Planwerkes bewertet.

2 Straßenverkehr

Der alte F-Plan von 1974 enthält zur Führung des starken Nord-Süd-Verkehrs eine „Westtangente“. Diese Trassenidee wurde allerdings schon vor Jahren im Rahmen der Planung des Ostringes aufgegeben und kann nicht mehr realisiert werden. Der zunehmende Nord-Süd-Verkehr soll auch weiterhin auf der L 82 (früher B75) durch die Innenstadt und auf dem Ostring geführt werden. Staus dieser bereits heute hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen werden sich weiter verstärken und zeitweilig zum Kollaps an den neuralgischen Kreuzungen führen.

Zur Führung des Ost-West-Querverkehrs wurden im alten F-Plan weitsichtig 2 Trassen im Süden Ahrensburgs vorgesehen: Die innenstadtnahe sog. „Kuhlenmoortrasse“ parallel zur U-Bahnlinie U 1 und ein Trassen-Korridor für eine Ortsumgehung am südlichen Stadtrand. Beide Trassen wurden von der Verwaltung nach kontroversen politischen Diskussionen ersatzlos aus der neuen Bauleitplanung herausgenommen. Für die Kuhlenmoortrasse ist dies Vorgehen aus verschiedenen Gründen sinnvoll. Für die Südtangente als Querverbindung mit überregionaler Verkehrsfunktion ist die Eliminierung aus der Bauleitplanung jedoch ein gravierender Fehler. Die vor 4 Jahrzehnten erwarteten Verkehrszuwächse in Ahrensburg sind inzwischen eingetreten und werden sich auch in den nächsten Jahren weiter fortsetzen. Als irreparable Folge droht eine dauerhafte zentrale Zerschneidung zweier lebendiger Ortsteile. Zu erwarten ist im Weiteren auch hier ein zeitweiliger Kollaps des Ahrensburger Innenstadtverkehrs einschließlich des ÖPNV.

In dem vorliegenden Entwurf eines neuen F-Plans werden 3 Trassen für den kommunalen, regionalen und überregionalen Straßenverkehr aus dem alten F-Plan von 1974 ersatzlos eliminiert. Bezüglich der Südlichen Ortsumgehung ist das ein schwerwiegender Fehler. Den Wachstumsentwicklungen der Einwohnerzahlen, von Einzelhandel und Gewerbe sowie des Kfz-Verkehrsaufkommens in den vergangenen und künftigen 4 Jahrzehnten wird damit in keiner Weise vorausschauend Rechnung getragen. Für zukünftige Generationen ist dies fatal verantwortungslos.

Bedenklich sind bei dem F-Plan-Entwurf auch zwei rechtliche Verkehrsaspekte:

1. Die Südtangente ist wesentlicher Bestandteil eines 1973 abgeschlossenen Vertrages zwischen der Stadt Ahrensburg und der damaligen Gemeinde Ahrensfelde. In diesem Vertrag wurden die Modalitäten für die Eingemeindung des kleinen Dorfes einschließlich der Planung einer Südumgehung durch Ahrensburg bzw. den Kreis Stormarn vereinbart. Die jetzige Herausnahme dieser Umgehungsstraße aus der Bauleitplanung stellt einen eklatanten Vertragsbruch dar, der das Vertrauen der Bevölkerung in rechtskonformes Verwaltungshandeln untergräbt.

2. Das überwiegend auf Hamburger Stadtgebiet liegende ehemalige militärische Sperrgebiet Höltigbaum wurde nach der Wende 1995 als Truppenübungsplatz aufgegeben. In den folgenden Jahren bis zur Ausweisung des Höltigbaum als Naturschutzgebiet hat es Ahrensburg schuldhaft versäumt, sich um eine Planung der im F-Plan dargestellten Südtangente zu kümmern. Diese Planung hätte in das Unterschutzstellungsverfahren eingebracht werden müssen, da die Ausweisungen im F-Plan für die Kommune bindende Wirkung besitzen.

Es wird als Verpflichtung der Stadt angesehen, diese beiden Rechtsverstöße nunmehr in geeigneter Weise zu heilen. Ansonsten könnte eine verwaltungsjuristische Klärung erwogen werden.

Ein Rückblick in die Vergangenheit zeigt eine Diskontinuität bisheriger Verkehrsentwicklungsprognosen der Stadtverwaltung. So wurde auf Basis des Generalverkehrsplans im Jahre 2002 beim Ausbau vom Braunen Hirsch noch von einem Verkehrsaufkommen von 2.500 Kfz/Tag ausgegangen. Diese Zahl wurde bereits im Jahr 2009 durch gutachterliche Erhebungen auf 7.000 Kfz/Tag nach oben korrigiert. Im „Masterplan Verkehr“ von 2012 wurden für die nächsten 15 Jahre Verkehrsbelastungen von 7.500 Kfz/Tag für den Braunen Hirsch und 6.500 Kfz/Tag für die Dorfstraße festgeschrieben. Diese Werte sind bereits jetzt überschritten. Die aktuellen Belastungen betragen aufgrund qualifizierter Zählungen der Anwohner 7.800 Kfz/Tag im Braunen Hirsch und 6.600 Kfz/Tag in der Dorfstraße.

Durch die o. g. geplante verstärkte Wohnbebauung im Ahrensburger Süden würde sich das derzeitige Verkehrsaufkommen in den betroffenen Ortsteilen sprunghaft erhöhen. Bei der o.g. Zahl von ca. 3.000 neuen Einwohnern und einer Motorisierungsziffer von 0,6 (gemäß Masterplan Verkehr) würde der Autozuwachs rund 1.800 Kfz betragen und damit zusätzliche Quell- und Zielverkehre von ca. 3.600 Fahrten/Tag erzeugen. Davon würde ein Anteil von ca. 2.000 Kfz/Tag auf die Hauptverkehrsstraßen Dorfstraße und Brauner Hirsch entfallen.

Der näher rückende Bau der S4 mit zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg erfordert die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Brauner Hirsch. Die von der DB/NAH.SH geplante Straßenbrücke wird die Attraktivität der vorhandenen Route Brauner Hirsch/Dorfstraße - aber auch einer künftigen Südtangente - aufgrund kürzerer Fahrtzeiten deutlich erhöhen. Es ist mit Verkehrsverlagerungen von der staubelasteten Hamburger Straße (L82) und der Bünningstedter Straße/Reeshoop (L 225) in einer Größenordnung von ca. 2.000 Kfz/Tag zu rechnen.

Weitere Zuwächse von ebenfalls bis zu 2.000 Kfz/Tag, die im Masterplan Verkehr von 2012 nicht berücksichtigt sind, entstehen in den nächsten 15 Jahren im Ahrensburger Süden durch:

- neue Gewerbegebiete in Beimoor-Nord und -Süd sowie an der BAB A 1,
- Verkehrsverlagerungen nach dem Bau der Nordtangente,
- die überproportionale Verkehrszunahme in Stormarn und der östlichen Metropolregion Hamburg sowie
- den im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 prioritär vorgesehenen Ausbau der B 404 zur Autobahn A21 zwischen der BAB A1 (BAB-Kreuz Bargteheide) und der BAB A24 (Anschlussstelle Schwarzenbek/Grande).

Somit ergeben sich für den Zeitraum bis 2030 aktualisierte Prognosebelastungen für die Dorfstraße in Höhe von etwa 11.000 Kfz/Tag und für den Braunen Hirsch in Höhe von ca. 13.000 Kfz/Tag. Derartige Zuwächse in rund 15 Jahren um ca. 65% sind exorbitant hoch und für Ahrensburg einzigartig.

3. Fazit

Die im Masterplan Verkehr für 2025 prognostizierten Kfz-Belastungen sind für den Süden von Ahrensburg veraltet. Sie sind keine geeignete Grundlage mehr für den Verkehr der Zukunft, dem die F-Plan-Ausweisungen gerecht werden müssen. Die Prognosen müssen den kommunalen und überörtlichen Struktur- und Verkehrsentwicklungen angepasst werden. Der abschätzbare Zuwachs von heute bis 2030 beträgt für die Dorfstraße und den Braunen Hirsch rund 65 %.

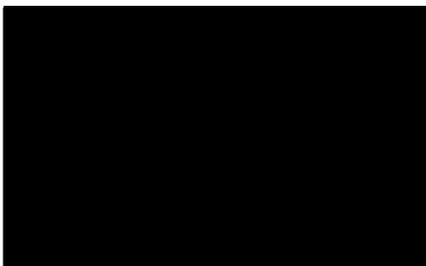
Erhöhte Sorge bereitet die zunehmende Verkehrsgefährdung für Fußgänger, Radfahrer und für die Reiter in Ahrensfelde. Permanente Geschwindigkeitsüberschreitungen sind insbesondere dem starken Durchgangsverkehr anzulasten. Die unzureichende Verkehrssicherheit trifft vornehmlich auch die Kinder, die die Grundschule am Dänenweg besuchen und auf ihrem Schulweg die Fahrbahn der Dorfstraße bzw. vom Braunen Hirsch zweimal täglich überqueren müssen.

Die Bürgerinnen und Bürger sind nicht bereit, die wachsenden Lärm-, Abgas- und Schadstoffimmissionen aufgrund der seit Jahren dynamischen Zunahme des Autoverkehrs tatenlos hinzunehmen. Durch aktuelle Studien der EU wurden gerade wieder die höchst gesundheitsschädlichen Wirkungen von Stickoxiden und Feinstäuben nachgewiesen. An innerörtlichen stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen kann diesen Gefahren wirkungsvoll nur durch Verlagerungen der Durchgangsverkehre auf Ortsumgehungen wie der Südtangente begegnet werden. Überall wird dies in vergleichbaren Fällen angestrebt. Warum nicht bitte auch bei uns?

Das Mittelzentrum Ahrensburg schliddert ohne Ortsumgehungen im Norden und Süden der Stadt in einen irreparablen Verkehrskollaps mit gravierenden Beeinträchtigungen und Schäden für Attraktivität, Urbanität, Wirtschaftskraft, Umwelt und Klima. Das Engagement der Verwaltung wird den Erwartungen und Verpflichtungen hinsichtlich einer zukunftsweisenden konzeptionellen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur unserer Stadt nicht gerecht.

In den vergangenen fünf Jahren wurden der Stadtverwaltung und den politischen Gremien die Forderungen zur Planung einer südlichen Querverbindung mehrfach mittels einer Petition, einer Resolution von 800 Bürgern sowie durch öffentliche Demonstrationen vorgetragen. Alles leider ohne Erfolg! Dieses bürgerferne Verwaltungshandeln wird von breiten Kreisen der Bevölkerung in wachsendem Maße mit Unverständnis, Ärger und Verdrossenheit aufgenommen.

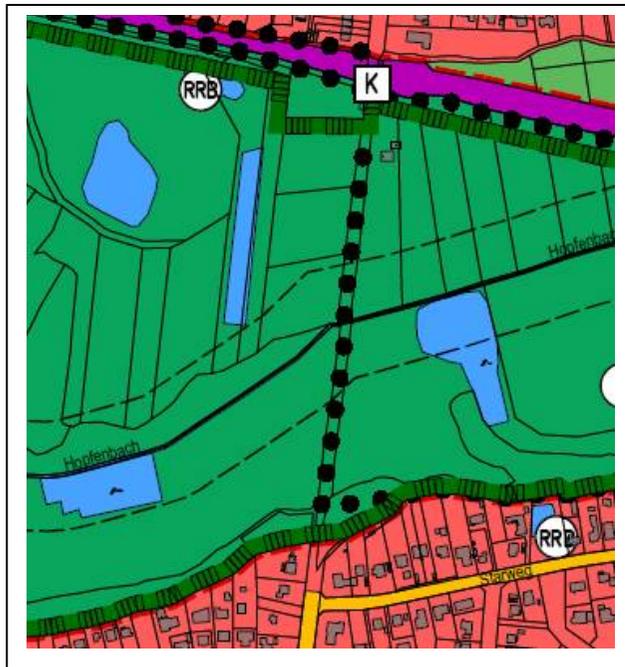
Im Süden unserer Stadt ist eine Südtangente auszuweisen, die die Dorfstraße und den Braunen Hirsch dauerhaft vom starken Durchgangsverkehr befreit. Sie soll unter Berücksichtigung der ökologischen und archäologischen Belange südlich der Ortsteile Am Hagen und Ahrensfelde geführt werden und die Hamburger Straße (L82) mit dem Verlängerten Ostring (L224) bzw. der BAB (A1) verbinden. Diese Ortsumgehung ist als Landesstraße zu klassifizieren und zu finanzieren. Der Straßenzug Dorfstraße/Brauner Hirsch sollte nach dem Bau der Südtangente auf eine Erschließungsstraße zurückgestuft und im Abschnitt von der Straße Am Kratt bis zum Gut Stellmoor renaturiert werden.



Hinweise zum Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Ahrensburg

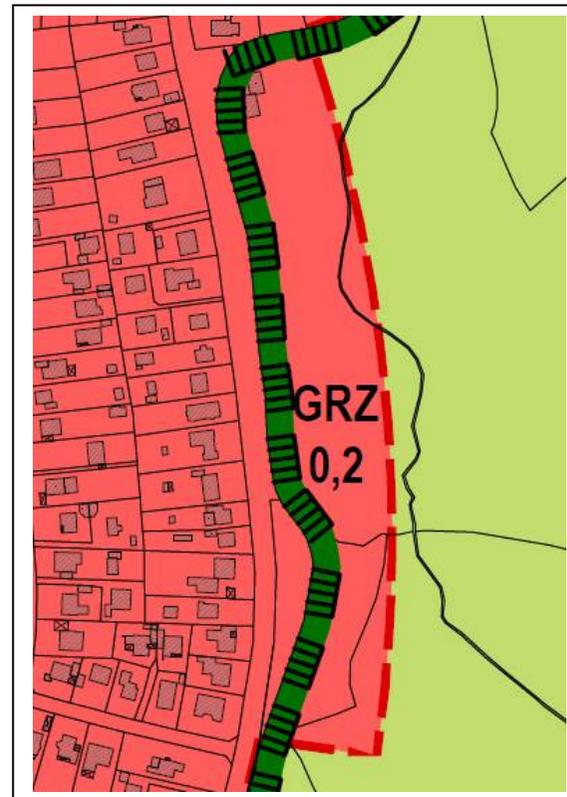
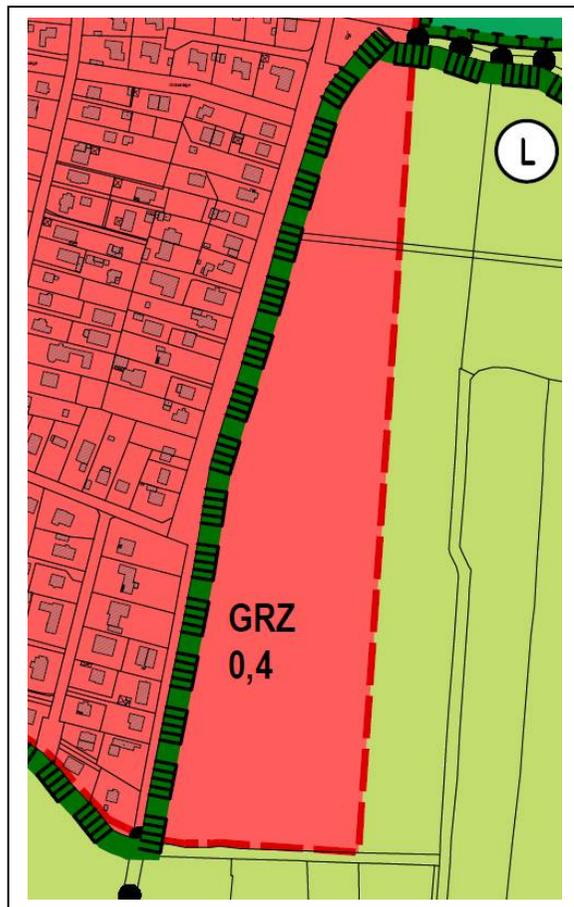
Darstellung Hager Allee Nord

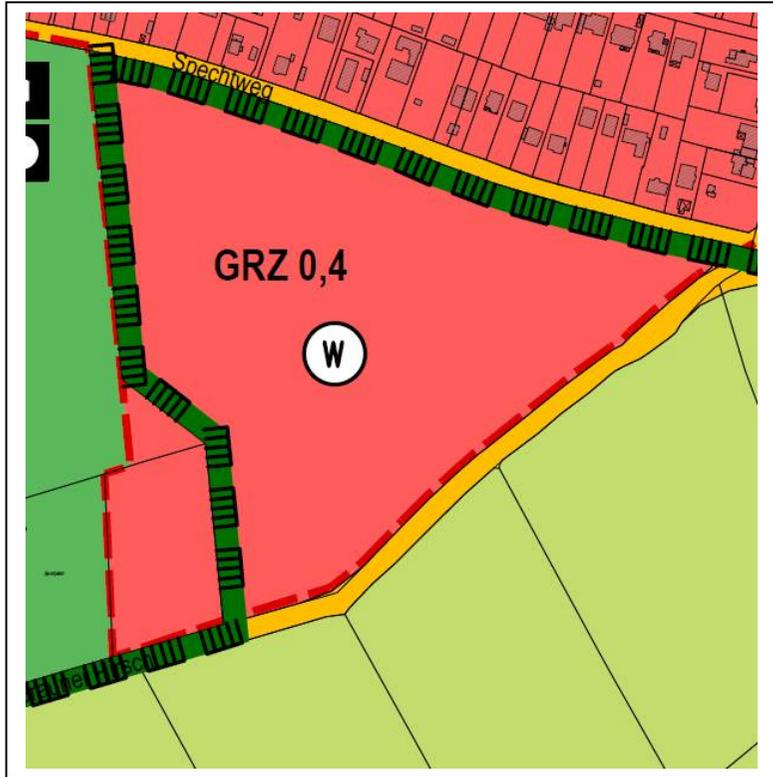
Die Hager Allee als für den Fahrradverkehr wichtige Nord-Süd-Verbindung ist nicht mehr als Strassenverkehrsfläche (gelb) dargestellt, was aus Gründen des Naturschutzes grundsätzlich zu begrüßen wäre. Stattdessen wird eine gepunktete Darstellung gewählt, welche in der Legende nicht erklärt ist. Im Vorentwurf gibt es noch die Legende überörtliche Wege und örtliche Hauptwege. Die Legende ist zu ergänzen.



Ausweisung neuer Flächen für Wohnbebauung im LSG Ahrensfelde

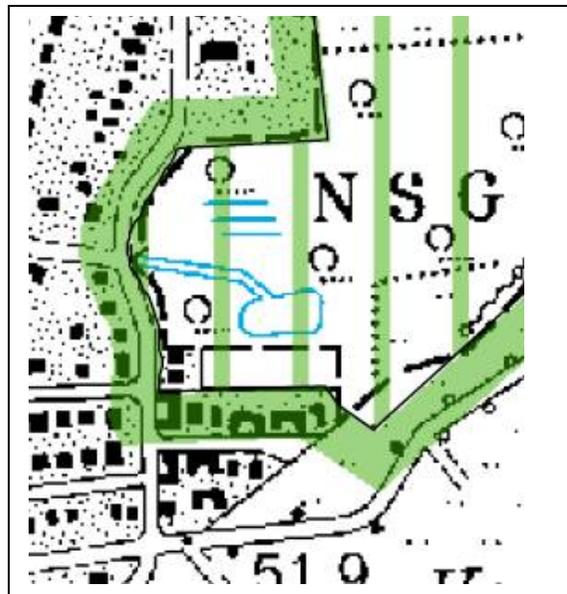
Die Stadt Ahrensburg plant die Ausweisung von zusätzlichen Flächen für Wohnbebauung im LSG Ahrensfelde. **Siehe hierzu meine Anmerkungen am Ende.** Das LSG Ahrensfelde ist in der bisherigen Form zu erhalten. **Der FNP ist zu ändern.**





Darstellung FFH-Gebiet Am Schwarzen Moor

Die Grenze des FFH-Gebietes wurde falsch übernommen. Die FFH-Gebietsgrenze reicht bis an die Grundstücksgrenzen der nördlichen Bebauung Am Schwarzen Moor. Die Grenze ist anzupassen. **Der FNP ist zu ändern.**



Abgrenzung Schutzgebiets- und Biotopverbundsystem SH südl. Am Schwarzen Moor

Der Schwerpunktbereich des **Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems Schleswig-Holstein** orientiert sich an der Zufahrt zum Hof Dänenteich.

Der FNP schneidet unterhalb der Straße Am Schwarzen Moor ab.

Der Biotopverbund ist wie vorgesehen bis zur Zufahrt zum Hof Dänenteich vorzuhalten.

Der FNP ist zu ändern.

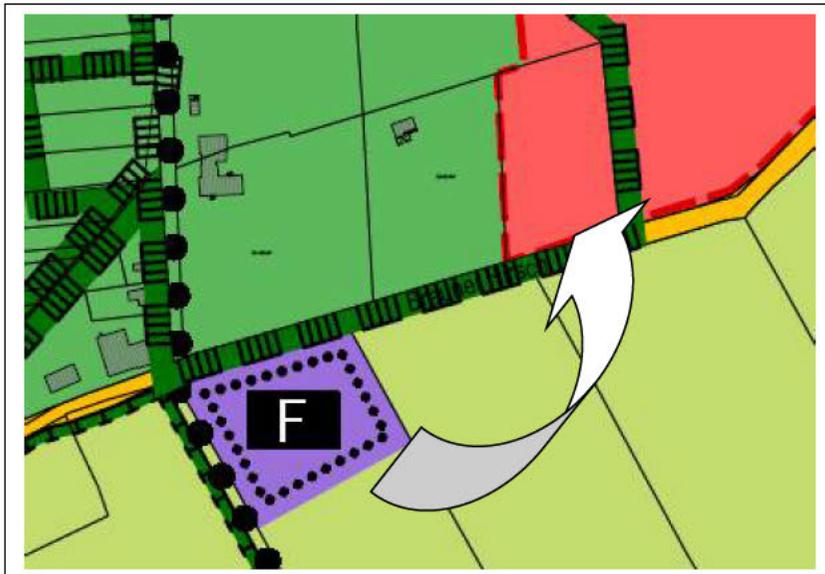


Ausweisung Fläche Gemeinbedarf Feuerwehr südl. Brauner Hirsch

Die Ausweisung einer Fläche Gemeinbedarf Feuerwehr südl. Brauner Hirsch liegt im LSG Ahrensfelde und leistet einer weiteren Zersiedelung Vorschub.

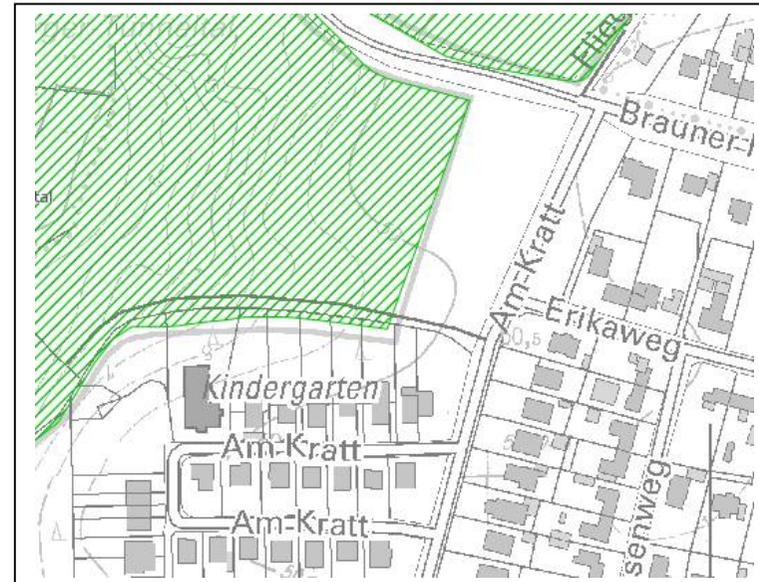
Die Fläche ist auf die andere Strassenseite nördlich Brauner Hirsch neben die Sportanlage und somit außerhalb des LSG Ahrensfelde liegend zu verschieben.

Der FNP ist zu ändern.



Darstellung NSG Am Kratt

Die Grenze des NSG wurde falsch übernommen. Die NSG-Gebietsgrenze spart einen Streifen von ca. 40 m aus. Die Grenze ist anzupassen. **Der FNP ist zu ändern.**



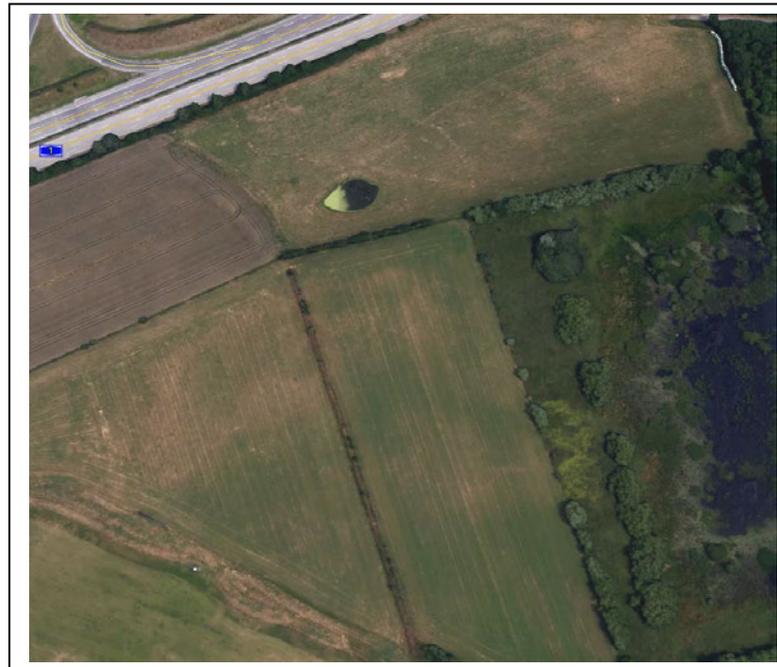
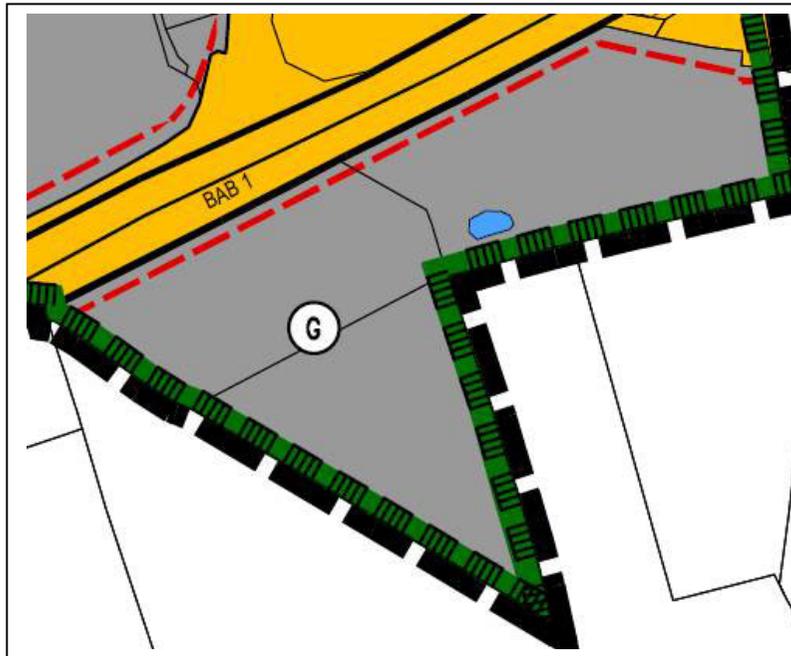
Ausweisung Gewerbeflächen südl. Autobahnanschluss Ahrensburg

Im FNP ist südlich der Autobahnanschlussstelle Ahrensburg Ackerland ausgewiesen.

Laut GoogleEarth liegt hier seit mind. 2009 nach LNatSchG §21 (1) Abs.6 geschütztes mesophiles Grünland neben einem nach BNatSchG §30 geschützten Biotop in der Gemeinde Siek vor, welches von den dort brütenden Kranichen und Graugänsen als Weideplatz genutzt wird.

Die Gewerbeflächen sind im Interesse eines gemeindeübergreifenden Biotopschutzes zu streichen.

Der FNP ist zu ändern.



Hinweise zum Entwurf des Landschaftsplans der Stadt Ahrensburg

Ausweisung Fläche Wohnbebauung östlich Vogelsang

Der im Landschaftsschutzgebiet (LSG) Ahrensfelde liegende Ahrensfelder Abflussgraben östlich der Straße Vogelsang ist aufgrund seiner Bedeutung als Vorfluter für den Hopfenbach von Bebauung freizuhalten und mit einem beidseitigen 10 m Streifen gemäß Anlage 7 für beidseitiges Grünland zu entwickeln.

Das LSG Ahrensfelde ist in der bisherigen Form zu erhalten. **Siehe hierzu meine Anmerkungen am Ende.**

Der LP ist zu ändern.



Ausweisung Fläche Gemeinbedarf Feuerwehr südl. Brauner Hirsch

Die Ausweisung einer Fläche Gemeinbedarf Feuerwehr südl. Brauner Hirsch liegt im LSG Ahrensfelde und leistet einer weiteren Zersiedelung Vorschub.

Die Fläche ist auf die andere Strassenseite nördlich Brauner Hirsch neben die Sportanlage und somit außerhalb des LSG Ahrensfelde zu verschieben.

Der LP ist zu ändern.



Abgrenzung Schutzgebiets- und Biotopverbundsystem SH südl. Am Schwarzen Moor

Der Schwerpunktbereich des **Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems Schleswig-Holstein** orientiert sich an der Zufahrt zum Hof Dänenteich.

Der LP schneidet unterhalb der Straße Am Schwarzen Moor ab.

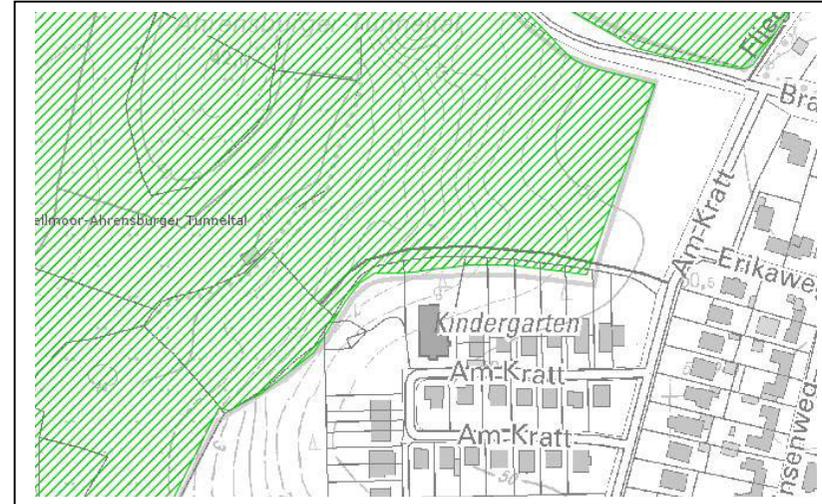
Der Biotopverbund ist wie vorgesehen bis zur Zufahrt zum Hof Dänenteich vorzuhalten.

Der LP ist zu ändern.



Schutzgebietsgrenze NSG Am Kratt

Die NSG-Grenze ist im LP falsch dargestellt. **Der LP ist zu korrigieren.**



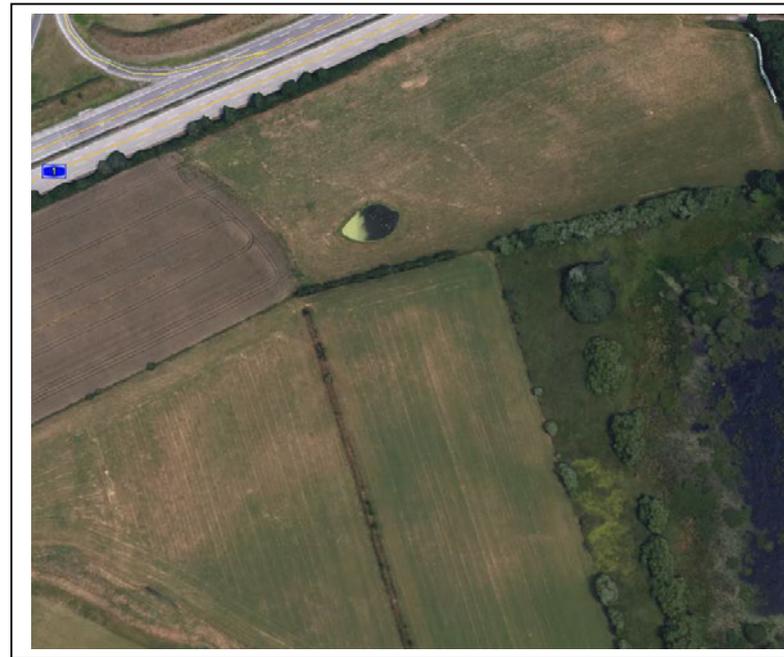
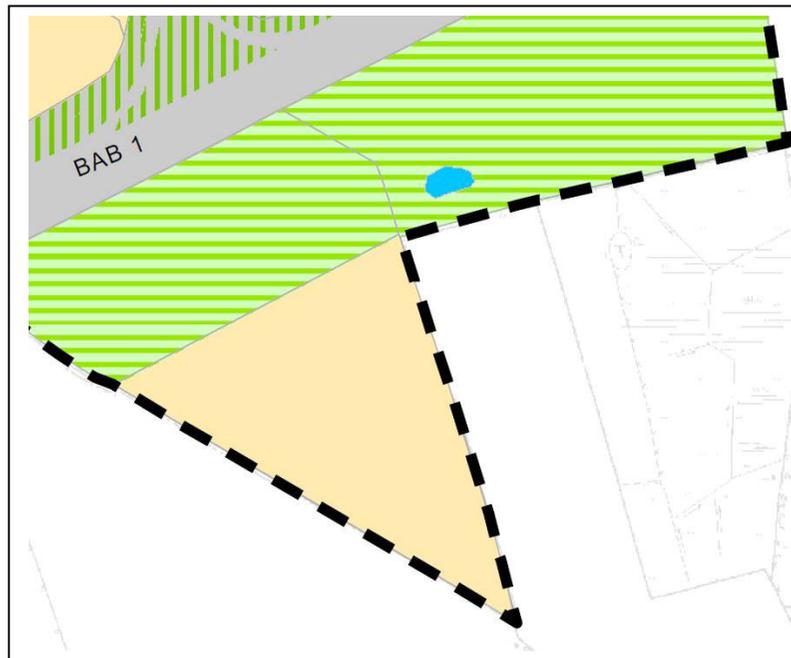
Ausweisung Gewerbeflächen südl. Autobahnanschluss Ahrensburg

Im LP ist südlich der Autobahnanschlussstelle Ahrensburg Ackerland ausgewiesen.

Laut GoogleEarth liegt hier seit mind. 2009 nach LNatSchG §21 (1) Abs.6 geschütztes mesophiles Grünland neben einem nach BNatSchG §30 geschützten Biotop in der Gemeinde Siek vor, welches von den dort brütenden Kranichen und Graugänsen als Weideplatz genutzt wird.

Die Gewerbeflächen sind im Interesse eines kreisübergreifenden Biotopschutzes zu streichen.

Der LP ist zu ändern.



Mögliche Kompensationsmaßnahmen bei Eingriffen wären:

- **Grundinstandsetzung des Krötentunnels Am Hagen** mit zusätzlicher fester Leiteinrichtung am Nordrand und mind. 3 neuen Krötentunneln größeren Querschnitts.
- **Neubau von mind. 4 neuen Krötentunneln mit beidseitig fester Leiteinrichtung** an der Straße **Brauner Hirsch** im Straßenabschnitt Pionierweg-Hagener Allee als Biotopverbund zwischen den FFH-Teilgebieten Dänenteich und Am Schwarzen Moor.
- **Anstauung im FFH-Teilgebiet Am Schwarzen Moor** mit Renaturierung Dänenbek, Südl. Spundwand und Notüberlauf Johnny-Loesch-Weg.
- Großzügiges Brückenbauwerk am noch vorhandenen Bahnübergang Brauner Hirsch mit geringst möglicher Strassenbreite und kürzest möglichem Dammkörper mit Durchlässen und beidseitigen Leiteinrichtungen als Biotopverbund zwischen den FFH-Teilgebieten Höltigbaum und Ahrensburg-Stellmoorer Tunneltal.
- **Neubau von neuen Krötentunneln mit beidseitig fester Leiteinrichtung** an der Straße **Hagener Allee im Straßenabschnitt Meisenweg bis Forsthof Hagen** als Biotopverbund innerhalb des FFH-Teilgebietes Forst Hagen.
- Alternativ Verkehrsberuhigung Hagener Allee mit teilweisem Rückbau oder ggf. zeitlich begrenzter Straßensperrung während der Amphibien-Wanderzeiten.
- **Neubau von neuen Krötentunneln mit beidseitig fester Leiteinrichtung** an der Straße **Hagener Allee im Straßenabschnitt Starweg-U1** als Biotopverbund innerhalb des FFH-Teilgebietes Forst Hagen.
- **Neubau von neuen Krötentunneln mit beidseitig fester Leiteinrichtung** an der Straße **Ahrensfelder Weg** im Straßenabschnitt Starweg-U1 als Biotopverbund innerhalb des FFH-Teilgebietes Forst Hagen.

Abschließende Anmerkung zum FFH-Gebiet Kammolchgebiet Höltigbaum DE 2327-301

Die geplante Ausweisung von insgesamt 952 Wohneinheiten **im Süden Ahrensburgs** in Verbindung mit dem Ausbau der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck und der Ersatzbrücke für den Bahnübergang Brauner Hirsch wird aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens aus Besiedelung und steigendem Durchgangsverkehr, der Flächenversiegelung sowie der Störung aus größerer Freizeitnutzung im unmittelbaren Umfeld der Neubaugebiete **negative und anhaltende Auswirkungen auf das FFH-Gebiet** haben, was m.M.n. einen Verstoß gegen die seit 1992 geltende FFH-Richtlinie (RiLi-92-43-EWG) darstellen würde.

Durch die in der Vergangenheit bereits durchgeführten Maßnahmen der Stadt Ahrensburg, wie z.B. der Ausbau der Straße Brauner Hirsch (2003) und der jüngste Ausbau des Pionierwegs (2016), hat sich der Zustand des Gebietes m.M.n. bereits verschlechtert.

Der Verbund zwischen den Teilgebieten NSG Dänenteich, NSG Am Schwarzen Moor und NSG Tunneltal wurde für die zu schützenden Arten (Kammolch, Moorfrosch) unterbunden bzw. unterbunden.

Die geplante Entwidmung von Flächen im bestehenden Landschaftsschutzgebiet Ahrensfelde für die **Ausweisung neuer Siedlungsflächen ist daher** vorbehaltlich der Ausarbeitung eines FFH-Managementplans nach FFH-RiLi-92-43-EWG Artikel 6 **auszusetzen.**

Ahrensburg, den 12.12.2016

■■■■■■■■■■

Stand 12.12.2016

IV

Eing. 13. Dez. 2016
Grad 13/12/16

Stellungnahme zum F-Plan-Entwurf 2016

Ahrensburg, den 12.12.2016

Der Flächennutzungsplan-Entwurf mit Stand Oktober 2016 enthält die Leitlinien der Ahrensburger Stadtentwicklung in den nächsten 15 Jahren. Für uns als Anwohner vom Hagen sowie unseren Nachbarn in Ahrensfelde gibt es dann erhebliche negative Veränderungen, mit denen wir nicht einverstanden sind. Dazu möchten wir Stellung nehmen.

14.12.16/a

Nach den Angaben und Erläuterungen im F-Plan sind 970 Wohneinheiten in den Ortsteilen Hagen und Ahrensfelde vorgesehen. Diese erhöhte Wohnungsbauverdichtung im Süden von Ahrensburg entspricht nicht den damaligen Daten der Zukunftswerkstatt aus dem Jahre 2008. Die Aufstockung würde der heutigen offenen und grünen Struktur erheblich schaden.

Nach Ihrer Planung sind folgende Probleme zu erwarten.

Es wären keine ausreichenden Kitaplätze vorhanden, die Grundschule müsste zwingend erweitert und zur offenen Ganztagschule werden, Spielplätze würden fehlen, kein ausreichender ÖPNV, ein S-Bahnhof Hagen wäre wünschenswert und nicht zu vergessen die fehlenden Einkaufsmöglichkeiten.

Dass hierfür keine Planungen vorhanden sind, wird als grober Mangel festgestellt.

Bedenklich und auf Vertragsbruch hinauslaufend sind in dem F-Plan, die nicht berücksichtigten vertraglichen Vereinbarungen von 1973 bei der Eingemeindung von Ahrensfelde.

Die Stadt Ahrensburg hat es auch versäumt, bevor der Höltigbaum als Naturschutzgebiet ausgewiesen wurde, sich um die Südtangente zu bemühen, so wie es im F-Plan dargestellt war.

Es wäre sinnvoll diese beiden Rechtsverstöße schnellstens zu heilen. Ansonsten streben wir eine verwaltungsjuristische Klärung an.

Wir möchten es noch einmal erläutern, dass man im Jahr 2002 von einem Verkehrsaufkommen von 2500 KFZ am Tag ausgegangen war. Diese Zahl wurde im Jahre 2009 auf 7500 KFZ gutachterlich korrigiert. Im Masterplan Verkehr von 2012 ging man in den nächsten 15 Jahren von 7500 KFZ für die Straße Brauner Hirsch und 6500 KFZ am Tag für die Dorfstraße in Ahrensfelde aus.

Doch durch qualifizierte Zählung der Anwohner kommen wir heute schon auf 7800 KFZ für den Braunen Hirsch und 6600 KFZ am Tag für die Dorfstraße in Ahrensfelde.

Durch die Neubebauung im Hagen würden ca. 3000 Menschen zusätzlich dort wohnen. Gehen wir von der Motorisierungsziffer von 0,6 (Masterplan) aus, würde der KFZ Zuwachs bei 1800 liegen. Dies wären 3600 Fahrten am Tag mehr. Die Straße Brauner Hirsch und die Dorfstraße in Ahrensfelde würden am Tag mit ca.1800-2000 Fahrten mehr belastet werden. Hinzu kommen noch die unzähligen Dienstleisterfahrten, wie Paket und Postdienste, sowie der Handwerkerdienste.

Wir sorgen uns bei dem erhöhten Verkehrsaufkommen um unsere Sicherheit als Fußgänger, Radfahrer und Reiter. Erheblich werden dann die Lärm und Abgasemissionen steigen, welche wir nicht einfach so hinnehmen wollen. In den vergangenen Jahren haben wir mit ca. 800 Bürgern immer wieder die Stadtverwaltung und die politischen Gremien mit einer Petition, einer Resolution, sowie mit öffentlichen Demonstrationen aufgefordert endlich mit vernünftigen Planungen für eine Südtangente zu beginnen. Leider ohne Erfolg!

Wir möchten Sie deshalb auffordern, sich für den Bau der Südtangente stark zu machen, um den Hagen sowie Ahrensfelde beschaulich, ruhig und lebenswert zu lassen!

Mit freundlichem Gruß

[Handwritten signature]



Von: [Kirchgeorg, Annette](#)
An: [Solttek, Stefanie](#)
Betreff: WG: Flächennutzungsplan, Ostseite Vogelsang
Datum: Montag, 12. Dezember 2016 09:32:36

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag
Annette Kirchgeorg

Stadt Ahrensburg
Der Bürgermeister
Fachdienst IV.2.10
Zimmer 305
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg
Tel: 04102 77-287
Fax: 04102 77-167
E-Mail: annette.kirchgeorg@ahrensburg.de
Website: www.ahrensburg.de

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: [REDACTED]
Gesendet: Freitag, 9. Dezember 2016 18:09
An: Kirchgeorg, Annette
Betreff: Flächennutzungsplan, Ostseite Vogelsang

Sehr geehrte Frau Kirchgeorg, sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchten wir unsere Bedenken äußern gegen eine geplante Bebauung der Ostseite des Vogelsangs. Wir bitten dringend darum, dass Ahrensburg seine Landschaftsschutzgebiete erhält und somit Natur schützt und erhält. Bereits jetzt gibt es bekanntlich immer weniger Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Der Trend, natürliche Lebensräume zu zerstören, sollte in Ahrensburg, im Sinne der hier lebenden Menschen nicht mitgemacht werden!
Bitte erhalten Sie die Natur am Hagen sowie östlich des Vogelsangs und sehen Sie bitte von einer Bebauung mit Häusern und Straße ab!

Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen
Kerstin Sommer und Stephan Pixa

Von meinem iPhone gesendet

Stadt Ahrensburg		
DM/EURO		
Eing. - 9. Dez. 2016		
B	FB	

Stadt Ahrensburg

Manfred Samusch Str.

22926 Ahrensburg

8. 12. 2016

Sehr geehrte Damen und Herren

Betr.: Flächennutzungsplan, letzte Ausführung

Dieser Plan sieht für den südlichen Teil Ahrensburgs eine Verdichtung um bis zu weiteren 900 Wohneinheiten vor. Dieser Stadtteil wird angeboten mit "Wohnen im Grünen", nach Ihren Plänen muss man sich wohl von diesem Slogan verabschieden. Die von Ihnen vorgegebenen Ausbauflächen liegen alle im Waldgut Hagen. Es zeigt sich, dass für jeden Haushalt heute mindestens 2 Fahrzeuge, oft jedoch 3 Fahrzeuge angeschafft und bewegt werden. Wie wollen Sie dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen bewältigen? Muss nicht erst die Infrastruktur stehen, bevor Sie zu dem heute bereits erstickenden Verkehr neues Verkehrsaufkommen hinzufügen? Wie soll es dann aussehen, 4-spuriger Ausbau des "Braunen Hirschen", der "Hagener Allee", des "Vogelsangs". Selbst eine sogenannte "Südtangente" würde für Ihren Ausbau nicht die Entlastung darstellen, die das Waldgut brauchen würde.

200 Wohneinheiten, verteilt über das ganze Waldgut, sollten maximal in die Kurz/Langzeitplanung aufgenommen werden.

Haben Sie bitte bei Ihrer ehrgeizigen Planung auch die Besorgnisse der Anwohner, die ja mit Ihren Beiträgen bereits eine Infrastruktur mitfinanziert haben, im Blick.

Mit freundlichen Gruß



Manfred
13/12/16
M

14.12.16/a



Von: [Kirchgeorg, Annette](#)
An: [Solttek, Stefanie](#)
Betreff: WG: Neuer Flächennutzungsplan / hier: Ostseite Vogelsang
Datum: Montag, 12. Dezember 2016 09:27:33

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag
Annette Kirchgeorg

Stadt Ahrensburg
Der Bürgermeister
Fachdienst IV.2.10
Zimmer 305
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg
Tel: 04102 77-287
Fax: 04102 77-167
E-Mail: annette.kirchgeorg@ahrensburg.de
Website: www.ahrensburg.de

Von: [REDACTED]
Gesendet: Sonntag, 11. Dezember 2016 18:39
An: Kirchgeorg, Annette
Cc: ICH; ICH
Betreff: Neuer Flächennutzungsplan / hier: Ostseite Vogelsang

Sehr geehrte Frau Kirchgeorg,

mit Bestürzung haben wir in den letzten Wochen von den Planungen der Stadt Ahrensburg Kenntnis genommen, dass u.a. im Bereich Vogelsang eine neue Bebauung geplant ist. Wir sind vor 3 Jahren aus Großhansdorf hierher gezogen weil uns die Nähe zur Natur mit dem angrenzenden Landschaftsschutzgebiet sehr zugesagt hat. Gerne beobachten wir seitdem die Zugvögel wenn sie auf den biotopischen Wiesen Rast machen und genießen ebenso den freien Blick über die Natur. Sollte es hier tatsächlich zu einer Bebauung kommen, werden wir sehr ernsthaft den Wegzug in Betracht ziehen und höchstwahrscheinlich der Stadt Ahrensburg den Rücken kehren. Wir hoffen sehr, dass es nicht soweit kommen muss.

Mit freundlichen Grüßen
[REDACTED]

[REDACTED]

An den Bürgermeister
Herrn M. Sarrach
Manfred-Samusch-Str. 5
22926 Ahrensburg

den 12.12.2016

Stadt Ahrensburg		Fachbereich IV Stadtplanung/Bauen/Umwelt			
DM/EURO		14. Dez. 2016			
Eing. 13. Dez. 2016		IV.1	IV.2	IV.3	IV.4
[Signature]		12			
14/12/16					

Bedenken zum Flächennutzungsplan Okt. 2016

Der Flächennutzungsplan-Entwurf mit Stand Oktober 2016 bedeutet insbesondere für die südlichen Ortsteile Ahrensburgs (Am Hagen, Ahrensfelde und Waldgut Hagen) eine völlig neue Orientierung, die zuvor in dieser Dimension nicht diskutiert oder veröffentlicht wurde.

1. Wohnbauflächen- und Einwohnerentwicklung

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) war für Neubauten der Schwerpunkt auf Innenverdichtung gelegt, nicht auf Neubaugebiete. Über das Neubaugebiet Erlenhof wurde ausführlich informiert und diskutiert. Wieso findet das nicht auch jetzt im Süden statt, insbesondere da ein scharfer Schwenk der ursprünglichen Planung geschieht?

Jetzt sind für gesamt Ahrensburg insgesamt 1.720 Wohneinheiten (WE) geplant. Davon sind 970 WE in den südlichen Ortsteilen Waldgut Hagen, Am Hagen und Ahrensfelde sowie 750 WE im übrigen Stadtgebiet vorgesehen. Wenn man pro Wohneinheit 3 Personen durchschnittlich rechnet, so würde der Süden Ahrensburgs um etwa 3.000 Einwohner ansteigen, was bei momentanen 9.000 Einwohnern einem Wachstum um 50% entspricht.

Bedenken: Die geplante immense Bebauung legt dicht bebaute Neubaugebiete an den weich ins Grüne auslaufenden Stadtrand mit Bebauung durch Einfamilienhäuser und wird die Struktur erheblich verändern. Die Stadtteile sind nicht dafür entwickelt, nicht in den z.T. ja stark maroden Straßen, die vom Konzept her eher nur für Anwohnerverkehr ausgelegt sind. Insbesondere aber bestehen auch keine Einrichtungen, wie Einkaufsmöglichkeiten, Kitas usw.. Vor allem im Waldgut Hagen gibt es keinerlei Mittelpunkt oder vergleichbare Infrastruktur. Nachdem sich der versprochene „Marktplatz“ im Forsthofbau nie etabliert hat, war es nach dem Abriss des Hauses der Bäckerei Strycker, Burgweg 1, vor ein paar Jahren, nicht einmal möglich einen neuen Standort für die beiden Händler für Gemüse und Fleischereiprodukte zu finden. Es gibt auch keine Treffpunkte für Kinder, Jugendlichen oder Ältere. Ein wenig wird vom Kirchsaal Hagen aufgefangen, aber wie lange noch bei dem Druck der Kirchen, Gebäude abzustößen? Wieso gibt es keine Pläne, z.B. vergleichbar mit der Planung im Erlenhof?

2. Straßenverkehr

Für die Südumgehung gibt es als Planung einen Trassen-Korridor für eine Ortsumgehung am südlichen Stadtrand. Die Diskussion um die Südtangente wurde beiseitegelegt, obwohl jetzt ein Brückenneubau der DB über die Bahntrasse ansteht. Bei der Eingemeindung Ahrensfeldes 1973 wurde eine Südtangente versprochen.

Es sind erhebliche Verkehrszuwächse zu erwarten durch die neuen Planungen, ohne entsprechende Nachregulation der Straßenplanung. Die Straßen Brauner Hirsch und Dorfstraße Ahrensfelde sind jetzt schon sehr eng und schnell befahren.

Bedenken: Die Straßen sind weder von Größe noch teilweise von dem baulichen Zustand für Verkehrszunahme durch 50% Bevölkerungswachstum ausgelegt. Es wird zu erheblicher Verschlechterung der Lärm-, Abgas- und Schadstoffwerte (Stickoxide und Feinstaub) sowie der Verkehrssicherheit kommen.

Die Planung für den Süden Ahrensburgs erscheint mir unausgewogen, übereilt und inakzeptabel. Ich fordere, die Beschlussfassung zu verschieben und erst nach einer umfassenden Planung und Diskussion einen umsetzbaren Entwicklungsplan, der entweder das Wachstum der Straßensituation oder umgekehrt die Verkehrs- und Infrastrukturplanung dem geplanten Wachstum anpasst, zu gestalten und zu beschließen.

Mit freundlichen Grüßen

████████████████████

Stellungnahme zum Entwurf Flächennutzungsplan Ahrensburg 2016

1. Anmerkung

Die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt, des Wohnungsbaukonzepts und diverser anderer Untersuchungen, mündeten im ISEK, welches im Jahre 2010 verabschiedet wurde. Hierin wurden die grundsätzlichen Ziele für die Stadtentwicklung Ahrensburgs, bis zum Jahre 2030 dargestellt.

Unter der Kernaussage: **Moderates und qualitatives Wachstum** wurden drei Handlungsschwerpunkte definiert (s. ISEK 5, Ziele der Stadtentwicklung, Seite 53).

Das dort zugrunde gelegte Szenario geht von folgender Erwartung aus:

32.626 EW im Jahre 2015

33.869 EW im Jahre 2030

Mit Stand vom 01.09.2016 **33.378 EW** sind diese Prognosen ad absurdum geführt.

Forderung

Es ist dringend erforderlich, unter Beteiligung aller Gremien dieser Stadt, vor einer Verabschiedung des F-Planes, eine grundsätzliche

Diskussion über die zukünftige Entwicklung Ahrensburgs zu führen.

Es ist fraglich, ob die Stadt dem, durch die massive Ausweisung der geplanten Wohnungsneubauf Flächen, verbundenem Bevölkerungswachstum überhaupt gewachsen ist. Zu dem vorhandenen, erheblichen Sanierungsstau im Bereich der öffentlichen Gebäude und im Straßenbau kämen zusätzliche Kosten für die erforderlichen Investitionen in Kindergärten, Schulen, Personal, im Dienstleistungssektor usw., hinzu.

2. Anmerkung

Straßenzug Brauner Hirsch (Siedlung Am Hagen) – Dorfstraße (Ahrensfelde)

In Bezug auf eine „Südliche Umfahrung“ Ahrensburgs, finden sich im F-Plan auszugsweise folgende Hinweise:

1. Bis 2025 wird der Kfz-Verkehr weiter zunehmen.....Der Lkw aber nochmals deutlich ansteigen. (Seite 62)
2. Verlagerung von Kfz-Verkehren, insbesondere von Durchgangsverkehren, auf leistungsfähige und möglichst konfliktarme Hauptverkehrsstraßen. (Seite 61)

- 
3. dass anstehende verkehrsplanerische Fragestellungen ebenfalls vertiefte fachplanerische Untersuchungen erfordern. (Seite 51)
 4. Noch in der Diskussion befindliche Netzergänzungen werden als symbolische Darstellungen in das Strukturkonzept übernommen. Im Zuge der Masterplanung Verkehr wird der Bedarf und der denkbare Verlauf neuer Straßen geprüft. Ergebnisse dieser fachlichen Prüfung und Abstimmung werden gemeinsam mit dem ISEK in die Flächennutzungsplanung einfließen. (Seite 54)
 5. Eine südliche Ortsumfahrung (südlich der Siedlung Am Hagen) ist eine strategische Option, deren abschließende Bewertung allerdings vertiefender verkehrsplanerischer und naturschutzfachlicher Untersuchungen, Abstimmungen sowie eines tragfähigen Finanzierungsmodells bedarf. (Seite 63)

Neben diesen Hinweisen, in der Begründung zum Flächennutzungsplan-Entwurf Stadt Ahrensburg, sprechen folgende, noch nicht berücksichtigte Umstände für eine Neubewertung „Südliche Umfahrung“:

6. Eine veränderte Trassenführung der „Nordtangente“ wird weiteren Verkehr, mit Fahrtziel Hamburg, durch den Süden führen.
7. Im Zuge des Ausbaus der S-4 wird der Bahnübergang „Brauner Hirsch“ durch ein Brückenbauwerk ersetzt. Erfahrungsgemäß führt dies zu einem gesteigerten Verkehrsaufkommen.
8. Der kurzfristige Bedarf an Gewerbeflächen soll vorrangig auf den noch unbebauten Flächen innerhalb der bestehenden Gewerbeflächen befriedigt werden.
Ein Standort wird im Entwurf des F-Plans ausgewiesen. Dabei handelt es sich um eine Fläche am Autobahnanschluss mit einer Größe von ca. 7 ha. (Seite 75).
Schon eine Voruntersuchung bei der geplanten Ansiedlung der Firma „Kibek“ auf dieser Fläche hat eine erhebliche Verkehrsmenge aus dem Nordosten Hamburgs durch die Siedlung Am Hagen prognostiziert.
9. Das Zielkonzept „Wohnbauflächen“ (6.2.3 auf Seite 85) sieht ca. 1.000 neue Wohneinheiten im Süden Ahrensburgs vor. Der sich daraus ergebende Verkehr, ist in allen, bisher vorliegenden Untersuchungen, nicht berücksichtigt.

Forderung

Aufnahme des Trassenuntersuchungsraums (Südliche Umfahrung) in den F – Plan

Eine Neubewertung, unter der Berücksichtigung der vorgenannten Punkte 1 – 9, setzt eine Wiederherstellung des Planungszustandes des alten Flächennutzungsplanes voraus.





Stadt Ahrensburg
Rathaus
Bürgermeister Herr Michael Sarach
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg

Ahrensburg, den 11.12.2016

**Stellungnahme zum Entwurf Flächennutzungsplans der Stadt
Ahrensburg**

Sehr geehrter Herr Sarach,

hiermit teile ich Ihnen meine Bedenken gegen den Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Ahrensburg vom Oktober 2016 mit.

Durch die in den südlichen Ortsteilen des Waldgut Hagen, Am Hagen und Ahrensfelde geplanten neuen 970 Wohneinheiten sehe ich erhebliche infrastrukturelle Probleme auf den Hagen zukommen. Eine Steigerung der Einwohnerzahl im südlichen Ahrensburg um knapp 50 % kann dieser Stadtteil nicht verkraften. Hierfür fehlen zum einem die erforderlichen Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten. Zum anderen würde dies zu einer erheblichen Verkehrsbelastung im Hagen und damit zu einer Gefährdung der Schul- und Kindergartenkinder führen, da die verkehrstechnische Infrastruktur des südlichen Ahrensburgs und Ahrensfeldes nicht für solche Belastungen ausgelegt ist.

Mit freundlichen Grüßen,



Von: [REDACTED]
An: [Soltek, Stefanie](#)
Betreff: Öffentl. Auslegung des Entwurfs zum neuen FNP Ahrensburg
Datum: Freitag, 9. Dezember 2016 10:47:47
Anlagen: [BRahrensburgBürgermeisterJMC.DOC](#)
[BRahrensburgBürgermeisterJMC1.DOC](#)

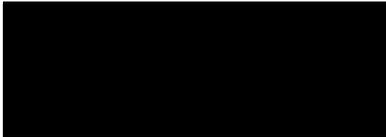
Guten Morgen Frau Soltek,

wie bereits telefonisch angekündigt, sende ich Ihnen im Anhang fristgerecht

1. meinen Antrag auf Erweiterung der Siedlungsgrenze
2. mein Begleitschreiben an den Herrn Bürgermeister

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]



Stellungnahme zum F-Plan-Entwurf

11.12.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Bürgermeister Sarach,

zum o.a. F-Plan Entwurf möchten wir gerne Stellung nehmen.

Wir wohnen jetzt seit 5 Jahren hier im Hagen und müssen jetzt schon mit Schrecken feststellen, dass der Verkehr immer dichter wird. Jetzt wo die Brücke über die Bahnlinien so gut wie beschlossene Sache ist, befürchten wir, dass noch mehr Verkehr auf uns zu kommt.

Wir sind ein Stadtteil das durch den Braunen Hirschen nicht nur getrennt wird, sondern regelrecht auseinander gerissen wird. Die Pendler fahren hier mit 70 durch unser Dorf, nehmen noch nicht einmal Rücksicht auf das Rot der Bedarfsampel und fahren mit einem Tempo gerade durch den Kreisel hindurch, dass wir nur mit dem Kopf schütteln können. Genau da liegt der Punkt! Nicht nur wir haben schulpflichtige Kinder die in der Schule am Hagen zum Unterricht gehen, die nachmittags zum Sport zum SSC Hagen aufbrechen und immer müssen alle Kinder diese Straße überqueren. Ich frage mich, wie lange das noch gut geht bis eines unserer Kinder unter die Räder kommt.

Auf alles und jeden wird Rücksicht genommen. Jetzt wird es sogar eine lange Talbrücke geben, weil wir auf alte Knochen, Frösche, Bienchen und Blümchen Rücksicht nehmen, aber nicht auf unsere Zukunft – unsere Kinder.

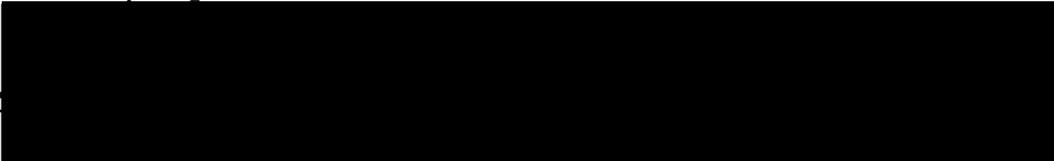
Warum ??

Es gibt doch eine Lösung!!! Die Südtangente!!!

Wir möchten Sie und alle anderen Stadtverordneten dazu aufrufen, für die Südtangente zu stimmen. Zu Wohle unserer Kinder und zum Wohle aller Anwohner der Siedlung am Hagen.

Vielen Dank !

Mit freundlichen Grüßen



Ahrensburger Anwohner fordern Tempo 30

Anlieger der Straße Brauner Hirsch fragen: Warum gilt in unserer Siedlung am Hagen ein anderes Recht als in Ahrensfeldes Dorfstraße?

AHRENSBURG: Wenn ihr achtjähriger Sohn seinen Schulweg antritt, ist Anja Steinkamp in großer Sorge. Ihre Nachbarin Dana Peth wohnt seit vier Monaten im Ahrensburger Stadtteil Am Hagen. Seitdem bringt sie ihren ebenfalls acht Jahre alten Sohn wieder zur Schule. „Vorher ist er schon allein gegangen. Hier muss er die Straße Brauner Hirsch überqueren. Das ist mir zu gefährlich.“ Die Sorge um die beiden Kinder ist ein Grund für die Forderung der Mütter: Tempo 30.

Erlaubt ist auf der Straße im Ahrensburger Süden eine Geschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde. Zu viel, sagen die Mütter sowie andere Anwohner wie Karl-Heinz Bülow und Mark Sakautzki. „Zumal viele Autofahrer mit ihren Wagen deutlich schneller fahren“, sagt Anja Steinkamp. Besonders während des Berufsverkehrs sei auf der Straße viel los. 1700 Autos am Tag sind es laut der jüngsten Zählung



Fordern ein Tempolimit (v. l.): Dana Peth mit der einjährigen Joline, Anja Steinkamp, Mark Sakautzky und Karl-Heinz Bülow stehen an der Straße Brauner Hirsch
Foto: Mira Frenzel

der Stadt. Doch die Zahl ist aus dem Jahr 2010. Die doppelte bis dreifache Menge haben Mitglieder des ansässigen Vereins Bürgergemeinschaft am Hagen im vergangenen Jahr gezählt.

Anja Steinkamp: „Der Braune Hirsch wird von vielen Autofahrern als Abkürzung zwischen der A 1 und der Bundesstraße 75 genutzt. Auch viele

Lastwagen fahren hier vorbei.“ Und das Verkehrsaufkommen zerrt nicht nur an den Nerven der Anwohner. „Es sind schon einige Außenspiegel von Autos abgefahren worden“, sagt Anja Steinkamp. Zuletzt an Dana Peths Wagen.

„Er stand nur zwei Tage in einer Parkbucht an der Straße“, sagt die dreifache Mutter. Mehrere Anfragen bei der Stadt

bezüglich einer Verkehrsberuhigung habe es geben, sagt Steinkamp. Unter anderem vom ansässigen Verein Bürgergemeinschaft am Hagen, der sich seit einigen Jahren für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der 2,7 Kilometer langen Straße einsetzt. Die Stadt allerdings, schließt das aus. „Der Braune Hirsch hat die Funktion einer Verbindungsstraße, auf denen gilt Tempo 50“, sagt Rathaussprecher Andreas Zimmermann. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 Kilometern pro Stunde sei nur auf Wohngebietsstraßen möglich.

Aufgeben wollen die Anwohner trotzdem nicht. „Auf der Verlängerung unserer Straße im Ortsteil Ahrensfeld der Dorfstraße gilt Tempo 30“, sagt Anja Steinkamp. Laut Zimmermann sei die Regelung getroffen worden, als noch andere Vorgaben galten. „Bei einer erneuten Prüfung würde die Dorfstraße auch zu einer Tempo 50-Straße werden.“ (fre)

Tempo 30 am Kreisels gefordert

Am Hagen: Besorgte Eltern haben Angst um ihre Kinder



Eine alltägliche Situation am Kreisels: Schulkinder wollen über die Straße und Autofahrer fahren einfach weiter. Und das oft mit kaum vermindester Geschwindigkeit. Foto: M. Sakrzewski

Ahrensburg (msa). Seit Jahren versuchen Anwohner im Ahrensburger Stadtteil Am Hagen sich Gehör zu verschaffen: Schulkinder müssen sich dort täglich der oft von rücksichtslosen Autofahrern ausgehenden Gefahr aussetzen. Der äußerst gefährliche Brennpunkt befindet sich am Kreisels, wo sich Dänenweg und Brauner Hirsch kreuzen.

Fahrzeuge, die als Abbieger aus Richtung Hamburger Straße (B 75) kommen, stört es nicht, dass hier eine Höchstgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometer besteht. „Meiner Meinung nach ist an dieser Stelle Tempo 50 aber zu hoch. Viele Au-

tofahrer überschreiten diese Vorgabe außerdem und gefährden unsere Kinder morgens und mittags beim Schulweg zur Grundschule Am Hagen oder auch nachmittags, wenn sie zum Sport gehen. Wir sind ständig in Sorge, dass etwas passiert“, erklärt die Anwohnerin Anja Steinkamp, Mutter eines schulpflichtigen und eines „Kita“-Sohnes. Beide Kinder müssen den Kreisels an der Ecke Brauner Hirsch und Dänenweg jeden Tag überqueren, wie auch die vielen anderen Schulkinder.

Trotz Protesten kam es bisher nicht dazu, zum Beispiel einen Zebrastreifen mit entsprechender Gefahrenbeschilderung – etwa „Schul-

kinderkreuzen“ – einzurichten, damit Autofahrer die Lage rechtzeitig einschätzen können.

„Wir glauben, dass Tempo 30 eine richtige Konsequenz wäre, damit wir nicht ständig weiter in Angst um das Leben unserer Kinder bangen müssten“, sagt die sich sorgende Mutter. Andere Eltern sehen das Problem genauso und hoffen, dass die Verwaltung Abhilfe schafft.

Hintergrund: In der EU sterben jährlich rund 35 000 Menschen im Straßenverkehr. Mehr als ein Drittel davon bei Unfällen, bei denen Beteiligte zu schnell fuhren. Damit ist überhöhte Geschwindigkeit die häufigste Todesursache.

Muss ein ganzes Viertel leiden?

Artikel im MARKT „Ahrensburg und seine Tangenten“, vom 14.1.

Ich verstehe die Politiker in Ahrensburg, insbesondere die SPD und die Grünen, nicht mehr. Muss jetzt tatsächlich ein ganzes Wohnviertel mit vielen Kindern wegen der Ignoranz einiger Politiker leiden?

Da denkt man sich als junge Familie: Kommt, wir ziehen ins schöne grüne Ahrensburg, damit unsere Kin-



Foto: D. Vollmer

MAH 06/15



der ruhig und sicher aufwachsen. Aber was ist das Resultat? Der gesamte Pendelverkehr von der B 75 zur Autobahn A 1 läuft durch unser Dorf und das soll zukünftig auch noch bestärkt werden, indem man eine Bahnüberführung baut. Ich als zweifache Mutter kann da nur mit dem Kopf schütteln und bin fassungslos, dass gerade die Parteien, die sich

mit Kinderfreundlichkeit und Familienfreundlichkeit brüsten, dicht machen. Muss erst eines unserer Kinder in der morgigen Rush-Hour angefahren werden, damit die Politiker endlich einlenken? Ich hoffe nicht! Tut was und sagt endlich ja zu einer Südumfahrung!

Anja Steinkamp,
Ahrensburg, Am Hagen

Von: [REDACTED]

Gesendet: Freitag, 9. Dezember 2016 17:51

An: Rathaus Eingang

Betreff: Stellungnahme Flächennutzungsplan - MIT BITTE UM WEITERLEITUNG an die richtigen Ansprechpartner

Sehr geehrtes Team im Rathaus,

wir möchten zum ausgelegten Flächennutzungsplan folgende Anmerkungen geben bzw. Fragen stellen:

1. Warum werden erneut großflächige Ackerflächen als mögliches Bauland vorgesehen (Spechtweg)?
2. Wie kann es sein, das Landschaftsschutzflächen (Vogelsang) bebaut werden dürfen?
3. Wie will die Stadt die Verkehrszunahme regeln, wo Ahrensfelde doch heute schon nicht zurechtkommt?

Unser Meinung nach ist es dringend an der Zeit die Natur und den Menschen in den Planungsprozessen zu berücksichtigen!

[REDACTED]

FNP IV.2.2

IV.3.1 ✓

Fachbereich IV
Stadtplanung/Bauen/Umwelt
16. Dez. 2016

FB IV	IV.1	IV.2	IV.3	IV.4



Herrn Bürgermeister Michael Sarach
im Rathaus
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg

Stadt Ahrensburg
- Der Bürgermeister -
Eing. 15. Dez. 2016

Sarach
IV

Betreff: Bebauung südlich des Spechtweges

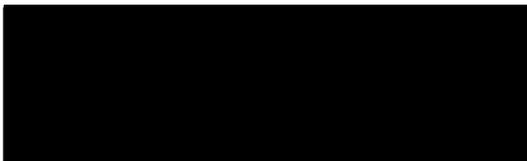
Sehr geehrter Herr Michael Sarach!

Ich bitte, bei der Planung zur Bebauung südlich des Spechtweges den daraus folgenden Ziel- und Quellverkehr durch entsprechende straßenbauliche Planung zu berücksichtigen. Wenn südlich des Spechtweges ein neuer Stadtteil für mehrere tausend Menschen entstehen soll, brauchen diese entsprechend ausgebaute Verkehrswege, Geschäfte und sonstige Infrastruktur. Ohne den Bau der Südtangente werden der Spechtweg und angrenzende Straßen und besonders der Ortsdurchgang in Ahrensfelde zum verlängerten Ostring völlig überlastet!

Der Bau von Häusern so hoch wie die 5-geschossigen Wohngebäude am Erlenhof sollte unterbleiben, um den ländlichen Charakter des südlichen Ahrensburg / Ahrensfelde zu erhalten.

FNP

Mit freundlichen Grüßen



Schwalmstadt-Treysa; 11.12.2016

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Betreff: Stellungnahme zum F-Plan Entwurf

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Sarach,
sehr geehrte Damen und Herren,

als Bürger der Stadt Ahrensburg/Ahrensfelde übersende ich ihnen zum F - Plan Entwurf meine Stellungnahme und bitte um Berücksichtigung bei weiteren Planungen.

Der Flächennutzungsplan-Entwurf mit Stand Oktober 2016 enthält die Leitlinien der Ahrensburger Stadtentwicklung in den nächsten 15 Jahren. Für die südlichen Ortsteile Ahrensfelde, Am Hagen und Waldgut Hagen ergeben sich dabei erhebliche Änderungen gegenüber den Vorentwürfen.

1. Wohnbauflächenentwicklung

1.1 Unausgewogene Wohnflächenverteilung

Nach Angaben der Erläuterung zum F-Plan-Entwurf sind für das Stadtgebiet neue Wohnbauflächen mit insgesamt 1.720 Wohneinheiten (WE) geplant. Davon sind 970 WE in den südlichen Ortsteilen Waldgut Hagen, Am Hagen und Ahrensfelde sowie 750 WE im übrigen Stadtgebiet vorgesehen. Diese massive Wohnbauverdichtung im südlichen Ahrensburg entspricht nicht den Ergebnissen der im Jahr 2008 von der Stadt mit den Bürgerinnen und Bürgern durchgeführten „Zukunftswerkstatt“ und dem daraus entwickelten „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK). Mit diesem Planwerk wurde für Ahrensburg ein ausgewogenes und moderates Wachstum primär durch Innenverdichtung und sekundär durch Außenverdichtung beschlossen.

1.2 Einwohnerentwicklung

Legt man eine mittlere Wohnungsbelegung von 3 Personen/WE zugrunde würde die Einwohnerzahl der südlichen Ortsteile von derzeit rund 6.000 um ca. 3.000 (+50%) auf 9.000 ansteigen. Im Großteil der Stadt würde die Einwohnerzahl von derzeit rund 28.000 dagegen nur um 2.300 (+8 %) auf 30.300 ansteigen - eine starke Unausgewogenheit der Wohnflächenplanung im Stadtgebiet!
Die Einwohnerzahl von ganz Ahrensburg würde auf Basis vorgenannter Daten von heute 34.000 EW unter Berücksichtigung von Nachverdichtungen auf vorhandenen Baugrundstücken bis 2030 um 15 % auf 40.000 EW anwachsen.

1.3 Problemfolgen

Die geplante immense Verdichtung der Wohnbebauung im Ahrensburger Süden würde den Charakter der offenen und durchgrünter Siedlungsstruktur negativ verändern. Dabei sind auch erhebliche infrastrukturelle Problemen zu erwarten. Im folgenden sind dies: Ein stark wachsender Autoverkehr auf teilweise desolaten Straßen, eine unzureichende Kapazität von sozialen Einrichtungen (Kitas, Schulen, Spielplätze) und öffentliche Versorgungsanlagen für den einwohnerstärksten Stadtteil Waldgut Hagen/ Ahrensfelde. Dass für derartige Auswirkungen keine Lösungen aufgezeigt werden, wird als Mangel des Planwerkes bewertet.

2. Straßenverkehr

Der alte F-Plan von 1974 enthält zur Führung des starken Nord-Süd-Verkehrs eine „Westtangente“. Diese Trassenidee wurde allerdings schon vor Jahren im Rahmen der Planung des Ostringes aufgegeben und kann nicht mehr realisiert werden. Der zunehmende Nord-Süd-Verkehr soll auch weiterhin auf der L 82 (früher B75) durch die Innenstadt und auf dem Ostring geführt werden. Staus dieser bereits heute hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen werden sich weiter verstärken und zeitweilig zum Kollaps an den neuralgischen Kreuzungen führen. Zur Führung des Ost-West-Querverkehrs wurden im alten F-Plan weitsichtig 2 Trassen im Süden Ahrensburgs vorgesehen: Die innenstadtnahe sogenannte „Kuhlenmoortrasse“ parallel zur U-Bahnlinie U 1 und ein Trassen-Korridor für eine Ortsumgehung am südlichen Stadtrand. Beide Trassen wurden von der Verwaltung nach kontroversen politischen Diskussionen ersatzlos aus der neuen Bauleitplanung herausgenommen. Für die Kuhlenmoortrasse ist dies Vorgehen aus verschiedenen Gründen sinnvoll. **Für die Südtangente als Querverbindung mit überregionaler Verkehrsfunktion ist die Streichung aus der Bauleitplanung jedoch ein gravierender Fehler.** Die vor 4 Jahrzehnten erwarteten Verkehrszuwächse in Ahrensburg sind inzwischen eingetreten und werden sich auch in den nächsten Jahren weiter fortsetzen. Als irreparable Folge droht eine dauerhafte zentrale Zerschneidung zweier lebendiger Ortsteile. Zu erwarten ist im Weiteren auch hier ein zeitweiliger Kollaps des Ahrensburger Innenstadtverkehrs einschließlich des ÖPNV.

In dem vorliegenden Entwurf eines neuen F-Plans werden 3 Trassen für den kommunalen, regionalen und überregionalen Straßenverkehr aus dem alten F-Plan von 1974 ersatzlos gestrichen. Bezüglich der Südlichen Ortsumgehung ist das ein schwerwiegender Fehler. Den Wachstumsentwicklungen der Einwohnerzahlen, von Einzelhandel und Gewerbe sowie des Kfz-Verkehrsaufkommens in den vergangenen und künftigen 4 Jahrzehnten wird damit in keiner Weise vorausschauend Rechnung getragen. Für zukünftige Generationen ist dies fatal und verantwortungslos.

Bedenklich sind bei dem F-Plan-Entwurf auch zwei rechtliche Verkehrsaspekte:

1. Die Südtangente ist wesentlicher Bestandteil eines 1973 abgeschlossenen Vertrages zwischen der Stadt Ahrensburg und der damaligen Gemeinde Ahrensfelde. In diesem Vertrag wurden die Modalitäten für die Eingemeindung des kleinen Dorfes einschließlich der Planung einer Südumgehung durch Ahrensburg bzw. den Kreis Stormarn vereinbart. Die jetzige Herausnahme dieser Umgehungsstraße aus der Bauleitplanung stellt einen eklatanten Vertragsbruch dar, der das Vertrauen der Bevölkerung in rechtskonformes Verwaltungshandeln untergräbt. Wie bereits in meinen Leserbrief vom 27.10.2015 in der Regionalausgabe Stormarn des Hamburger Abendblattes zum Bericht vom 21.10.2015

niedergeschrieben behalte ich mir diesbezüglich rechtliche Schritte wegen Vertragsbruchs vor.

2. Das überwiegend auf Hamburger Stadtgebiet liegende ehemalige militärische Sperrgebiet Höltigbaum wurde nach der Wiedervereinigung 1995 als Truppenübungsplatz aufgegeben. In den folgenden Jahren bis zur Ausweisung des Höltigbaum als Naturschutzgebiet hat es Ahrensburg versäumt, sich um eine Planung der im F-Plan dargestellten Südtangente einzusetzen. Diese Planung hätte in das Unterschutzstellungsverfahren eingebracht werden müssen, da die Ausweisungen im F-Plan für die Kommune bindende Wirkung besitzen. Es wird als Verpflichtung der Stadt angesehen, diese beiden Rechtsverstöße nunmehr in geeigneter Weise zu heilen. Ansonsten könnte eine verwaltungsjuristische Klärung erwogen werden.

Ein Rückblick in die Vergangenheit zeigt eine Diskontinuität bisheriger Verkehrsentwicklungsprognosen der Stadtverwaltung. So wurde auf Basis des Generalverkehrsplans im Jahre 2002 beim Ausbau vom Braunen Hirsch noch von einem Verkehrsaufkommen von 2.500 Kfz/Tag ausgegangen. Diese Zahl wurde bereits im Jahr 2009 durch gutachterliche Erhebungen auf 7.000 Kfz/Tag nach oben korrigiert. Im „Masterplan Verkehr“ von 2012 wurden für die nächsten 15 Jahre Verkehrsbelastungen von 7.500 Kfz/Tag für den Braunen Hirsch und 6.500 Kfz/Tag für die Dorfstraße festgeschrieben. Diese Werte sind bereits jetzt überschritten. Die aktuellen Belastungen betragen aufgrund qualifizierter Zählungen der Anwohner 7.800 Kfz/Tag im Braunen Hirsch und 6.600 Kfz/Tag in der Dorfstraße.

Durch die o. g. geplante verstärkte Wohnbebauung im Ahrensburger Süden würde sich das derzeitige Verkehrsaufkommen in den betroffenen Ortsteilen sprunghaft erhöhen. Bei der o.g. Zahl von ca. 3.000 neuen Einwohnern und einer Motorisierungsziffer von 0,6 (gemäß Masterplan Verkehr) würde der Autozuwachs rund 1.800 Kfz betragen und damit zusätzliche Quell- und Zielverkehre von ca. 3.600 Fahrten/Tag erzeugen. Davon würde ein Anteil von ca. 2.000 Kfz/Tag auf die Hauptverkehrsstraßen Dorfstraße und Brauner Hirsch entfallen.

Der näher rückende Bau der S4 mit zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg erfordert die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Brauner Hirsch. Die von der DB/NAH.SH geplante Straßenbrücke wird die Attraktivität der vorhandenen Strecke Brauner Hirsch/Dorfstraße - aber auch einer künftigen Südtangente - aufgrund kürzerer Fahrtzeiten deutlich erhöhen. Es ist mit Verkehrsverlagerungen von der staubelasteten Hamburger Straße (L82) und der Bünningstedter Straße/Reeshoop (L 225) in einer Größenordnung von ca. 2.000 Kfz/Tag zu rechnen.

Weitere Zuwächse von ebenfalls bis zu 2.000 Kfz/Tag, die im Masterplan Verkehr von 2012 nicht berücksichtigt sind, entstehen in den nächsten 15 Jahren im Ahrensburger Süden durch:

- neue Gewerbegebiete in Beimoor-Nord und -Süd sowie an der BAB A 1,
- Verkehrsverlagerungen nach dem Bau der Nordtangente,
- die überproportionale Verkehrszunahme in Stormarn und der östlichen Metropolregion Hamburg
- den im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 prioritär vorgesehenen Ausbau der B 404 zur Autobahn A21 zwischen der BAB A1 (BAB-Kreuz Bargtheide) und der BAB A24 (Anschlussstelle Schwarzenbek/Grande).

Somit ergeben sich für den Zeitraum bis 2030 aktualisierte Prognosebelastungen für die Dorfstraße in Höhe von etwa 11.000 Kfz/Tag und für den Braunen Hirsch in Höhe von ca. 13.000 Kfz/Tag. Derartige Zuwächse in rund 15 Jahren um ca. 65% sind exorbitant hoch und für Ahrensburg einzigartig.

3. Schlußfolgerung

Die im Masterplan Verkehr für 2025 prognostizierten Kfz-Belastungen sind für den Süden von Ahrensburg veraltet. Sie sind keine geeignete Grundlage mehr für den Verkehr der Zukunft, dem die F-Plan-Ausweisungen gerecht werden müssen. Die Prognosen müssen den kommunalen und überörtlichen Struktur- und Verkehrsentwicklungen angepasst werden. Der abschätzbare Zuwachs von heute bis 2030 beträgt für die Dorfstraße und den Braunen Hirsch rund 65 %.

Erhöhte Sorge bereitet die zunehmende Verkehrsgefährdung für Fußgänger, Radfahrer und für die Reiter in Ahrensfelde. Permanente Geschwindigkeitsüberschreitungen sind insbesondere dem starken Durchgangsverkehr anzulasten. Die unzureichende Verkehrssicherheit trifft vornehmlich auch die Kinder, die die Grundschule am Dänenweg besuchen und auf ihrem Schulweg die Fahrbahn der Dorfstraße bzw. vom Braunen Hirsch zweimal täglich überqueren müssen.

Die Bürgerinnen und Bürger und natürlich ich und meine Familie mit Wohnort seit über 100 Jahren in der Dorfstr. sind nicht bereit, die wachsenden Lärm-, Abgas- und Schadstoffimmissionen aufgrund der seit Jahren dynamischen Zunahme des Autoverkehrs tatenlos hinzunehmen. Durch aktuelle Studien der EU wurden gerade wieder die höchst gesundheitsschädlichen Wirkungen von Stickoxiden und Feinstäuben nachgewiesen. An innerörtlichen stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen kann diesen Gefahren wirkungsvoll nur durch Verlagerungen der Durchgangsverkehre auf Ortsumgehungen wie der Südtangente begegnet werden. Überall wird dies in vergleichbaren Fällen angestrebt. Warum nicht bitte auch bei uns?

Das Mittelzentrum Ahrensburg schliddert ohne Ortsumgehungen im Norden und Süden der Stadt in einen irreparablen Verkehrskollaps mit gravierenden Beeinträchtigungen und Schäden für Attraktivität, Urbanität, Wirtschaftskraft, Umwelt und Klima. Das Engagement der Verwaltung wird den Erwartungen und Verpflichtungen hinsichtlich einer zukunftsweisenden konzeptionellen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur unserer Stadt nicht gerecht.

In den vergangenen fünf Jahren wurden der Stadtverwaltung und den politischen Gremien die Forderungen zur Planung einer südlichen Querverbindung mehrfach mittels einer Petition, einer Resolution von 800 Bürgern sowie durch öffentliche Demonstrationen vorgetragen.

Alles leider ohne Erfolg!

Dieses bürgerferne Verwaltungshandeln wird von breiten Kreisen der Bevölkerung in wachsendem Maße mit Unverständnis, Ärger und Verdrossenheit aufgenommen.

Stadt Ahrensburg Rathaus Stadtplanung
Frau Stefanie Soltek

Manfred-Samusch-Straße 5

22926 Ahrensburg

Ahrensburg den 08. Januar 2017

Stellungnahme zum F- und L- Plan-Entwurf Ahrensburg

Sehr geehrte Frau Soltek,

wir bedanken uns bei Ihnen für die auf unser E-Mail Schreiben vom 12.12.2016 zugesandten Unterlagen aus dem Masterplan Verkehr.

Bezogen auf die Auslegung des Ahrensburger F- und L- Plans und den nachgesandten Ergebnissen des Masterplans Verkehr reichen wir unsere Bedenken und Anregungen wie besprochen nach:

Bedenken melden wir an zu:

- A. die für das Waldgut Hagen außergewöhnlichen Ausweitungen der WE.**
- B. der auf die Lärmschutzverordnung bezogenen diametralen Wandlung von Schulwegen, bzw. Anlieger Haupteerschließungsstraßen zu Hauptverbindungsstraßen**
- C. Erschließung neuer Gewerbegebiete an der A1, die unter Verträglichkeitsgesichtspunkten aus den Empfehlungen des Masterplan Verkehrs kritisch zu sehen sind.**

Unsere Empfehlung zu den aufgeführten Positionen sind:

- A. Das Wohngebiet Waldgut Hagen** hat schon heute mit über 3500 Einwohnern im Süden Ahrensburgs die höchste Einwohnerzahl, aber dafür keine Angebote der Nahversorgung und keine Angebote der sozialen Infrastruktur wie Kindergärten oder Schulen. Darum sprechen wir die Empfehlung aus; die Ausweitung der WE ist für das Waldgut auf das im ISEK und dem Masterplan Verkehr zugrunde gelegte Volumen zu beschließen.

- [REDACTED]
- B. Der Masterplan Verkehr beinhaltet für das Waldgut keine Darstellung zur Widmungsveränderung der bestehenden Straßenzüge, warum die Wandlung des Starweges und des Ahrenfelder Weges nicht durchgeführt werden sollte.**

Zum Schutz der Anlieger bitten wir dieser Maßnahme einer verdeckten Kuhlenmoortrassenverbindung nicht zuzustimmen.

- C. Seit Jahren bestehen Diskussionen zu den Tangenten Nord und Süd.** Zukunftsorientiert und Verkehrspolitisch ist es aus heutiger Sicht, bedingt durch die aufgeführten Zuwachsplanungen und die schon heute erreichte aber erst für das Jahr 2030 prognostizierte Einwohnerzahl unumgänglich, für Ahrensburg, da eine westliche Umfahrung aus den Plänen genommen wurde, einen ganzheitlichen Planungskorridor Nord/Südumfahrung in den F / L Plan aufzunehmen.

Ein weiterer Ausgangspunkt dafür ist, wenn es für Ahrensburg unumgänglich ist, an der A1 ein neues Gewerbegebiet einzurichten, der Vorlage und der Empfehlung des Planers Masterplan Verkehr zu folgen. Denn dieses konkrete Vorhaben einer generellen gewerblichen Ansiedlung an der BAB-Anschlussstelle Ahrensburg führt dazu, dass von der bestehenden Straßeninfrastruktur im Süden Ahrensburgs der Verkehr nicht mehr problemlos aufgenommen werden kann.

Begründung zu A. verstärkte Ausweitung der WE für das Waldgut Hagen

Die Besiedelung des Südens Ahrensburgs entsprang nicht einer konkreten Stadtplanung. Ob es um die Siedlung am Hagen geht, für die es in ihrem Gründungsgedanken vorrangig um die Eigenversorgung ging und dieses für den Siedlungscharakter im Focus stand.

Oder das Waldgut Hagen, welches aus keiner Städtebaulichen Planung entstand, sondern nur durch finanziellem Druck der Schimmelmann´s, diese ein Wochenendhausgebiet kreierten, mit Bedingungen, die nur die Nutzung einer Wochenendunterkunft (welches auch aus den Kaufverträgen vom Februar des Jahres 1938 hervorgeht) gestatteten.

Aus diesen ursprünglichen Gründen fehlt es für beide Stadteile seit Jahren an einer konkreten zeitgemäßen Anpassung und Überplanung der Gebiete. Eine Ausweitung dieser Gebiete um 950 Wohneinheiten plus der geplanten Nachverdichtung mit einem Zuwachs von über 3000 Einwohnern würde alle sozialen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sprengen.

Sprengen, weil es sich um 4 Planbereiche plus Nachverdichtung handelt, die es unmöglich machen eine zentralisierte Nahversorgung und Angebote der sozialen Infrastruktur wie Kindergärten oder Schulen zu entwickeln.

In dieser Situation sind nur die Planungen aus dem ISEK mit den entsprechenden Daten für den Masterplan Verkehr aus den aufgeführten Position realitätsnah.

[REDACTED]

[REDACTED]

Begründung zu B. Wandlung von Schulwegen, bzw. Anlieger-Haupterschließungsstraßen zu Hauptverbindungsstraßen

Die Wandlung der Straßenzüge Ahrensfelder Weg und Starweg von Haupterschließungsstraßen zu Hauptverbindungsstraßen widerspricht den Handlungsvorgaben der Lärmschutzverordnung. Der Status Quo für das Verkehrsbild des übergeordneten Ahrensburger Verkehrsnetzes weist für die Hagener Allee Süd eine 50%g höhere Verkehrsdichte als der Starweg auf. Eine Streckenbelegung der Durchgangsverkehre wurde im Masterplan Verkehr für die Straßenzüge Hagener Allee und Starweg von den Planern nicht dargestellt.

Nach dem vorgelegten F Plan Entwurf soll die Hauptverbindungsstraße Hagener Allee, die mit breiten beidseitigen Fußwegen, Radwegen und teilweise mit Fahrradschutzstreifen ausgestattet und zu über 2/3 durch unbewohntes Gebiet führt und seit über 45 Jahren die Hauptverbindungsstraße von der Bogenstraße, dem Bargenkoppel Redder bis zur Straße „Am Hagen“ ist, als Hauptverbindungsstraße entwidmet werden.

Im Masterplan Verkehr wurde bedingt durch die Ansiedlung von Discountern im Umfeld des Gewerbegebietes West, der Ansiedlung von Bäckereien und Discountern an der Brückenstraße, durch die Ausweitung der Wohngebiete Kirschplantage und Hagenau an der Bogenstraße eine höhere Verkehrsdichte als die des Starwegs ermittelt.

Dafür soll unverständlicher Weise, die Zuordnung zu Hauptverbindungsstraßen auf den Ahrensfelder- und dem Starweg, die bisher nur die Definition Sammel- bzw. Haupterschließungsstraße haben und Schulwege für unsere Schulanfänger des Waldgutes und Ahrensfeldes sind, verlagert werden.

Es erweckt sich der Eindruck, dass durch diese Maßnahme über den Ahrensfelder und Starweg eine Verdeckte Verbindung von der L 82 / B 75 alt, die Kuhlenmoortrasse zum Ostring entwickelt werden soll.

Die Straßenstruktur des Waldgutes trägt eine zusätzliche Verkehrsbelastung aus den vorab unter **A** genannten Gründen nicht.

Begründung zu C. Erschließung neuer Gewerbegebiete an der A1

Grunddaten, nach denen das Verkehrskonzept, der Masterplan Verkehr, die Grundversorgung, die Staatlichen Grundleistungen, das Wohnungspotenzial und die Versorgungsleistungen kalkuliert werden, müssen einen verbindlichen Charakter haben, um alle diese Werte verbindlich und verlässlich zu erstellen.

Die Verknüpfung der Grunddaten zu den ausgelegten Begründungsdaten der Entwürfe sind nicht nachvollziehbar.

So ist es nicht nachvollziehbar, dass innerhalb von 6 Jahren Planungen in unüberschaubaren Größenordnungen umgeworfen werden und die Bürger keine klare Linie einer Stadtstrategie erkennen können.

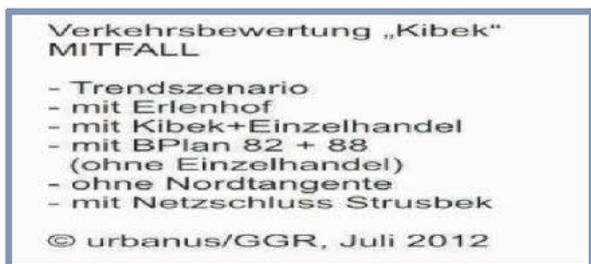
Der Masterplan Verkehr lässt z.B. **keine** ausführliche verknüpfte Beschreibung eines Planfalls zur Erweiterung und Ansiedlung der Gewerbefläche BAB 1. Mit der angestrebten Nord-Südtangente und den möglichen Nutzen daraus erkennen.

Im Masterplan Verkehr wurde 2012 die Zusammenfassende verkehrliche Bewertung von Urbanus zum möglichen Gewerbegebiet an der A1 so dargestellt:



Das konkrete Vorhaben, aber auch generell eine weitere gewerbliche Ansiedlung an der BAB-Anschlussstelle Ahrensburg kann von der bestehenden Straßeninfrastruktur im Nahbereich nicht mehr problemlos aufgenommen werden.

*Die Auswirkungen auf das Ahrensburger Stadtgebiet werden durch die direkte Autobahnanbindung zwar gemildert, **allerdings** wird es speziell für den Braunen Hirschen und die Lübecker Str. Zusatzbelastungen geben, die unter Verträglichkeitsgesichtspunkten kritisch zu sehen sind.*



Eine mögliche Südumfahrung würde rund 1.000 Kfz/24h aus dem Vorhabengebiet „übernehmen“ und vor allem den Straßenzug Brauner Hirsch / Dorfstr. entlasten, dennoch verbleibt die Gesamtbelegung in einer Größenordnung, die eine Realisierung Weiterhin sehr schwierig macht.

Diese Berechnung und Darstellung ist für den Süden ohne den Einfluss der Ausweitung des im F Plan Entwurfs dargestellten Erweiterung um über 500 WE, ohne den Umzug der bekannten Einzelhandelsgeschäfte vom Norden des Kornkamps zum Kornkamp Süd, ohne die Ausweitung des Heimwerkermarktes am Beimoorweg, ohne die Anbindung der Nordtangente an den Kornkamp und ohne das heutige Wissen, dass Ahrensburg schon 2016 die angedachte Einwohnerzahl von 2030 (34000) erreicht hat errechnet worden.

Obwohl es immer wieder dargestellt wird, dass die Nordtangente keine verkehrlichen Auswirkungen auf den Süden hat, ist es kaum Vorstellbar, dass Verkehrsteilnehmer, die durch die Verkehrsberuhigung am Schloss, von der Lübecker Str. kommend über den ertüchtigten Kornkamp Nord vom Kornkamp Süd sich wieder in entgegengesetzter Richtung durch die Ahrensburger Innenstadt quälen, wenn sie schnell und auf kürzerem Wege über das Waldgut oder Ahrensfelde nach Hamburg kommen.

Der nachweisliche Anstieg der Verkehrsbelastung des südlichen Bereiches Ahrensburgs und der nun im F-Plan aufgenommenen ***gewerbliche Ansiedlung an der BAB-Anschlussstelle Ahrensburgs, kann, so vom Planer beschrieben, von der bestehenden Straßeninfrastruktur im Nahbereich das entstehende Verkehrsvolumen nicht mehr problemlos aufgenommen werden.**

[REDACTED]

Verkehrszählung **2014** ergaben eine Verkehrsmenge von **7500 Kraftfahrzeugen**, die von dem Planer Urbanus für das Jahr 2025 ohne die im F-Plan Entwurf vorgesehene Erweiterung um über 500 WE und dem möglichen Gewerbegebiet im Süden Ahrensburgs berechnet wurde.

Langfristig, Zukunftsorientiert und Verkehrspolitisch ist es durch die im F / L Plan aufgeführten Zuwachsplanungen und die schon heute auf 34000 EW angewachsene Einwohnerzahl, unumgänglich für Ahrensburg einen ganzheitlichen Planungskorridor Nord/Südumfahrung in den F / L Plan aufzunehmen.

Sehr geehrte Frau Soltek, wir bitten Sie, unsere Eingabe auch an Ahrensburgs politische Gremien weiterzuleiten.

Mit den besten Grüßen

[REDACTED]
[REDACTED]

* Verkehrsuntersuchung Urbanus zum Vorhaben Einzelhandel an der BAB 1 Aussagen der Folie 9

[REDACTED]
[REDACTED]

Stadt Ahrensburg Rathaus Stadtplanung
Frau Stefanie Soltek
Manfred-Samusch-Straße 5

22926 Ahrensburg

Ahrensburg, den 12.12.2016

Stellungnahme zum Entwurf FNP 2016 / Stadt Ahrensburg vom Oktober 2016

Diese Stellungnahme bezieht sich auf den seit Anfang Oktober 2016 im Ahrensburger Rathaus öffentlich ausgelegten Flächennutzungsplan incl. der Begründung sowie dem Landschaftsplan, dessen Erläuterungsbericht (Entwurf) vom 10. Juni 2016 und dem Umweltbericht zum Entwurf des FNP, ebenfalls vom Juni 2016.

Auf Grund der erheblichen Änderungen in der Planung gegenüber der Veröffentlichung des ISEK und der vorangegangenen Entwürfe, müssen wir Einwände geltend machen, da wir unzumutbare Beeinträchtigungen für uns und unsere Nachbarn bei einer Umsetzung der Pläne erkennen.

Wir gliedern die nachfolgende Stellungnahme in einen ersten Teil, der unsere Bedenken bezüglich der infrastrukturellen Überlastung der Ortsteile Waldgut Hagen und Siedlung Hagen darlegt und einen zweiten Teil, der sich auf die Auswirkungen der Planung auf unseren unmittelbaren Nachbarschaftsbereich im Landschaftsschutzgebiet am östlichen Vogelsang bezieht. Abschließend möchten wir Anregungen formulieren, um die Beeinträchtigungen der Anlieger und die Zerstörung des Landschaftsschutzgebietes auf ein zumutbares Maß zu begrenzen.

1.1. Infrastrukturelle Überlastung der Ortsteile Waldgut Hagen und Siedlung Hagen

Die Zukunftswerkstatt für die städtebauliche Entwicklung Ahrensburgs bis 2025/30 hat unter erheblicher Beteiligung der Bürger ein "**moderates qualitatives Wachstum**" durch eine Bevorzugung von **Innenverdichtung vor Außenentwicklung** als Leitgedanken formuliert. Dies wurde auch als Kernaussage für das ISEK von der Ahrensburger Verwaltung übernommen und am 31.05.2010 mit großer Mehrheit beschlossen.

Dieser Leitgedanke wird von der aktuellen Planung insbesondere für den Ortsteil Hagen konterkariert. Vier von fünf Potentialflächen, die im ISEK ausdrücklich nicht zur Umsetzung empfohlen wurden und jetzt dennoch Bestandteil der aktuellen Planung sind (ohne weitere Begründung), befinden sich im Ortsteil Hagen. Bei einer gesamten Planung von 1411 Wohneinheiten auf Potentialflächen in städtischem Zugriff mit einer hohen

Umsetzungswahrscheinlichkeit innerhalb der nächsten fünf Jahre, entfallen alleine 925 WE (mehr als 65 %) auf den Hagen (Begründung zum FNP Entwurf 2016, Seite 85 ff.). Die sich daraus ergebenden infrastrukturellen Belastungen insbesondere im Bezug auf den Baustellenverkehr und die anschließende erhebliche Zunahme des Individualverkehrs durch die neuen Anlieger, erweisen sich für die Altanlieger als besonders prekär, wenn man berücksichtigt, dass gemäß der aktuellen Planung auch die Hagener Allee als Verkehrsachse entfällt.

Es verbleiben also nur drei Zufahrtswege, Brauner Hirsch, Ahrensfelder Weg sowie die Dorfstraße in Ahrensfelde. Letztere ist zu den Hauptverkehrszeiten schon jetzt erheblich überlastet. Der Braune Hirsch ist aufgrund des beschränkten Bahnübergangs in seiner Kapazität eingeschränkt. Die Zufahrt über Aalfang und Ahrensfelder Weg ist wegen der Durchfahrts Höhe an der U-Bahnbrücke nur sehr eingeschränkt für den Baustellenverkehr geeignet. Die in der Vergangenheit diskutierte Süd-Umgehung, die eine zusätzliche Zuwegung darstellen könnte, ist nicht mehr Bestandteil der Planung.

Die im Plan ausgewiesenen Hauptverkehrsachsen (gelb) sind teilweise eng (Starweg) und in einem schlechten Erhaltungszustand (Hagener Allee). Bereits der aktuelle Busverkehr führt teilweise zu Behinderungen. Daher ist zu erwarten, dass sich der Baustellenverkehr und später auch der Individualverkehr der neuen Anlieger auf alternative Routen (z.B. Vogelsang) verlegt. Gerade bei ohnehin schon angegriffenen Straßendecken (Vogelsang) ist zu befürchten, dass insbesondere der schwere Baustellenverkehr zu weiteren Beschädigungen führt, für deren Behebung schlussendlich die Altanlieger mit aufkommen müssen wenn eine Erneuerung der Straße unumgänglich wird.

Um zu veranschaulichen, welchen Belastungen die Altanlieger durch die geplante Neubebauung von 925 WE innerhalb der nächsten fünf Jahre ausgesetzt wären, kann man das Neubaugebiet Erlenhof mit gerade einmal ca. 360 WE im Vergleich betrachten. Im Gegensatz zu diesem reinen Neubaugebiet, dessen Anlieger sich vor dem Kauf einer Immobilie über die Belastungen einer intensiven Bautätigkeit und die Unwägbarkeiten einer Nachbarschaftsbebauung im Klaren sind, werden im Hagen Altanlieger über die o.g. Belastungen hinaus mit nicht zu erwartenden erheblichen Eingriffen in ihr gewachsenes Umfeld und bestehende Landschaftsschutzgebiete konfrontiert. Zudem sollen diese Eingriffe auf einer sehr kurzen Zeitachse erfolgen. Dies wird zu drastischen punktuellen Belastungen im Bezug auf Geräuschemissionen und Baustellenverkehr führen.

Die aktuelle Planung widerspricht zudem nicht nur völlig dem Leitbild eines "moderaten qualitativen Wachstums" sondern auch wesentlichen Teilen des ebenfalls ausliegenden Erläuterungsberichts (Entwurf) zum Landschaftsplan.

Zitat / Erläuterungsbericht zum LP 2016 / Seite 37/ Ziele: "... Die Landschaftsräume rund um Ahrensfelde als historisch gewachsene, vielfältige und regionaltypische Kulturlandschaft einschließlich der baulichen Strukturen zu erhalten und zu entwickeln, sowie Zersiedelung, Zerschneidung und Zerstörung von derzeit ungestörten Landschaftsräumen zu vermeiden. Gem. §3 Abs. 1 der Verordnung des Landschaftsschutzgebietes Ahrensfelde sind innerhalb des LSSG diverse Maßnahmen verboten, die geeignet sind, das Landschaftsbild zu verunstalten."

und weiter auf Seite 42/ Maßnahmen: "...Vorrangige Maßnahme für Freizeit und Erholung im städtischen Umfeld ist der Schutz der störungsarmen Erholungsräume im Forst Beimoor und Forst Hagen sowie der strukturreichen landwirtschaftlich genutzten Landschaftsräume von Wulfsdorf und Ahrensfelde. **Eine weitere bauliche Entwicklung ist hier auszuschließen um diese für die Erholungsnutzung besonders geeigneter Bereiche vor einer Zersiedelung zu bewahren.** Die Begrenzung der baulichen

Entwicklung dient darüber hinaus den Freiheiten der für die Landschaftswahrnehmung wichtigen Landschaftsfenster zwischen Ahrensfelde und Siedlung Hagen ..."

Abschließend ist ergänzend festzustellen, dass die Planung von überwiegend Einfamilien- und Doppelhäusern (niedrige bis mittlere Baudichte/ GRZ 0,2 bis 0,4) zwar theoretisch zur Struktur des Bestandes passt, aber der demografischen Entwicklung zuwider läuft:

Begründung zum FNP/ Seite 78: "Die Zunahme der Ein- und Zweipersonenhaushalte bei gleichzeitiger Abnahme der Mehrpersonenhaushalte (zu viele Einfamilienhäuser) ist noch nicht zu Ende."

2.1 Auswirkungen der Planung auf das Landschaftsschutzgebiet am östlichen Vogelsang

Nachfolgend möchten wir unsere erheblichen Bedenken bezüglich des geplanten Eingriffs in das seit 1964 bestehende Landschaftsschutzgebiet Ahrensfelde entlang der Ostseite des Vogelsangs darlegen.

Entsprechend der Vorstellung des ISEK war dieser Bereich noch im Vorentwurf des FNP vom 02.06.2014 nicht als Fläche für zukünftige Wohnbebauung ausgewiesen. Abweichend davon findet sich dann in der Version des FNP Entwurfs vom 19.03.2015 ein Bereich für Wohnbebauung mit einer Grundflächenzahl von 0,2. Der zugehörigen Begründung kann man auf Seite 84 eine Planung von 38 WE entnehmen. In der aktuell vorliegenden Version der Begründung zum FNP weist die Planung bereits 50 WE aus, was bei einer GRZ von 0,2 einer zweireihigen Bebauung mit Einzelhäusern von ca. 80qm Baugrundfläche auf ca. 400qm Grundstücken entspricht. Sollte, der im nördlichen Bereich befindliche geschützte Knick durchgängig erhalten bleiben, wäre zudem die Anlage einer Stichstraße zur Erschließung der Parzellen notwendig. Um sich die Größenordnung dieser Neubebauung zu veranschaulichen, sei das Baugebiet "Wilde Rosen" in Wulfsdorf mit ebenfalls 50 WE genannt.

Daher müssen wir auch der Behauptung (Begr. z. FNP/ Seite 87) widersprechen, es handle sich dabei um eine "logische Ergänzung der Bebauung". Dies wäre allenfalls eine lockere einreihige Bebauung mit direkter Zuwegung vom Vogelsang, welche aufgrund des nördlich gelegenen geschützten Knicks nur im südlichen Verlauf des Vogelsangs umsetzbar wäre. Eine zweireihige Bebauung mit dazwischen liegender Stichstraße und 50 WE stellt faktisch ein Neubaugebiet mit erheblichem Eingriff in das bestehende Landschaftsschutzgebiet und einer deutlichen Veränderung des Charakters der Siedlungsgrenze dar. Entsprechend der ursprünglichen Vorgaben des ISEK war die Fläche ausdrücklich nicht zur Bebauung empfohlen und wird auch im Vorentwurf des FNPs von 2014 nicht als Potentialfläche ausgewiesen. Das geschieht erst im im FNP Vorentwurf 2015 und wird im dazugehörigen Entwurf des Landschaftsplans als Fläche mit besonderem Klärungsbedarf ausgewiesen, da eine Bebauung die explizit gewünschten "offenen Sichtachsen und erlebbaren Siedlungsgrenzen" zerstören würde. Im Zusammenhang mit den darüber hinaus bestehenden Datenlücken im Bezug auf naturschutzrechtliche Belange, fragen wir uns ernsthaft, wie es überhaupt zu einer Ausweisung dieser Potentialfläche kommen konnte ?

Weiterhin widersprechen wir der Behauptung, bei dem ausgewiesenen Bereich handle es sich um ein Gebiet von "geringer naturschutzfachlicher Wertigkeit" (Begr. z. FNP/ Seite 87). Geologisch betrachtet, befinden wir dort im Rückenbereich einer eiszeitlichen Endmoräne, deren deutlichste Spuren die Erhebungen der Wartenberge darstellen. In der Abschmelzphase hinterließ der sich zurückziehende Gletscher erhebliche Mengen an

bindigem Geschiebelehm und Mergel. Gemäß einer uns vorliegenden Bodenuntersuchung durch Dipl.Ing. Rainer J. Pingel, einem Sachverständigen für Geotechnik, reichen diese wasserabsperrenden Schichten in Tiefen bis über sieben Meter.

Dies ist auch der Grund für die im fraglichen Bereich befindlichen Vorfluter und den Wasserlauf des Ahrensfelder Abflussgrabens. Da das Oberflächenwasser nicht im Grund versickern kann, bilden sich in den Senken der Grünflächen und Äcker immer wieder Überschwemmungsbereiche, vor allem während niederschlagsreicher Jahreszeiten und nach der Schneeschmelze.

Dieser Umstand sorgt für ein vielfältiges Vorkommen an Kröten, Fröschen, Lurchen, Schlangen und Schnecken sowie anderen Kleintieren, die wiederum ein reichhaltiges und attraktives Nahrungsangebot für Großvögel darstellen. Tatsächlich wird der Bereich von Graugänsen, Fischreiher, Kranichen und Weißstörchen frequentiert. Teilweise rasten zeitgleich über 100 Graugänse auf den offenen Flächen. Etymologisch hat das Wort "Vogelherd", abgeleitet vom Begriff "Herde", die Bedeutung eines Versammlungsplatzes von Zugvögeln. Der Straßename "Hinterm Vogelherd" verweist also auf einen Bereich, der für Zugvögel bereits seit langer Zeit eine besondere Attraktivität besitzt. Aus den Erzählungen alteingesessener Anwohner wissen wir, dass sich dort noch bis in die 1950er Jahre ein kleines Moor mit teils offenen Wasserflächen befand. Dieses trocknete mit dem Bau der Straßenkanalisation und der damit verbundenen örtlichen Durchdringung der wasserabsperrenden Schichten langsam aus.

Der Bau von Wohnhäusern in diesem Bereich würde die Austrocknung des Habitats weiter vorantreiben, da die Durchdringung der bindigen und nicht tragfähigen Lehm- und Mergelschichten für eine sichere Gründung der Fundamente notwendig wäre, insbesondere da für Kellerräume aufgrund der häufig vorherrschenden Stauwasserzustände in Verbindung mit Sicherungsmaßnahmen gegen Methangas sogenannte weiße Wannen eine hohe Tragfähigkeit des Untergrunds voraussetzen. Im fraglichen Bereich befinden sich die mit R14 und R15 bezeichneten Flächen aus der Studie zum Methanbildungspotential von 2009 mit der Handlungspriorität 1.

Gemäß der bereits vorangehend angeführten Bodenuntersuchung von Herrn Pingel finden sich im Bodenprofil in Tiefen zwischen zwei und vier Metern Schichten, von teils weichem bis breiigem Geschiebelehm mit Einlagerungen von Sickerwasser. Diese müssten bis auf die darunter befindliche tragfähige Sandschicht ausgehoben werden, was notwendigerweise eine zunehmende Trockenlegung der angrenzenden Flächen nach sich ziehen würden.

Da der durch die ausgewiesene Fläche verlaufende Ahrensfelder Abflussgraben ein geschütztes Fließgewässer darstellt und ohnehin seit dem Bau der Umgehungsstraße unter unzureichendem Zufluss leidet, würde sich eine weitere Austrocknung des Bereiches verheerend auf die Funktion dieses Fließgewässers als Arten- und Biotopschutz auswirken.

Zitat / Erörterung zum LSP 2016 Seite 32: "Der Ahrensfelder Abflussgraben und sein Nebenlauf, die Tarpenbek, unterliegen häufigem Wassermangel, was sich negativ auf die Ökologie des Gewässersystems in der Ahrensfelder Landschaft auswirkt. Seit dem Bau des Ostringes ist das Gewässereinzugsgebiet reduziert weil der östlich des Ringes gelegene Teil (Gebiet Ahrensburger Redder) abgetrennt wurde und mit der Straßenentwässerung nach Norden abgeführt wird. Im Rahmen einer Wasserwirtschaftliche Untersuchung sollten Aufwand, Nutzen und technische Machbarkeit einer Rückanbindung an das alte Gewässersystem geprüft werden. Seite 31: Schaffung von Lebensräumen durch eine Erhöhung der Gewässerstruktur: Die Gewässerläufe haben für den Arten und Biotopschutz sowie für den Biotopverbund eine sehr hohe Bedeutung. durch Verbesserungen der Gewässerstruktur lassen sich weitere differenzierte

Lebensräume schaffen die wiederum Trittsteinbiotope zwischen den Kernlebensräumen darstellen."

und Begründung zum FNP/ Seite 147 / Schutzgebiete: "... Darüber hinaus unterliegen bestimmte Biotoptypen aufgrund ihrer besonderen Bedeutung dem Schutz als Gesetzlich geschütztes Biotop gemäß § 30 BNatSchG. Hierzu gehören im Stadtgebiet von Ahrensburg:

- die natürlichen und naturnahen Abschnitte von Aue, Hopfenbach, Stellmoorer Quellbach, Moorbek und allen weiteren Fließgewässer und Binnengewässer wie der Bredenbecker Teich einschließlich ihrer Ufer und der dazugehörigen uferbegleitenden natürlichen und naturnahen Vegetation und Verlandungsbereiche...)

Die geplante Bebauung trifft in ihrer Konsequenz also keineswegs einen Bereich von "geringer naturschutzfachlicher Wertigkeit" sondern läuft den erklärten Bemühungen des Natur und Gewässerschutzes diametral entgegen.

In der einzelfallbezogenen Auswirkungsprognose W12/ Seite 100 bis 105/ Umweltbericht zum Entwurf des FNP 2016, wird festgestellt, dass mit erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu rechnen ist. Gleichzeitig wird unter "Prüfung von Planungsalternativen / Begründung der Auswahl" behauptet, dass bei einer Ausweisung von Ersatzflächen an anderer Stelle in Ahrensburg mit deutlich negativeren Auswirkungen zu rechnen sei. Diese Behauptung ist nicht tragfähig, da im selben Textabschnitt Datenlücken eingeräumt werden, Zitat: "Es bestehen Datenlücken hinsichtlich der folgenden Aspekte, die auf den nachgeordneten Ebenen abschließend zu beantworten sind:

- Ermittlung der faunistischen Bedeutung des Raums, Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen
- Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange
- Prüfung der Beeinträchtigung von LRT innerhalb des FFH-Gebietes „Kammolchgebiet“ Höltigbaum / Stellmoor“ (FFH DE 2327-301)"

Wir sind der Auffassung, dass gerade die zulassungskritischen ungeklärten Sachverhalte bezüglich der Nähe des Areals zu dem Kammolchgebiet eine derartige Begründung nicht zulassen, insbesondere, da mögliche Alternativflächen auf politischen Beschluss hin nicht offengelegt werden (Begründung zum FNP/ Seite 85) und sich somit einer kritischen und nachvollziehbaren Vergleichsprüfung entziehen.

Wir haben ernsthafte Bedenken, dass die kurzfristige Verfügbarkeit der Fläche sowie wirtschaftliche Interessen für die Ausweisung als Potential-Fläche den entscheidenden Einfluss hatten und durch kurzfristige Maßnahmen möglicherweise Fakten geschaffen werden, bevor offene Fragen hinsichtlich der ökologischen Bedeutung des Areals abschließend beantwortet werden können. Daher behalten wir uns die Nachreichung weiterer Eingaben vor, sobald neue Erkenntnisse zu den ungeklärten Sachverhalten vorliegen.

3.1 Anregungen zur Minimierung der entstehenden Belastungen für Umwelt und Altanlieger durch die notwendige Schaffung von Wohnraum in Ahrensburg

Abschließend möchten wir Anregungen formulieren, die die Belastungen für die Altanlieger auf ein Maß herabsetzen, wie es als Ergebnis der Zukunftswerkstatt bereits im ISEK unter Beteiligung der betroffenen Bürger vereinbart wurde.

Die teilweise mehrfache Größe der Neubauareale im Ortsbereich Hagen im Vergleich zu den im ISEK bezeichneten Flächen sollte auf das ursprünglich im Bürgerkonsens

vereinbarte Maß reduziert werden, um damit einer zumutbaren Belastung der Anlieger entgegen zu kommen.

Alle vom ISEK ausdrücklich nicht zur Bebauung empfohlenen Gebiete sollen aus der Liste der Potentialflächen ausgenommen werden. Allenfalls sollte eine lockere Randbebauung der offenen Straßenseiten von Starweg, Spechtweg und Ginsterweg ermöglicht werden, die aber der Vorgabe des Landschaftsplans nach "erlebbarer Siedlungsgrenzen und freien Sichtachsen" Rechnung tragen.

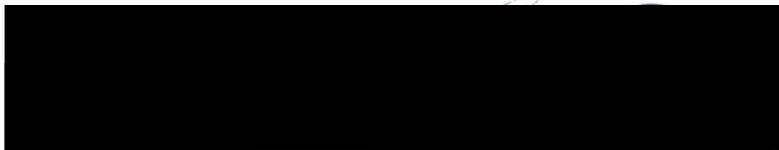
Das Landschaftsschutzgebiet Ahrensfelde (das einzige Landschaftsschutzgebiet Ahrensburgs) sollte in seinem Bestand gesichert und im Bereich der ökologisch wichtigen Wasserläufe und Feuchtbiotope renaturiert werden, auch um den besonderen Naherholungswert für die Bürger und künftige Generationen zu bewahren. Bauliche Eingriffe, die in irgendeiner Weise nachteilig auf das Schutzgebiet einwirken, sind auszuschließen.

Alternative Potentialflächen (ggf. nordöstlich der B75 gelegene und nicht dem Landschaftsschutz unterliegende Flächen) sollten offen benannt und ehrlich diskutiert werden, um die unangemessene und einseitige Belastung des Ortsteils Hagen in der aktuellen Planung zu entschärfen und die Belastungen durch Neubau und Verkehrsaufkommen gerechter auf das gesamte Stadtgebiet zu verteilen.

Die bereits jetzt in Hauptverkehrszeiten prekäre Verkehrssituation an den wenigen Zuwegungen zum Ortsteil Hagen sollte neu überdacht und durch geeignete Maßnahmen entschärft werden. Eine drohende Sperrung der Hagener Allee sollte die Situation nicht zusätzlich verschärfen, zumal es sich dabei um eine historische Verkehrsachse handelt, die in weiten Teilen durch unbebautes Gebiet verläuft, in dem keine Belastung durch den Verkehr für direkte Anlieger entsteht. Durch das durchgängige, den Verkehr bremsende Kopfsteinpflaster im zentrumsnahen Abschnitt der Hagener Allee ist auch keine übermäßige Zunahme des Verkehrs zu befürchten.

Abschließend verleihen wir der Erwartung Ausdruck, dass die Darlegung unserer Einwände zu einer Rücknahme der ausgewiesenen Potentialfläche östlicher Vogelsang sowie eine Reduzierung der geplanten Wohneinheiten auf das im FNP 2015 beschriebene Maß erfolgt.

Mit freundlichen Grüßen,



Ahrensburg, den 12.12.2016, 

Sehr geehrte Damen und Herren
in der „Planungsabteilung“ des Ahrensburger Rathaus,

ich möchte zum ausgelegten Flächennutzungsplan wie folgt Stellung nehmen:

- Wie kann es sein, dass Flächen wie z.B. **südliche Vogelsang** als mögliches Bebauungsgebiet ausgewiesen werden?
- Heute handelt es sich um Landschaftsschutzgebiet, eine sehr große Tierwelt und ist hier anwesend!
- In Verbindung mit und in der Nähe zum Höltigbaum ein Lebensraum für Tiere mit besonderer Schutzpflicht (s. NABU-Stellungnahmen)!
- Warum wird der Empfehlung eines Fachplaners, die/der sich hier für die Erhaltung un bebauter Flächen ausgesprochen hat, nicht gefolgt?
- Warum stehen Flächennutzungs-Interessen vor denen der Naturbedürfnisse?
- Wie soll der südliche Bereich in Ahrensburg bei den gesamten möglichen Bebauungsflächen den Verkehr aufnehmen (insbesondere Vogelsang / Ahrensfelder Dorfstrasse)?

Ich persönlich sehe hier wir die meisten Menschen in unser Stadt ebenfalls erhebliche Probleme. Vielfache Bürgerproteste werden die Folge sein.

Der Bürger hat das Gefühl, dass das Wohnumfeld (ähnlich Erlenhof) **nachhaltig zerstört wird**.

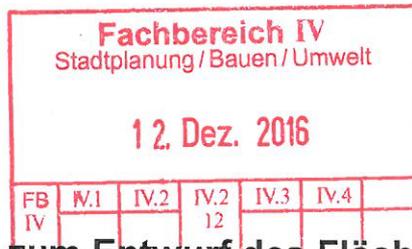
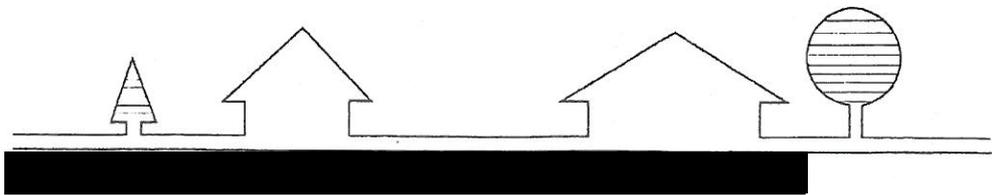
Warum muss die Stadt überhaupt wachsen, andere Städte haben sich auch von diesem Konzept trotz hoher Zuzugszahlen von Einwohnern verabschiedet und sind deshalb heute noch lebenswert.

Denn wenn es so weitergeht wie in den vergangenen Jahren, unterscheidet Ahrensburg sich bald nicht mehr von einem Hamburger Stadtteil.

Die Politik und die Planer dieser Stadt haben keine leichte Aufgabe, aber manchmal sind Sie sehr weit entfernt vom eigentlichen Projekt.

Viele Grüße,





Ahrensburg, den 7.12.2016

Stellungnahme zum Entwurf des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan-Entwurf mit Stand Oktober 2016 enthält die Leitlinien für die künftige Ahrensburger Stadtentwicklung. Für die südlichen Ortsteile Siedlung Am Hagen, Ahrensfelde und das Waldgut Hagen ergeben sich dabei erhebliche Änderungen gegenüber den Vorentwürfen. Bedenken und Anregungen gibt es hinsichtlich erkennbarer Defizite bei der Planung künftiger Wohnbauflächen und Verkehrsanlagen. Dazu wird wie folgt Stellung genommen:

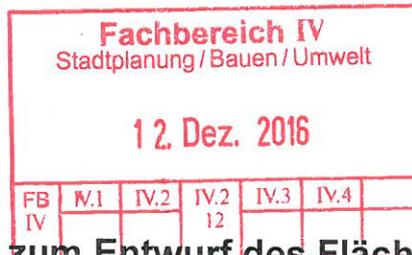
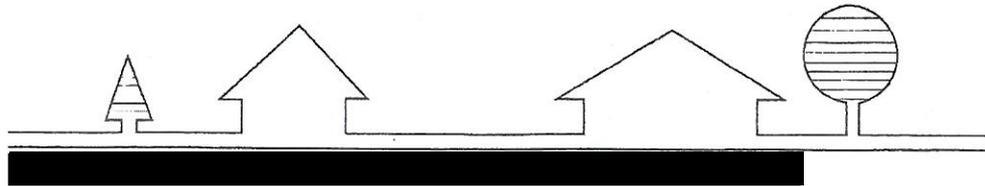
Die vorliegende Fassung des vorbereitenden Bauleitplans wird in einzelnen Teilen abgelehnt. Es wird gebeten, den Entwurf wie folgt zu ändern:

- 1. Die überhöhten Ausweisungen neuer Wohnbauflächen im Ahrensburger Süden sind im Interesse einer Ausgewogenheit im Stadtgebiet deutlich zu reduzieren.**
- 2. Am südlichen Stadtrand ist ein Trassensuchraum für eine Ortsumgehung auszuweisen, die den Straßenzug Dorfstraße/Brauner Hirsch dauerhaft vom massiven Durchgangsverkehr befreit und mit Tempo 30 verkehrsberuhigt. Sie soll unter Berücksichtigung ökologischer und archäologischer Belange südlich der Ortsteile Am Hagen und Ahrensfelde geführt werden und der Netzverknüpfung der Hamburger Straße (L82) mit dem Verlängerten Ostring (L224) sowie der BAB A1 dienen. Die Ortsumgehung mit einer voraussichtlichen Verkehrsbelastung von rund 10.000 Kfz/Tag ist als Landesstraße in der Baulast von Schleswig-Holstein zu klassifizieren.**
- 3. Der Straßenzug Dorfstraße/Brauner Hirsch ist nach Inbetriebnahme der Südtangente auf eine Erschließungsstraße zurückzustufen und im Abschnitt von der Straße Am Kratt bis zum Gut Stellmoor zu renaturieren. Dies hätte aus ökologischer und archäologischer Sicht deutliche Vorteile gegenüber dem Status quo.**

Begründung

Wohnbauflächen

Im F-Plan-Entwurf, der die Stadtentwicklung für die nächsten 15 Jahre aufzeigen soll, sind nach Angaben der Erläuterung neue Wohnbauflächen für das Stadtgebiet mit insgesamt 1.720 Wohneinheiten (WE) geplant. Davon sind rund 970 WE in den südlichen Ortsteilen Waldgut Hagen, Am Hagen sowie in Ahrensfelde und die weiteren 750 WE im übrigen Stadtgebiet vorgesehen. Bei einer durchschnittlichen Wohnungsbelegung von 3 Personen/WE würde die Einwohnerzahl der drei südlichen Ortsteile von derzeit rund 6.000 EW um ca. 3.000 (+50 %) auf annähernd 9.000 immens ansteigen. Im Großteil der Stadt würde die Einwohnerzahl von derzeit ca. 27.000 EW um nur rund 2.300 EW (+8 %) ansteigen - eine starke Unausgewogenheit der Wohnflächenplanung und ihrer Auswirkungen im Stadtgebiet! Die



Ahrensburg, den 7.12.2016

Stellungnahme zum Entwurf des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan-Entwurf mit Stand Oktober 2016 enthält die Leitlinien für die künftige Ahrensburger Stadtentwicklung. Für die südlichen Ortsteile Siedlung Am Hagen, Ahrensfelde und das Waldgut Hagen ergeben sich dabei erhebliche Änderungen gegenüber den Vorentwürfen. Bedenken und Anregungen gibt es hinsichtlich erkennbarer Defizite bei der Planung künftiger Wohnbauflächen und Verkehrsanlagen. Dazu wird wie folgt Stellung genommen:

Die vorliegende Fassung des vorbereitenden Bauleitplans wird in einzelnen Teilen abgelehnt. Es wird gebeten, den Entwurf wie folgt zu ändern:

- 1. Die überhöhten Ausweisungen neuer Wohnbauflächen im Ahrensburger Süden sind im Interesse einer Ausgewogenheit im Stadtgebiet deutlich zu reduzieren.**
- 2. Am südlichen Stadtrand ist ein Trassensuchraum für eine Ortsumgehung auszuweisen, die den Straßenzug Dorfstraße/Brauner Hirsch dauerhaft vom massiven Durchgangsverkehr befreit und mit Tempo 30 verkehrsberuhigt. Sie soll unter Berücksichtigung ökologischer und archäologischer Belange südlich der Ortsteile Am Hagen und Ahrensfelde geführt werden und der Netzverknüpfung der Hamburger Straße (L82) mit dem Verlängerten Ostring (L224) sowie der BAB A1 dienen. Die Ortsumgehung mit einer voraussichtlichen Verkehrsbelastung von rund 10.000 Kfz/Tag ist als Landesstraße in der Baulast von Schleswig-Holstein zu klassifizieren.**
- 3. Der Straßenzug Dorfstraße/Brauner Hirsch ist nach Inbetriebnahme der Südtangente auf eine Erschließungsstraße zurückzustufen und im Abschnitt von der Straße Am Kratt bis zum Gut Stellmoor zu renaturieren. Dies hätte aus ökologischer und archäologischer Sicht deutliche Vorteile gegenüber dem Status quo.**

Begründung

Wohnbauflächen

Im F-Plan-Entwurf, der die Stadtentwicklung für die nächsten 15 Jahre aufzeigen soll, sind nach Angaben der Erläuterung neue Wohnbauflächen für das Stadtgebiet mit insgesamt 1.720 Wohneinheiten (WE) geplant. Davon sind rund 970 WE in den südlichen Ortsteilen Waldgut Hagen, Am Hagen sowie in Ahrensfelde und die weiteren 750 WE im übrigen Stadtgebiet vorgesehen. Bei einer durchschnittlichen Wohnungsbelegung von 3 Personen/WE würde die Einwohnerzahl der drei südlichen Ortsteile von derzeit rund 6.000 EW um ca. 3.000 (+50 %) auf annähernd 9.000 immens ansteigen. Im Großteil der Stadt würde die Einwohnerzahl von derzeit ca. 27.000 EW um nur rund 2.300 EW (+8 %) ansteigen - eine starke Unausgewogenheit der Wohnflächenplanung und ihrer Auswirkungen im Stadtgebiet! Die

Einwohnerzahl von Ahrensburg wird sich auf Basis dieser Daten von heute nahezu 34.000 in Richtung 40.000 EW entwickeln.

Die angestrebte Zunahme der Wohnbevölkerung um 50 % allein im Ahrensburger Süden würde den vorhandenen Siedlungscharakter wesentlich verändern und mit infrastrukturellen Problemen belasten. Dies sind der stark zunehmende Autoverkehr, die nicht mehr ausreichende Kapazität von Kitas, Schulen und öffentliche Versorgungseinrichtungen. Auch ein Nahversorgungszentrum müsste geschaffen werden. Im derzeitigen F-Plan-Entwurf werden diese Auswirkungen nicht adäquat aufgezeigt. Dies wird als Mangel des Planwerkes bewertet, der zu beseitigen ist.

Straßenverkehr

Der alte F-Plan von 1974 enthält zur Führung des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs eine „Westtangente“. Diese Trassenidee wurde allerdings schon vor Jahren im Rahmen der Planung des Ostringes aufgegeben und kann nicht mehr realisiert werden. Der zunehmende Nord-Süd-Verkehr soll auch künftig auf der bereits heute überlasteten L 82 (früher B 75) durch die Innenstadt und auf dem Ostring geführt werden. Die Staus an den neuralgischen Knotenpunkten werden sich demzufolge weiter verstärken und zeitweilig zum Kollaps führen.

Zur Führung des Ost-West-Querverkehrs wurden im alten F-Plan weitsichtig zwei Trassen im Süden Ahrensburgs vorgesehen: Die innenstadtnahe sog. „Kuhlenmoortrasse“ parallel zur U-Bahnlinie U 1 und Verkehrsuntersuchungsflächen für eine Ortsumgehung am südlichen Stadtrand. Beide Trassen wurden von der Verwaltung nach kontroversen politischen Diskussionen ersatzlos aus der neuen Bauleitplanung herausgenommen. Für die Kuhlenmoortrasse ist dieses Vorgehen aus verschiedenen Gründen richtig. Für die Südtangente als verbleibender Querverbindung mit überregionaler Funktion ist diese Eliminierung jedoch ein gravierender Fehler. Die vor 4 Jahrzehnten erwarteten Verkehrszuwächse sind inzwischen eingetreten und werden sich in den nächsten 20 Jahren erheblich verstärken. Als fatale Folge würden zwei lebendige Ortsteile dauerhaft zentral zerschnitten werden und der Innenstadtverkehr einschließlich des ÖPNV würde zeitweilig kollabieren.

Bedenklich sind bei dem F-Plan-Entwurf auch zwei rechtliche Verkehrsaspekte:

1. Die Südtangente ist wesentlicher Bestandteil eines 1973 abgeschlossenen Vertrages zwischen der Stadt Ahrensburg und der damaligen Gemeinde Ahrensfelde. In diesem Vertrag wurden die Modalitäten für die Eingemeindung des kleinen Dorfes einschließlich der Planung einer Südumgehung durch Ahrensburg bzw. den Kreis Stormarn vereinbart. Die jetzige Herausnahme dieser Umgehungsstraße aus der Bauleitplanung stellt einen eklatanten Vertragsbruch dar, der das Vertrauen der Bevölkerung in rechtskonformes Verwaltungshandeln untergräbt.

2. Das überwiegend auf Hamburger Stadtgebiet liegende ehemalige militärische Sperrgebiet Höltigbaum wurde nach der Wende im Jahr 1995 als Truppenübungsplatz aufgegeben. In den folgenden Jahren bis zur Ausweisung des Höltigbaum als Naturschutzgebiet hat es die Ahrensburger Stadtverwaltung schuldhaft versäumt, sich um eine Planung der im F-Plan dargestellten Südtangente zu kümmern. Diese Planung hätte in das Unterschutzstellungsverfahren eingebracht werden müssen, da die F-Plan-Ausweisungen für die Kommune bindende Wirkung besitzen.

Es wird als Verpflichtung der Stadt angesehen, diese beiden Rechtsverstöße nun endlich in geeigneter Weise zu heilen. Ansonsten könnte eine verwaltungsjuristische Klärung erwogen werden.

Ein Rückblick in die Vergangenheit zeigt eine Diskontinuität bisheriger Verkehrsentwicklungsprognosen der Stadtverwaltung. So wurde auf Basis des Generalverkehrsplans im Jahre 2002 beim Ausbau vom Braunen Hirsch noch von einem Verkehrsaufkommen von 5.500 Kfz/Tag ausgegangen. Diese Zahl wurde bereits im Jahr 2009 durch gutachterliche Erhebungen auf 7.000 Kfz/Tag nach oben korri-

giert. Im „Masterplan Verkehr“ von 2012 wurden für die nächsten 15 Jahre Verkehrsbelastungen von 7.500 Kfz/Tag für den Braunen Hirsch und 6.500 Kfz/Tag für die Dorfstraße festgeschrieben. Diese Werte sind bereits jetzt überschritten. Die aktuellen Belastungen betragen aufgrund qualifizierter Zählungen der Anwohner 7.800 Kfz/Tag im Braunen Hirsch und bei 6.600 Kfz/Tag in der Dorfstraße.

Durch die o. g. geplante verstärkte Wohnbebauung im Ahrensburger Süden würde sich das derzeitige Verkehrsaufkommen in den betroffenen Ortsteilen sprunghaft erhöhen. Bei der o.g. Zahl von ca. 3.000 neuen Einwohnern und einer Motorisierungsziffer gemäß Masterplan von 0,6 würde der Autozuwachs rund 1.800 Kfz betragen und damit zusätzliche Quell- und Zielverkehre von ca. 3.600 Fahrten/Tag erzeugen. Davon würde ein Anteil von ca. 2.000 Kfz/Tag auf die Hauptverkehrsstraßen Dorfstraße und Brauner Hirsch entfallen.

Der näher rückende Bau der S4 mit zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg erfordert die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Brauner Hirsch. Die von der DB/NAH.SH geplante Straßenbrücke wird die Attraktivität der vorhandenen Route Brauner Hirsch/Dorfstraße - aber auch einer künftigen Südtangente - aufgrund kürzerer Fahrtzeiten deutlich erhöhen. Es ist mit Verkehrsverlagerungen von der staubelasteten Hamburger Straße (L82) und der Bünningstedter Straße/Reeshoop (L 225) in einer Größenordnung von ca. 2.000 Kfz/Tag zu rechnen.

Weitere Zuwächse von ebenfalls bis zu 2.000 Kfz/Tag, die im Masterplan Verkehr von 2012 nicht berücksichtigt sind, entstehen in den nächsten 15 Jahren im Ahrensburger Süden durch:

- neue Gewerbegebiete in Beimoor-Nord und -Süd sowie an der BAB A 1,
- Verkehrsverlagerungen nach dem Bau der Nordtangente,
- die überproportionale Verkehrszunahme im gesamten Kreis Stormarn sowie
- den im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 prioritär vorgesehenen Ausbau der B 404 zur Autobahn A21 zwischen der BAB A1 und der BAB A24.

Somit ergeben sich für den Zeitraum bis 2030 aktualisierte Prognosebelastungen für die Dorfstraße in Höhe von etwa 11.000 Kfz/Tag und für den Braunen Hirsch in Höhe von ca. 13.000 Kfz/Tag. Derartige Zuwächse in rund 15 Jahren um ca. 65% sind exorbitant hoch und für Ahrensburg einzigartig.

Fazit

Die massive Verdichtung der Wohnbebauung um 950 WE im südlichen Ahrensburg entspricht nicht den Ergebnissen der im Jahr 2008 von der Stadt unter Mitwirkung der Bürger/innen durchgeführten „Zukunftswerkstatt“ und auch nicht dem daraus entwickelten „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK). Mit dem ISEK wurde für Ahrensburg ein ausgewogenes und moderates Wachstum primär durch Innenverdichtung und sekundär durch Außenverdichtung beschlossen. Die Widersprüche zwischen ISEK und F-Plan-Entwurf sind nicht plausibel.

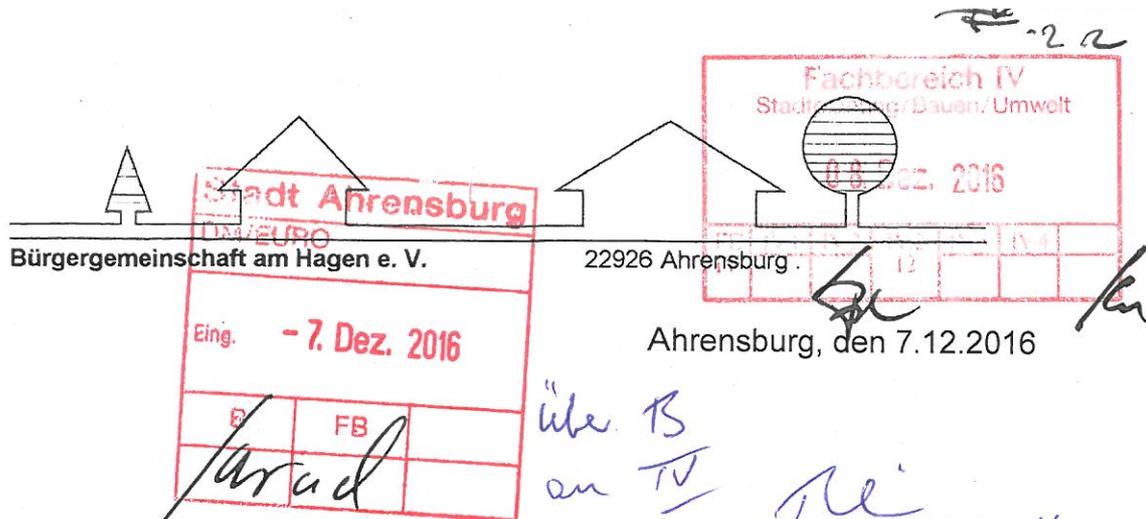
Die für das Jahr 2025 prognostizierten Kfz-Belastungen des Masterplans Verkehr sind für den Süden von Ahrensburg veraltet und keine geeignete Grundlage mehr für den Verkehr der Zukunft, dem die F-Plan-Ausweisungen gerecht werden müssen. Die überholten Prognosen müssen den erkennbaren kommunalen, aber auch regionalen und überregionalen Struktur- und Verkehrsentwicklungen realistisch angepasst werden. Erhöhte Sorge bereitet auch die stark zunehmende Verkehrsfährdung für Fußgänger, Radfahrer und für die Reiter in Ahrensfelde durch Geschwindigkeitsüberschreitungen insbesondere durch den überhohen Durchgangs-

verkehr. Die unzureichende Verkehrssicherheit auf dem Braunen Hirsch und der Dorfstraße mit schmalen Nebenflächen trifft insbesondere Kinder, die die Grundschule am Dänenweg besuchen und auf ihrem Schulweg die Fahrbahn der Dorfstraße bzw. vom Braunen Hirsch zweimal täglich überqueren müssen.

Die Bürger/innen im Ahrensburger Süden sind nicht bereit, der dynamisch steigenden Zunahme des Kfz-Verkehrs um ca. 65 % auf den vorhandenen Hauptverkehrsstraßen mit wachsenden Lärm- und Abgasimmissionen tatenlos zuzusehen. Durch aktuelle EU-Studien wurden gerade wieder die höchst gesundheitsschädlichen Wirkungen von Stickoxiden und besonders Feinstäuben nachgewiesen. An innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen in Ahrensburg kann den vorgenannten Gefahren wirkungsvoll nur durch Verlagerungen der massiven Durchgangsverkehre auf staufreie Ortsumgehungen wie einer Südtangente begegnet werden.

In den vergangenen fünf Jahren wurden der Stadtverwaltung und den politischen Gremien mittels einer Petition, einer Resolution von 800 Bürgern sowie durch öffentliche Demonstrationen wiederholt die Forderungen zur Planung einer Querverbindung am südlichen Stadtrand vorgetragen. Bisher leider ohne Erfolg! Dieses bürgerferne Verwaltungshandeln wird von breiten Kreisen der Bevölkerung in wachsendem Maße mit Unverständnis, Ärger und Verdrossenheit aufgenommen. Das Engagement von Verwaltung und Politik hinsichtlich einer zukunftsweisenden konzeptionellen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur unserer Stadt wird den Erwartungen und der Verantwortung der demokratischen Institutionen nicht gerecht.





Stellungnahme zum Entwurf des Flächennutzungsplans 7.12.16

Der Flächennutzungsplan-Entwurf mit Stand Oktober 2016 enthält die Leitlinien für die künftige Ahrensburger Stadtentwicklung. Für die südlichen Ortsteile Siedlung Am Hagen, Ahrensfelde und das Waldgut Hagen ergeben sich dabei erhebliche Änderungen gegenüber den Vorentwürfen. Bedenken und Anregungen gibt es hinsichtlich erkennbarer Defizite bei der Planung künftiger Wohnbauflächen und Verkehrsanlagen. Dazu wird wie folgt Stellung genommen:

Die vorliegende Fassung des vorbereitenden Bauleitplans wird in einzelnen Teilen abgelehnt. Es wird gebeten, den Entwurf wie folgt zu ändern:

1. Die überhöhten Ausweisungen neuer Wohnbauflächen im Ahrensburger Süden sind im Interesse einer Ausgewogenheit im Stadtgebiet deutlich zu reduzieren.
2. Am südlichen Stadtrand ist ein Trassensuchraum für eine Ortsumgehung auszuweisen, die den Straßenzug Dorfstraße/Brauner Hirsch dauerhaft vom massiven Durchgangsverkehr befreit und mit Tempo 30 verkehrsberuhigt. Sie soll unter Berücksichtigung ökologischer und archäologischer Belange südlich der Ortsteile Am Hagen und Ahrensfelde geführt werden und der Netzverknüpfung der Hamburger Straße (L82) mit dem Verlängerten Ostring (L224) sowie der BAB A1 dienen. Die Ortsumgehung mit einer voraussichtlichen Verkehrsbelastung von rund 10.000 Kfz/Tag ist als Landesstraße in der Baulast von Schleswig-Holstein zu klassifizieren.
3. Der Straßenzug Dorfstraße/Brauner Hirsch ist nach Inbetriebnahme der Südtangente auf eine Erschließungsstraße zurückzustufen und im Abschnitt von der Straße Am Kratt bis zum Gut Stellmoor zu renaturieren. Dies hätte aus ökologischer und archäologischer Sicht deutliche Vorteile gegenüber dem Status quo.

Begründung

Wohnbauflächen

Im F-Plan-Entwurf, der die Stadtentwicklung für die nächsten 15 Jahre aufzeigen soll, sind nach Angaben der Erläuterung neue Wohnbauflächen für das Stadtgebiet mit insgesamt 1.720 Wohneinheiten (WE) geplant. Davon sind rund 970 WE in den südlichen Ortsteilen Waldgut Hagen, Am Hagen sowie in Ahrensfelde und die weiteren 750 WE im übrigen Stadtgebiet vorgesehen. Bei einer durchschnittlichen Wohnungsbelegung von 3 Personen/WE würde die Einwohnerzahl der drei südlichen Ortsteile von derzeit rund 6.000 EW um ca. 3.000 (+50 %) auf annähernd 9.000 immens ansteigen. Im Großteil der Stadt würde die Einwohnerzahl von derzeit ca. 27.000 EW um nur rund 2.300 EW (+8 %) ansteigen - eine starke Unausgewogenheit der Wohnflächenplanung und ihrer Auswirkungen im Stadtgebiet! Die

Einwohnerzahl von Ahrensburg wird sich auf Basis dieser Daten von heute nahezu 34.000 in Richtung 40.000 EW entwickeln.

Die angestrebte Zunahme der Wohnbevölkerung um 50 % allein im Ahrensburger Süden würde den vorhandenen Siedlungscharakter wesentlich verändern und mit infrastrukturellen Problemen belasten. Dies sind der stark zunehmende Autoverkehr, die nicht mehr ausreichende Kapazität von Kitas, Schulen und öffentliche Versorgungseinrichtungen. Auch ein Nahversorgungszentrum müsste geschaffen werden. Im derzeitigen F-Plan-Entwurf werden diese Auswirkungen nicht adäquat aufgezeigt. Dies wird als Mangel des Planwerkes bewertet, der zu beseitigen ist.

Straßenverkehr

Der alte F-Plan von 1974 enthält zur Führung des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs eine „Westtangente“. Diese Trassenidee wurde allerdings schon vor Jahren im Rahmen der Planung des Ostringes aufgegeben und kann nicht mehr realisiert werden. Der zunehmende Nord-Süd-Verkehr soll auch künftig auf der bereits heute überlasteten L 82 (früher B 75) durch die Innenstadt und auf dem Ostring geführt werden. Die Staus an den neuralgischen Knotenpunkten werden sich demzufolge weiter verstärken und zeitweilig zum Kollaps führen.

Zur Führung des Ost-West-Querverkehrs wurden im alten F-Plan weitsichtig zwei Trassen im Süden Ahrensburgs vorgesehen: Die innenstadtnahe sog. „Kuhlenmoortrasse“ parallel zur U-Bahnlinie U 1 und Verkehrsuntersuchungsflächen für eine Ortsumgehung am südlichen Stadtrand. Beide Trassen wurden von der Verwaltung nach kontroversen politischen Diskussionen ersatzlos aus der neuen Bauleitplanung herausgenommen. Für die Kuhlenmoortrasse ist dieses Vorgehen aus verschiedenen Gründen richtig. Für die Südtangente als verbleibender Querverbindung mit überregionaler Funktion ist diese Eliminierung jedoch ein gravierender Fehler. Die vor 4 Jahrzehnten erwarteten Verkehrszuwächse sind inzwischen eingetreten und werden sich in den nächsten 20 Jahren erheblich verstärken. Als fatale Folge würden zwei lebendige Ortsteile dauerhaft zentral zerschnitten werden und der Innenstadtverkehr einschließlich des ÖPNV würde zeitweilig kollabieren.

Bedenklich sind bei dem F-Plan-Entwurf auch zwei rechtliche Verkehrsaspekte:

1. Die Südtangente ist wesentlicher Bestandteil eines 1973 abgeschlossenen Vertrages zwischen der Stadt Ahrensburg und der damaligen Gemeinde Ahrensfelde. In diesem Vertrag wurden die Modalitäten für die Eingemeindung des kleinen Dorfes einschließlich der Planung einer Südumgehung durch Ahrensburg bzw. den Kreis Stormarn vereinbart. Die jetzige Herausnahme dieser Umgehungsstraße aus der Bauleitplanung stellt einen eklatanten Vertragsbruch dar, der das Vertrauen der Bevölkerung in rechtskonformes Verwaltungshandeln untergräbt.

2. Das überwiegend auf Hamburger Stadtgebiet liegende ehemalige militärische Sperrgebiet Höltigbaum wurde nach der Wende im Jahr 1995 als Truppenübungsplatz aufgegeben. In den folgenden Jahren bis zur Ausweisung des Höltigbaum als Naturschutzgebiet hat es die Ahrensburger Stadtverwaltung schuldhaft versäumt, sich um eine Planung der im F-Plan dargestellten Südtangente zu kümmern. Diese Planung hätte in das Unterschutzstellungsverfahren eingebracht werden müssen, da die F-Plan-Ausweisungen für die Kommune bindende Wirkung besitzen.

Es wird als Verpflichtung der Stadt angesehen, diese beiden Rechtsverstöße nun endlich in geeigneter Weise zu heilen. Ansonsten könnte eine verwaltungsjuristische Klärung erwogen werden.

Ein Rückblick in die Vergangenheit zeigt eine Diskontinuität bisheriger Verkehrsentwicklungsprognosen der Stadtverwaltung. So wurde auf Basis des Generalverkehrsplans im Jahre 2002 beim Ausbau vom Braunen Hirsch noch von einem Verkehrsaufkommen von 2.500 Kfz/Tag ausgegangen. Diese Zahl wurde bereits im Jahr 2009 durch gutachterliche Erhebungen auf 7.000 Kfz/Tag nach oben korri-

giert. Im „Masterplan Verkehr“ von 2012 wurden für die nächsten 15 Jahre Verkehrsbelastungen von 7.500 Kfz/Tag für den Braunen Hirsch und 6.500 Kfz/Tag für die Dorfstraße festgeschrieben. Diese Werte sind bereits jetzt überschritten. Die aktuellen Belastungen betragen aufgrund qualifizierter Zählungen der Anwohner 7.800 Kfz/Tag im Braunen Hirsch und bei 6.600 Kfz/Tag in der Dorfstraße.

Durch die o. g. geplante verstärkte Wohnbebauung im Ahrensburger Süden würde sich das derzeitige Verkehrsaufkommen in den betroffenen Ortsteilen sprunghaft erhöhen. Bei der o.g. Zahl von ca. 3.000 neuen Einwohnern und einer Motorisierungsziffer gemäß Masterplan von 0,6 würde der Autozuwachs rund 1.800 Kfz betragen und damit zusätzliche Quell- und Zielverkehre von ca. 3.600 Fahrten/Tag erzeugen. Davon würde ein Anteil von ca. 2.000 Kfz/Tag auf die Hauptverkehrsstraßen Dorfstraße und Brauner Hirsch entfallen.

Der näher rückende Bau der S4 mit zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg erfordert die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Brauner Hirsch. Die von der DB/NAH.SH geplante Straßenbrücke wird die Attraktivität der vorhandenen Route Brauner Hirsch/Dorfstraße - aber auch einer künftigen Südtangente - aufgrund kürzerer Fahrtzeiten deutlich erhöhen. Es ist mit Verkehrsverlagerungen von der staubelasteten Hamburger Straße (L82) und der Bünningstedter Straße/Reeshoop (L 225) in einer Größenordnung von ca. 2.000 Kfz/Tag zu rechnen.

Weitere Zuwächse von ebenfalls bis zu 2.000 Kfz/Tag, die im Masterplan Verkehr von 2012 nicht berücksichtigt sind, entstehen in den nächsten 15 Jahren im Ahrensburger Süden durch:

- neue Gewerbegebiete in Beimoor-Nord und -Süd sowie an der BAB A 1,
- Verkehrsverlagerungen nach dem Bau der Nordtangente,
- die überproportionale Verkehrszunahme im gesamten Kreis Stormarn sowie
- den im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 prioritär vorgesehenen Ausbau der B 404 zur Autobahn A21 zwischen der BAB A1 und der BAB A24.

Somit ergeben sich für den Zeitraum bis 2030 aktualisierte Prognosebelastungen für die Dorfstraße in Höhe von etwa 11.000 Kfz/Tag und für den Braunen Hirsch in Höhe von ca. 13.000 Kfz/Tag. Derartige Zuwächse in rund 15 Jahren um ca. 65% sind exorbitant hoch und für Ahrensburg einzigartig.

Fazit

Die massive Verdichtung der Wohnbebauung um 950 WE im südlichen Ahrensburg entspricht nicht den Ergebnissen der im Jahr 2008 von der Stadt unter Mitwirkung der Bürger/innen durchgeführten „Zukunftswerkstatt“ und auch nicht dem daraus entwickelten „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK). Mit dem ISEK wurde für Ahrensburg ein ausgewogenes und moderates Wachstum primär durch Innenverdichtung und sekundär durch Außenverdichtung beschlossen. Die Widersprüche zwischen ISEK und F-Plan-Entwurf sind nicht plausibel.

Die für das Jahr 2025 prognostizierten Kfz-Belastungen des Masterplans Verkehr sind für den Süden von Ahrensburg veraltet und keine geeignete Grundlage mehr für den Verkehr der Zukunft, dem die F-Plan-Ausweisungen gerecht werden müssen. Die überholten Prognosen müssen den erkennbaren kommunalen, aber auch regionalen und überregionalen Struktur- und Verkehrsentwicklungen realistisch angepasst werden. Erhöhte Sorge bereitet auch die stark zunehmende Verkehrsfährdung für Fußgänger, Radfahrer und für die Reiter in Ahrensfelde durch Geschwindigkeitsüberschreitungen insbesondere durch den überhohen Durchgangs-

verkehr. Die unzureichende Verkehrssicherheit auf dem Braunen Hirsch und der Dorfstraße mit schmalen Nebenflächen trifft insbesondere Kinder, die die Grundschule am Dänenweg besuchen und auf ihrem Schulweg die Fahrbahn der Dorfstraße bzw. vom Braunen Hirsch zweimal täglich überqueren müssen.

Die Bürger/innen im Ahrensburger Süden sind nicht bereit, der dynamisch steigenden Zunahme des Kfz-Verkehrs um ca. 65 % auf den vorhandenen Hauptverkehrsstraßen mit wachsenden Lärm- und Abgasimmissionen tatenlos zuzusehen. Durch aktuelle EU-Studien wurden gerade wieder die höchst gesundheitsschädlichen Wirkungen von Stickoxiden und besonders Feinstäuben nachgewiesen. An innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen in Ahrensburg kann den vorgenannten Gefahren wirkungsvoll nur durch Verlagerungen der massiven Durchgangsverkehre auf staufreie Ortsumgehungen wie einer Südtangente begegnet werden.

In den vergangenen fünf Jahren wurden der Stadtverwaltung und den politischen Gremien mittels einer Petition, einer Resolution von 800 Bürgern sowie durch öffentliche Demonstrationen wiederholt die Forderungen zur Planung einer Querverbindung am südlichen Stadtrand vorgetragen. Bisher leider ohne Erfolg! Dieses bürgerferne Verwaltungshandeln wird von breiten Kreisen der Bevölkerung in wachsendem Maße mit Unverständnis, Ärger und Verdrossenheit aufgenommen. Das Engagement von Verwaltung und Politik hinsichtlich einer zukunftsweisenden konzeptionellen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur unserer Stadt wird den Erwartungen und der Verantwortung der demokratischen Institutionen nicht gerecht.



Erkundung
EW am 26.09
Ren

Stadt Ahrensburg Rathaus
Herrn Bürgervorsteher
Ronald Wilde

Manfred-Samusch-Straße 5

22926 Ahrensburg

26. September 2017

Der Bürger- und Grundeigentümergeverein „Waldgut Hagen“ e. V. gibt im Namen seiner Vereinsmitglieder zur heutigen Einwohnerversammlung an den Bürgervorsteher zur Beratung an die Stadtverordnetenversammlung nachstehende Eingaben:

1. Erhaltung und Sicherung der Landschafts- und Naturschutzgebiete im südlichen Ahrensburg (Ahrensfelde, Am Hagen, Waldgut Hagen) in ihren heutigen Grenzen als Bestandteil des ökologisch und archäologisch einzigartigen Ahrensburger Tunneltals.
2. Schaffung von neuem Wohnraum allein durch Nachverdichtung im Charakter der bestehenden Einfamilien-, Doppelhaus- und Reihenhaus-Bebauung.
3. Die Erstellung eines Verkehrs-Konzeptes unter Berücksichtigung des Lkw-, Pkw- und Radverkehrs, der Fußgängerwege und dem öffentlichen Personen-Nahverkehr für den Ahrensburger Redder, Ahrensfelde, die Siedlung am Hagen und das Waldgut Hagen, ergo, Ahrensburgs Süden. Dieses unter Berücksichtigung aller relevanten auch für die Zukunft angedachten und teilweise geplanten städtischen Veränderungen. Dabei bitten wir eindringlich das Augenmerk auf Lärmimmissionen und auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Ältere, Gebrechliche, Schulkinder und Radfahrer zu legen.

Begründung zu 1:

Im F- und L-Plan-Entwurf (Stand: Frühjahr 2017) wird der Ahrensburger Süden überdurchschnittlich mit der Ausweisung neuer Baugebiete und damit benötigter Wohneinheiten belastet. Die bisher bestehenden Planungen gehen dabei von einem massiven Flächenverbrauch, auch in bestehende Landschaftsschutzgebiete aus.



Diese LSG sind zu Anfang des 20. Jahrhunderts ausgewiesen worden, weil es von kulturhistorischer Bedeutung für Ahrensburg ist, diese Gebiete zu erhalten. Die Schutzgebiete sollen gemäß Definition das charakteristische Erscheinungsbild der Kulturlandschaft bewahren.

Durch ihre eiszeitliche Geschichte ist aber gerade diese Kulturlandschaft, wie sie hier im Süden von Ahrensburg bisher erhalten geblieben ist, etwas Einmaliges und darf auf keinen Fall der Entstehung neuer Wohngebiete geopfert werden.

Diese Landschaftsschutzgebiete dienen nicht nur den Anwohnern als Naherholungsbereich, sondern sind sowohl ökologisch und archäologisch besonders wertvoll, und sollten daher den nachfolgenden Generationen unbedingt und unverändert erhalten bleiben.

Die in den Landschaftsschutzgebieten des F- und L-Planentwurfs aufgeführten Wohnpotentialflächen sind aus den aufgeführten und in den Anlagen beschriebenen Gründen uneingeschränkt zu streichen. Als Folge ist der Landschaftsplanentwurf und der Entwurf des F- Plans wieder auf den Stand des bestehenden Landschaftsplans zu führen.

Begründung zu 2:

Die Schaffung von neuem Wohnraum allein durch Nachverdichtung im Charakter der bestehenden Einfamilien-, Doppelhaus- und Reihenhausbauweise ermöglicht seit Jahren die zusätzliche Schaffung von weiterem Wohnraum in bestehenden Quartieren.

Charakteristisch für den Süden Ahrensburgs sind die aus den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts vorhandenen Grundstücksgrößen, die zumindest eine Doppel- oder größere Reihenbauweise ermöglichen.

Nach den heutigen Bedürfnissen und den überhöhten Grundstückspreisen wird überwiegend die Teilung der Grundstücke angestrebt. Der sich seit einigen Jahren abzeichnende Generationenwechsel in unseren Ortsteilen begünstigt diesen Weg der Vermehrung von Wohneinheiten durch Grundstücksteilung.

Gefühlsmäßig sind in den vergangenen Jahren eine hohe Anzahl von Wohneinheiten durch diese Art der Nachverdichtung entstanden.

Um Tendenzen zu erkennen, wäre es für dieses Thema sehr hilfreich und informativ für alle Interessierten Bürger und die Stadtverordneten, eine Auflistung der in den vergangenen 10 Jahren gestellten Bauanträge bezogen auf Straßenzüge mit Angabe der geplanten Wohneinheiten, zu bekommen.

Um einen Nachweis zu erreichen, dass auch durch Nachverdichtung genügend Wohnpotential erreichbar ist und eine reale Aussage für das Thema Wohnpotentialflächen zu bekommen, bitten wir die Stadtverordneten, eine Auflistung der in vergangenen 10 Jahren umgesetzten Bauanträge bezogen auf Straßenzüge mit Angabe der genutzten Wohneinheiten erstellen zu lassen.

Begründung zu 3:

Es wird nicht nur über die erhebliche Veränderung der Wohnpotentialflächen bei uns im Ahrensburger Süden neu recherchiert, sondern auch über die verkehrlichen Anbindungen, inwieweit Bahntrassen, Bahnhöfe, Ausweitung der Ahrensburger Autobahnanbindung, Straßenzuordnungen, oder Gewerbegebiete ge- oder überplant werden können.



Aufgeführte Planungen im bestehenden F- und L-Plan-Entwurf (Stand: Frühjahr 2017) gehen für den Kfz-Verkehr im Süden u. a. von einer vollständigen Verkehrsberuhigung der Hagener Allee (ab U-Bahn-Brücke bis zum Starweg) aus und beinhaltet die Umwidmung der **Haupterschließungsstraßen**, wie sie seit über 60 Jahren bestehen ohne Berücksichtigung von Schul- und Radwegen in **Hauptverbindungsstraßen**. Dies alles bedeutet, dass in der Zukunftsplanung des F.Plans die Anwohner der südlichen Straßenzüge zusätzlich mit Emissionen und Lärmauswirkungen belastet würden.

Sehr bedenklich ist diese Disposition insbesondere dadurch, dass nach den im August dieses Jahres bekanntgegebenen Planungen der Ausbau des Autobahn-Anschlusses Ahrensburgs, mit einem weiteren Brückenschlag in zweispuriger Ausführung nach Großhansdorf und zum Ostring Richtung Ahrensburg vorgesehen ist.

Des Weiteren steht für das Gewerbegebiet Beimoor-Süd die Umsiedlung von Famila, Aldi, dem Futterhaus sowie einer Tankstelle mit Waschstraße an. Zusätzlich zu den jetzt schon vorhandenen Handelsunternehmen ist die Ansiedlungsmöglichkeit für ein Einzelhandelsunternehmen im Bereich Teppiche, Teppichböden und/oder Möbel auch für den Einzugsbereich bis Hamburg geplant.

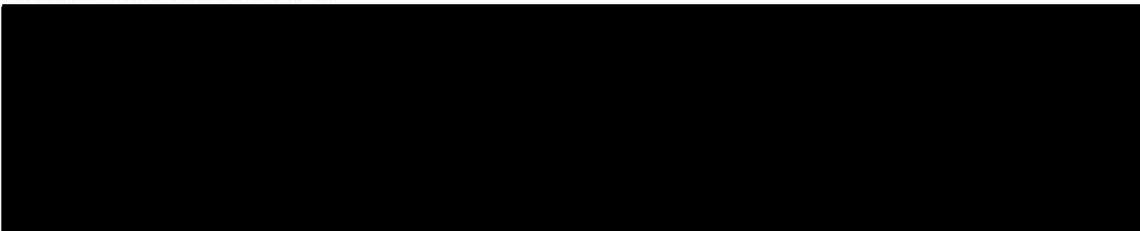
Letztendlich haben die Anwohner der aufgeführten Ortsteile dann nicht nur den Werktagsverkehr, sondern bei Sonntäglichen bzw. Wochenendaktionen und Sonderverkäufen auch noch dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen zu ertragen.

Schließlich kommt noch die, wegen des S4-Ausbaus, notwendige neue Brückenverbindung über die Bahntrasse am Braunen Hirsch und die im F- und L-Plan-Entwurf dargestellte neue Gewerbefläche an der A1 hinzu.

Dieses alles hat für uns Bürger eine extreme Verunsicherung zur Folge, was die Emissions- und Lärmbelastung in Ahrensburgs Süden betrifft. Darum bitten wir die Stadtverordneten, sich dieser aufgeführten Thematik kurzfristig anzunehmen und die Erstellung eines zukunftsweisenden Verkehrskonzeptes für unsere Ortsteile zu unterstützen.

Aus unseren Ortsteilen würden wir gerne Vertreter unserer Vereine zu den möglichen Gesprächsrunden entsenden.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage:

- 1 Begründungen zum Schutz der LSG Einreichung Jan Furken
- 2 Bestehender Ahrensburger L-Plan

[REDACTED]
WRS Architekten & Stadtplaner GmbH
Markusstraße 7

20355 Hamburg

[REDACTED]
EINGEGANGEN
14. Nov. 2016

10.11.2016
HV/gri

Neuaufstellung des Flächennutzungsplans für die Stadt Ahrensburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank für die Einbindung in das o.g. Verfahren und der Möglichkeit, Stellung zu nehmen. Wir nehmen die Planungsunterlagen dankend zur Kenntnis und tragen keine weiteren Anregungen oder Bedenken vor.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung. _____

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

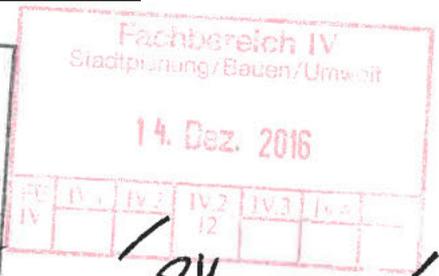
[REDACTED]

[REDACTED]

2.12.2016

2

An
den Bürgermeister der Stadt Ahrensburg
Herrn Michael Sarach
Manfred- Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg



Stellungnahme zum Entwurf des Flächennutzungsplans Stand Oktober 2016 *24* *19*

Sehr geehrter Herr Sarach,

hat die Entwürfe für den Flächennutzungsplan und den Landschaftsplan erhalten und nimmt dazu wie folgt Stellung:

1. Grundlage für die städtebauliche Entwicklung von Ahrensburg soll u.a. das 2010 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Integrierte Stadtentwicklungskonzept ISEK sein. Die darin entwickelten Zielvorstellungen sind auch im Flächennutzungsplan zu berücksichtigen. Wir erkennen darin eine bindende Verpflichtung für die verantwortlichen Institutionen unserer Stadt. Dem wird die vorliegende Entwurfsfassung allerdings nicht in allen Aussagen und Ausweisungen gerecht.
2. Der begrüßt die mit den Buchstaben „D“ bzw. „K“ gekennzeichneten Ausweisungen denkmalgeschützter Bauwerke und Anlagen. Anschaulich und hilfreich ist die in der F-Plan-Zeichnung enthaltene Detail-Darstellung der Denkmale im Innenstadtbereich. Dies sollte auch in der Endfassung des F-Plans beibehalten bleiben. Wir bitten jedoch diesen Ausschnitt noch etwas in Breite und Höhe zu erweitern, so dass auch die Bereiche nördlich Mühlenredder und südlich Woldenhorn erfasst werden. Ausgehend von der Annahme, dass alle gegenwärtig im Denkmalsbuch eingetragenen Bauwerke in der Planzeichnung enthalten sind, sollte in Zukunft eine bedarfsgerechte Aktualisierung dieser Ausweisungen erfolgen.
3. Der verfolgt mit Interesse die innerstädtischen Planungen im Rahmen des städtebaulichen Denkmalschutzes. Wir legen Wert darauf, dass künftige Einzelprojekte in sensiblem und schonendem Umgang mit der historischen Bausubstanz und auf Basis des Rahmenplans für die zentralen Bereiche der Stadt entwickelt werden. Wir begrüßen den Erwerb des alten Speichers in Marstallnähe. Nach Klärung der Nutzung sollten eine Unterschutzstellung im Zusammenhang mit dem Ensemble und eine Ausweisung dieses Speichers als Kulturdenkmal erfolgen.
4. Von vielen Mitbürgern und so auch vom wird die für Fußgänger- und Radfahrer unzureichende Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem Schlosskirchenbereich einschließlich Gottesbuden und historischem Friedhof sowie auch mit dem Schloss-Ensemble einschließlich Mühle und Marstall beanstandet. Hier bitten wir, zeitnah Möglichkeiten für Verbesserungsmaßnahmen und für entsprechende Darstellungen im Flächennutzungsplan zu prüfen.

5. Nach der attraktiven Umgestaltung des Südabschnittes der Großen Straße ist dies auch für den Nordabschnitt von „Bei der Doppeleiche/Woldenhorn“ bis zum „Alten Markt“ erforderlich. Unseres Erachtens muss die Planung für eine funktional und städtebaulich akzeptable Lösung mit einer spürbaren Verkehrsberuhigung dieses Bereiches einhergehen. Dafür ist eine Halbierung der Verkehrsbelastung von derzeit ca. 12.000 auf etwa 5.000 bis 6.000 Autos/Tag anzustreben, um Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit dieser historischen Straße zu erhöhen.
Die zunehmenden Staus, Emissionsbelastungen und Verkehrsgefährdungen besonders im Bereich der Kreuzung Große Straße/Doppeleiche/Woldenhorn bedürfen einer dauerhaften Lösung. Der Bau eines Kreisels sollte an diesem neuralgischen Knotenpunkt geprüft werden. Dringender Handlungsbedarf besteht auch für die Lübecker Straße vom Neubaugebiet Erlenhof bis zum Schlossbereich und im weiteren Straßenverlauf über die Aue-Bauernbrücke bis zum Alten Markt.
Eine spürbare Entlastung vom regionalen Durchgangsverkehr sollte im weiteren für den Straßenzug Mühlenredder/Tiergarten angestrebt werden, damit das denkmalgeschützte Mühlengebäude am Schlossgrabenwehr keinen weiteren Schaden nimmt. Prinzipiell müsste der Mühlenredder für den Autoverkehr ganz gesperrt werden.
Eine wirkungsvolle Verkehrsberuhigung und -reduzierung für die vorgenannten historischen Stadtbereiche könnte u. E. nur durch großräumige Verkehrsverlagerungen auf eine Ortsumgehung am nördlichen Stadtrand erreicht werden, wie sie im Masterplan Verkehr untersucht worden ist. Außer den vorgenannten Straßenzügen könnten damit auch der Reeshoop und die Bünningstedter Straße mit erhaltenswerten Wohngebäuden entlastet werden. Die Trassenausweisung einer großen Nordtangente im neuen F-Plan wäre für unsere Stadt als historisch zukunftsweisende Konzeption zu bewerten.
6. Der [REDACTED] befürchtet, dass die geplante verdichtete Wohnbebauung mit ca. 1000 neuen Wohneinheiten im Süden unserer Stadt die historischen Dorf- und Siedlungsstrukturen in den Ortsteilen Ahrensfelde, Am Hagen und im Waldgut Hagen nachhaltig schädigen würde. Einer solchen Entwicklung, die mit dem ISEK nicht vereinbar ist, können wir nicht zustimmen. Hier ist zweifellos mehr städtebauliches Augenmaß gefragt.
7. Kritisch sehen wir auch die Verkehrsentwicklung im Süden unserer Stadt. In Ahrensfelde war es beim Rückblick in die 70er Jahre mit 2 Tsd. Autos pro Tag geradezu idyllisch im Vergleich zu heute. In den vergangenen vier Jahrzehnten hat sich der Kraftfahrzeugverkehr in der Dorfstraße aber mehr als verdreifacht und beträgt mittlerweile rund 6.500 Autos täglich. Auf dem Braunen Hirsch in der Siedlung Am Hagen sind die Verhältnisse ähnlich – allerdings mit noch höheren Verkehrsbelastungen. Grund war in beiden Fällen vor allem der Ausbau der Straße Brauner Hirsch vor ca. 15 Jahren, als eine ampelfreie Querverbindung zwischen der Hamburger Straße im Westen und dem Ostring sowie der Autobahn A 1 geschaffen wurde. Gemäß dem Eingemeindungsvertrag von Ahrensfelde in die Stadt Ahrensburg und dem zeitgleichen F-Plan von 1974 sollte schon vor Jahrzehnten eine Tangente am südlichen Stadtrand geplant werden, was aber nicht geschah. Der [REDACTED] befürwortet ein solch historisches Straßenprojekt mit vielseitigem Nutzen für die ganze Stadt. Wir empfehlen die Darstellung eines geeigneten Trassenkorridors im neuen F-Plan unter Beachtung der besonderen ökologischen und archäologischen Anforderungen im eiszeitlichen Tunneltal.

8. Eine historische Straßenroute stellt der 1,8 km lange Alte Postweg vom Kremerberg an der nördlichen Hamburger Straße bis zum Beimoorweg dar. Dieser von altem Baumbestand gesäumte Weg wird nach wie vor von landwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie von vielen Fußgängern und Radfahrern genutzt. Wir begrüßen die Darstellung dieser Wegebeziehung im Flächennutzungsplan ausdrücklich.
9. Wir bitten die Signatur der Streckenverläufe des überregionalen historischen STORMARN-Weges auch in der Planzeichenerklärung des Flächennutzungsplans erläuternd darzustellen.
10. Mit dem Landschaftsplan sind wir einverstanden.

Sehr geehrter Herr Sarach, wir möchten Sie abschließend bitten zu veranlassen, dass diese Stellungnahme vom [REDACTED] Ahrensburg in Kopie auch dem Herrn Bürger-
vorsteher Roland Wilde und den Fraktionen der im Stadtparlament vertretenen Parteien zuge-
leitet wird. Bitte senden Sie uns auch eine Eingangsbestätigung unseres Briefes.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Stadt Ahrensburg
Stadtplanung
Frau Soltek

E. 12.12.16

Betreff: Eingabe zum Flächennutzungsplan

10.12.2016

Unsere Forderung: Keine Südtangente Ahrensburg !

Briefe von zahlreichen Bürgern, u.a. an die Redaktion der Regionalausgabe Stormarn des Hamburger Abendblattes zum Bericht vom 21. Oktober 2015 „Der Kampf um Ahrensburgs Südtangente“ haben gezeigt, dass eine Umgehungsstraße/Südtangente völlig unsinnig ist. Dieser „Jahrhundertblödsinn“ darf nicht in die Flächennutzungsplanung aufgenommen werden, auch nicht aufgrund von Anträgen im weiteren Verfahren.

Gegen die Südtangente sprechen u.a.:

- Die Mehrheit der Bürger will die Südtangente nicht, gerade bei uns aus der Siedlung
- Eine Minderheit der Bürger, die dort gar nicht wohnt (!), macht dafür umso mehr Stimmung für die Südtangente
- Bei Bau einer Südtangente würden 2 parallel verlaufende Straßen, die zu Lärm führen (Brauner Hirsch und Südtangente) existieren
- Die Betroffenheit wird im Braunen Hirsch evtl. etwas geringer, an anderen Stellen dafür umso größer (Am Kratt, Sanddornweg, Ginsterweg, südliche Siedlung Hagen, südliches Ahrensfelde)
- Der damalige Ausbau Brauner Hirsch hat zu einer weitgehenden Entlastung der Straße Am Hagen und Dänenweg geführt, womit wir Hagener sehr gut leben
- Durch den alten Teil des Braunen Hirsch fahren schon immer KFZ, auch vor dem Ausbau Brauner Hirsch
- Im Braunen Hirsch gibt es nur zu den Stoßzeiten morgens und abends viel Verkehr, dann ist wieder Ruhe
- Eine weitere Ursache des Stoßverkehrs ist die immer noch vorhandene Bahnschranke
- Beim Bau einer Brücke an gleicher Stelle fließt der Verkehr zukünftig ruhiger und gleichmäßiger durch den Braunen Hirsch
- Auf der Südtangente würde dafür unkontrollierbar um und bei 100 km/h schnell gefahren und gerast werden

- Der Verkehrslärm und der zusätzlich entstehende Widerschall einer Südtangente werden sich über die ganze südliche Siedlung Hagen und das südliche Ahrensfelde ausbreiten (ähnlich wie beim Ostring!)
- Ein Schallschutz an der Südtangente müsste über weite Strecken oder über die gesamte Länge errichtet werden und mindestens 4m hoch sein und würde dennoch tags und vor allem nachts nicht ausreichen
- Die Erholung im Naturschutzgebiet wäre dahin, da der Schallschutz (wenn überhaupt) nur zum Wohngebiet hin errichtet würde
- Die bisher gefällige Landschaft / Naturschutzgebiet wäre mit einem Schlag durchschnitten und dahin
- Durch eine Südtangente kommt es zu mehr Gewerbeverkehr und zusätzlichen Freizeit- und „Spaßverkehr“ aus Volksdorf und den Walddörfern und möglicherweise nachts zu illegalen Autorennen
- Was „passiert“ mit Radfahrern, Fußgängern, kreuzendem Verkehr und dem kreuzenden Wild auf der Südtangente?! Nichts Gutes!
- Gesamte Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen (30 Mio. oder mehr)
- Klagen vom BUND, WWF und NABU gegen die Stadt Ahrensburg werden auf jeden Fall eingereicht.
- Die Sinnhaftigkeit einer (un)möglichen Südtangente erschließt sich uns nicht!

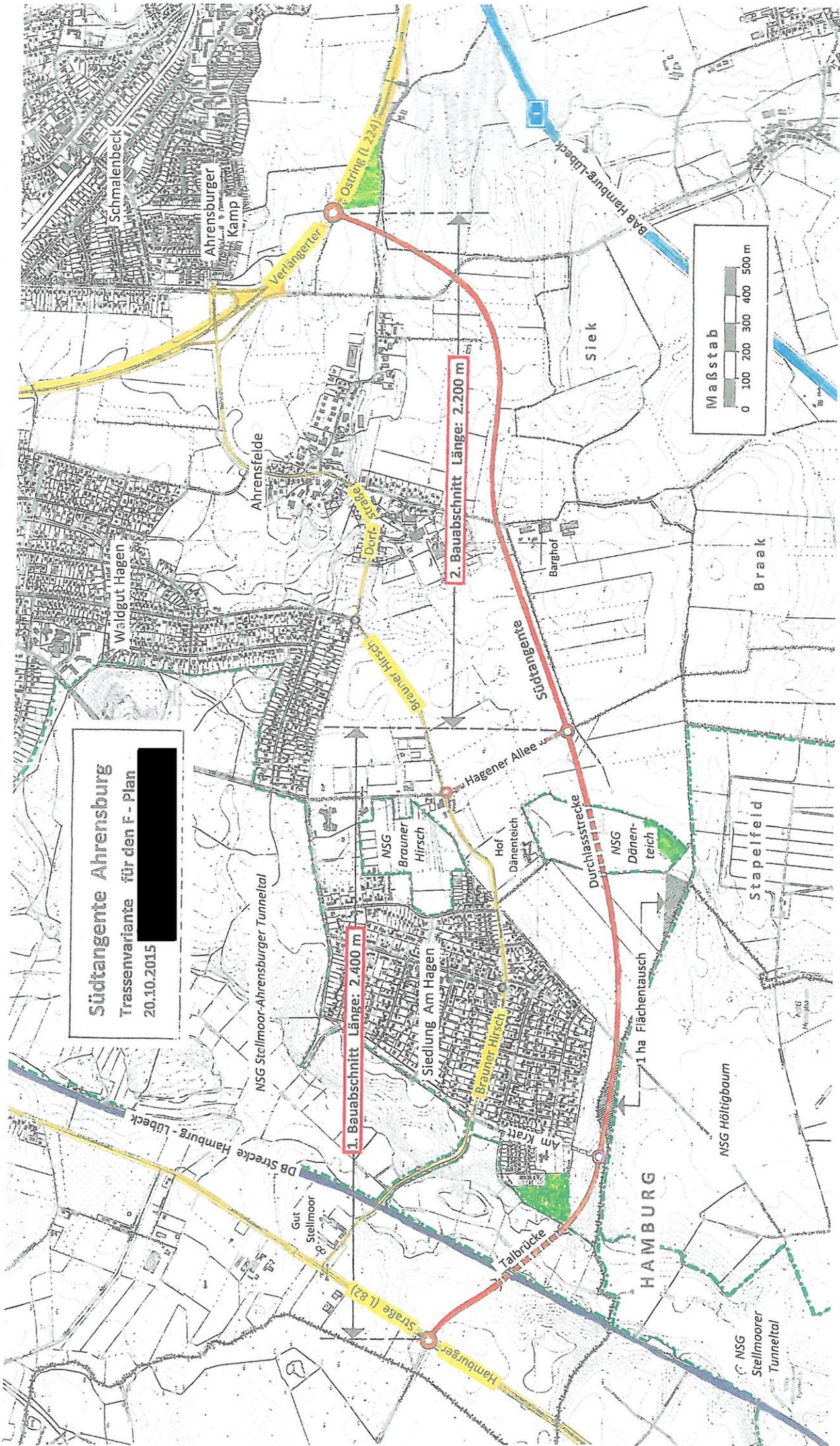
Hören Sie bitte auf die Gegenstimmen zur Südtangente aus der Bevölkerung, um die richtigen zukunftsweisenden Entscheidungen treffen zu können. Das erwarten wir von Ihnen, vor allem die am meisten negativ betroffenen Bürger aus der Siedlung Hagen und aus dem südlichen Ahrensfelde.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage: Keine Südtangente Ahrensburg

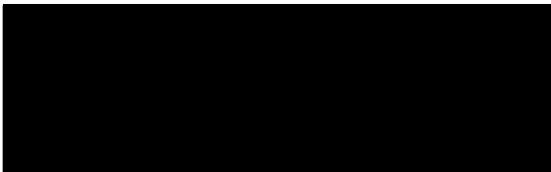
Keine Südtangente Ahrensburg!



Südtangente Ahrensburg
Trassenvariante für den F-Plan
20.10.2015

1. Bauabschnitt Länge: 2.400 m

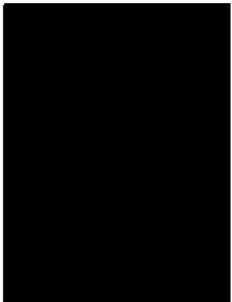
2. Bauabschnitt Länge: 2.200 m



V. 2.2
FNP
8 in WBS



Stadt Ahrensburg
Bürgermeister
Herrn Michael Sarach
Manfred-Samusch-Str. 5
22926 Ahrensburg



23. November 2016

IV ✓
29. 11. 16/a
IV. 2

**Aufstellung des Flächennutzungsplanes
Ahrensburg Erlenhof Teil Nord**

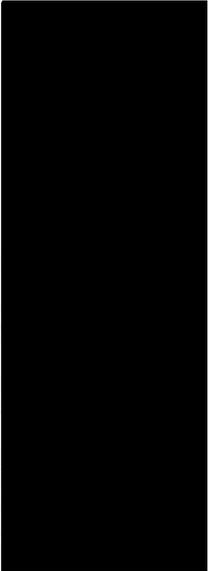
Sehr geehrter Herr Sarach,

wir hatten Ihnen bereits im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung zur Aufstellung des neuen Flächennutzungsplans unsere Stellungnahme zukommen lassen. Für das weitere Verfahren möchten wir unsere Auffassung nochmals bekräftigen.

Auch in der Fassung, die in der Bauausschusssitzung vom 05.10.2016 zur Auslegung beschlossen wurde, ist die Wohnbaufläche Erlenhof Nord als zukünftige Wohnentwicklungsfläche nicht mehr enthalten. Dies erstaunt uns, da Sie uns noch mit Schreiben vom 14.07.2014 im Rahmen der Anhörung zu einer eventuellen Ausübung des Vorkaufsrechtes mitgeteilt haben, dass unter fachlichen Gesichtspunkten und in Abstimmung mit allen in der Ahrensburger Stadtverordnetenversammlung vertretenen Fraktionen ein Vorentwurf erstellt und am 02.07.2014 in öffentlicher Sitzung vorgestellt worden ist. Danach war ein Großteil der Fläche für eine wohnbauliche Entwicklung vorgesehen.

In der Begründung zum Flächennutzungsplanvorentwurf ist im Rahmen der räumlichen Handlungsschwerpunkte auf Seite 53 letzter Absatz eine eindeutige fachliche Empfehlung enthalten, die wir wie folgt zitieren:

„In der zeichnerischen Darstellung des Strukturkonzepts wird deutlich, welchen räumlichen Zusammenhang das geplante Wohnbaugebiet Erlenhof zur Innenstadt, dem Schlossviertel und dem Stadtteil Gartenholz aufweist. Mit der Empfehlung, dieses Baugebiet zu realisieren, wird bewusst von dem Grundsatz der Innenentwicklung abgewichen. Es zeigt sich, dass der hohen Nachfrage nach Wohnraum nicht allein durch Innenentwicklung entsprochen werden kann. Mit dem Erlenhof entsteht eine notwendige Ergänzung des heutigen Stadtgebiets, die bei einer qualitätsvollen Entwicklung eine große Anziehungskraft entwickeln kann. Hier können Wohnwünsche von Zielgruppen erfüllt werden, die bislang in Ahrensburg keine entsprechenden Angebote finden.“





Die künftige Bebauung dieser nördlichen Teilfläche des Erlenhofes war auch Gegenstand der Diskussionen in der Zukunftswerkstatt, die von 2007 bis 2010 durchgeführt wurde und Grundlage für das von der Stadt beschlossene integrierte Stadtentwicklungskonzept darstellt. Die nunmehr erfolgte Herausnahme der Fläche aus dem Flächennutzungsplanentwurf ist fachlich nicht begründet sondern ausschließlich Folge eines politischen Beschlusses.

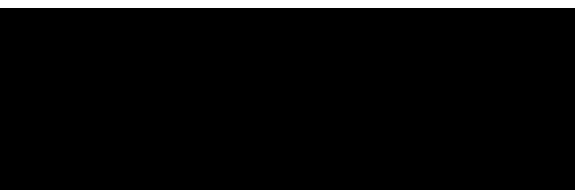
Dem Hamburger Abendblatt in der Ausgabe vom 13. April 2015 haben wir die unterschiedlichen Positionen der befragten Stadtverordneten zum Flächennutzungsplan entnommen. Grundsätzlich teilen wir die dort vertretene Auffassung, dass die Innenentwicklung insbesondere auf Brachflächen Vorrang vor der Entwicklung von Bauflächen am Stadtrand haben sollte. Gleichwohl zeigt unsere langjährige Erfahrung, dass innerstädtische Flächen oftmals nur mit erheblichem zeitlichen und finanziellen Aufwand für Wohnbauzwecke umgenutzt werden können. Und erfahrungsgemäß sind die entsprechenden Innenstadtlagen dann auf Grund des Preisniveaus nicht für die Herstellung von bezahlbarem Wohnraum geeignet.

Unser Unternehmensverbund ist in zahlreichen Gremien auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene zum Bündnis für bezahlbaren Wohnraum vertreten und als Experte gefragt. Zu den Hauptproblemen, die der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum entgegenstehen, gehören die hohen Baukosten und die gestiegenen Grundstückskosten. Wir sehen für das Erreichen dieses Zieles im Gebiet Erlenhof Nord die Möglichkeit, durch eine differenzierte Gestaltung der Grundstückskaufpreise die angestrebte Nutzungsmischung zu unterstützen und so zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums beizutragen.

Um bildhaft zu verdeutlichen, wie eine Baustruktur für das Gebiet Erlenhof Nord unter den vorgenannten Prämissen aussehen könnte, haben wir durch das Planungsbüro IPP einen ersten Planentwurf erstellen lassen, der die Gebiete Erlenhof Süd und Erlenhof Nord im Gesamtzusammenhang darstellt. Die Mischung aus unterschiedlichen Haustypen als Einzelhäuser, Doppelhäuser, Reihenhäuser und Gartenhofhäuser ermöglicht ein Angebot für eine Vielzahl von Nachfragegruppen. Auch die mehrgeschossigen Gebäude sind in Teilen gut geeignet, um das Ziel bezahlbaren Wohnraum zu schaffen konkret zu verwirklichen. Die mit dem Konzept verbundene höhere Dichte von Wohneinheiten je Hektar entspricht dabei den Empfehlungen in der Begründung zum Flächennutzungsplanentwurf.

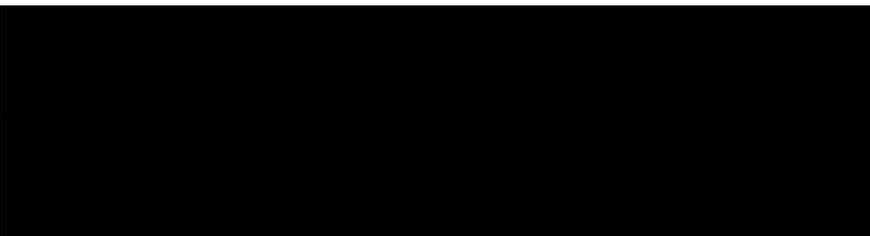
Den Plan mit dem zugehörigen Erläuterungsbericht hatten wir Ihnen bereits im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung übersandt, verbunden mit der Bitte die Unterlagen an die in der Stadtverordnetenversammlung vertretenen politischen Parteien weiterzuleiten. Wir selbst haben den Fraktionen angeboten, die Planung zu erläutern. Hieraus ist eine Planungsvariante entstanden, die zum Einen einen neuen Kreuzungspunkt mit der Nordtangente ausbildet und zum Anderen eine eventuelle Verlängerung der Nordtangente Richtung Westen wieder aufnimmt. Wir haben Ihnen beide Planungsvarianten jeweils mit Erläuterungsbericht beigelegt. Beide Varianten zeigen nur mögliche Vorschläge für eine Bebauung des Nordteils auf und sind als Diskussionsgrundlage gedacht.

Im Rahmen der äußeren Erschließung für die Entwicklung des Erlenhofs Nord wäre eine Beteiligung an den Kosten für die Nordtangente in nennenswerter Höhe durchaus denkbar.



Wir wollen an dieser Stelle nicht noch einmal die Historie der Grundstücksbevorratung wiederholen. Wir bitten Sie und die Stadtverordneten Ihrer Stadtverordnetenversammlung jedoch um eine faire Behandlung und Wiederaufnahme der Fläche Erlenhof Nord in den Entwurf des Flächennutzungsplanes. Wir sind jederzeit gerne bereit, in den Ausschüssen und Fraktionen unsere Vorstellungen zum Gebiet Erlenhof Nord zu erläutern.

Mit freundlichen Grüßen



Anlagen



ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUM STÄDTEBAULICHEN KONZEPT „ERLENHOF NORD“

Die im Vorentwurf des Flächennutzungsplanes zum Teil enthaltenden Flächen für weitere Wohngebietsentwicklung sind im hier vorliegenden Konzept bis nach Norden an die Ortslage Kremerbergredder erweitert entlang der L 94 (B 75) in Anspruch genommen worden. Die Haupteerschließung des „Erlenhofs Nord“ liegt etwa im Bereich der im Flächennutzungsplan angedachten Spange zur Erschließung des Gewerbegebietes, womit in diesem Bereich eine Vollkreuzung entstehen würde. Der LKW- Anteil würde drastisch gesenkt und die Lübecker Straße könnte mit der Erschließung der angedachten Wohnbauflächen verträglich belastet werden.

Die knapp 19 ha große Fläche wird durch Grünzonen quasi in vier größere Bereiche geteilt, von denen die an der Lübecker Straße liegenden Bereiche den mehrgeschossigen Wohnungsbau aufnehmen. Die Erschließung der Geschosßbauflächen verläuft in beiden Fällen unmittelbar hinter der Lübecker Straße in Form von teilweise abgesenkten Parkflächen. Damit wird der ohnehin vorhandene Verkehrslärm in die belasteteren Zonen gelegt, was die Wohnbebauung einerseits etwas weiter von der Lübecker Straße abrücken lässt und zum anderen die Wohnruhe im Gebiet selbst deutlich steigern hilft. Der nördliche Geschosßbaubereich wird durch einen weiteren Grünzug aufgewertet. Der südliche Geschosßbaubereich schafft einen großen Innenhofbereich, in dem auch die deutlich wahrzunehmende topographische Kuppe liegt, die den Mittelpunkt dieser Wohnanlage bilden soll. Die Durchgrünung ermöglicht ein Hindurchgehen zum Erlenhof und damit zu den Flächen des Erlenhofs Süd.

Die Hauptgrünachse wird vom Erlenhof Süd aufgenommen und verläuft entlang der im Flächennutzungsplan dargestellten Kleingartenflächen bis zum Kremerbergredder, wo an überörtliche Fahrradwanderwegverbindungen angeschlossen wird. Im Kreuzungspunkt mit der sich nach Westen erstreckenden Grünachse entsteht die grüne Mitte in Verlängerung des bestehenden Teiches. Westlich davon liegen die beiden anderen Wohnbereiche, die zu den westlich anschließenden Landschaftselementen mit Reihenhäusern, Doppelhäusern und anderen unterschiedlichen Typen von Einzelhäusern (Einfamilienhäusern) bestückt sind.

Bei der hier vorgeschlagenen Dichte wird von dreigeschossigen Wohnbereichen mit möglichen Staffelgeschossen ausgegangen. Damit können insgesamt im Wohngebiet Erlenhof Nord bis zu ca. 530 Wohneinheiten (WE) geschaffen werden, die sich folgendermaßen differenzieren lassen:

Geschoßwohnungsbau / Stadthäuser	390 WE
Reihenhäuser / Doppelhäuser / Einzelhäuser / Gartenhofhäuser	140 WE

Der Erlenhof Nord erzielt durch den höheren Anteil an Geschosswohnungsbau eine Dichte von 28 WE / ha, wenn man die Kleingartenersatzflächen mit einbezieht. Ohne die Kleingartenersatzflächen liegt er bei 31 WE / ha. Die durchschnittliche Dichte der Stadt Ahrensburg liegt nach Flächennutzungsplan bei 27 WE / ha, während der Erlenhof Süd nur eine Dichte von 19 WE / ha erreicht.

Somit kann mit dem hier vorliegenden städtebaulichen Konzept ein wesentlicher Beitrag zur notwendigen Neuausweisung von Wohnbauflächen in der Stadt Ahrensburg geleistet werden, was durchaus auch landesplanerisch geboten ist und im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK Ahrensburg) differenziert dargelegt und beschlossen wurde.

Aufgestellt : 10.04.2015



ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUM STÄDTEBAULICHEN KONZEPT „ERLENHOF MITTE / NORD“

Die im Vorentwurf des Flächennutzungsplanes zum Teil enthaltenden Flächen für weitere Wohngebietsentwicklung sind im hier vorliegenden Konzept bis nach Norden an die Ortslage Kremerbergredder erweitert entlang der L 94 (B 75) in Anspruch genommen worden. Die Hupterschließung des „Erlenhofs Mitte / Nord“ liegt im Bereich der im Flächennutzungsplan angedachten Spange zur Erschließung des Gewerbegebietes, womit in diesem Bereich ein Verkehrskreisel entstehen sollte. Der LKW- Anteil würde drastisch gesenkt und die Lübecker Straße könnte mit der Erschließung der angedachten Wohnbauflächen verträglich belastet werden.

Die knapp 19 ha große Fläche wird durch eine Grünzone in Nord- Südrichtung und dem als Hupterschließungstangente fungierenden Rückgrat quasi in vier größere Bereiche geteilt, von denen die an der Lübecker Straße liegenden östlichen Bereiche die Reihenhausbebauungen aufnehmen. Die Erschließung verläuft in beiden Fällen unmittelbar hinter der Lübecker Straße. Damit wird der ohnehin vorhandene Verkehrslärm in die belasteteren Zonen gelegt, was die Wohnbebauung einerseits etwas weiter von der Lübecker Straße abrücken lässt und zum anderen die Wohnruhe im Gebiet selbst deutlich steigern hilft. Die Durchgrünung ermöglicht ein Hindurchgehen zum Erlenhof und damit zu den Flächen des Erlenhofs Süd.

Die mehrgeschossigen Gebäude in Form von Stadtvillen und Stadthäusern entwickeln sich bei dieser Variante entlang der Hupterschließungsstraße, die damit eine Art städtebauliches Rückgrat bildet. An dieser Stelle liegt auch die erschließungstechnisch mögliche Abschnittsbildung in Mitte und Nord.

Die Hauptgrünachse wird vom Erlenhof Süd aufgenommen und verläuft entlang der im Flächennutzungsplan dargestellten Kleingartenflächen bis zum Kremerbergredder, wo an überörtliche Fahrradwanderwegverbindungen angeschlossen wird. Im Kreuzungspunkt mit der sich nach Westen erstreckenden Grünachse entsteht die grüne Mitte in Verlängerung des bestehenden Teiches. Westlich davon liegen die beiden anderen Wohnbereiche, die zu den westlich anschließenden Landschaftselementen mit Doppelhäusern und hauptsächlich mit anderen unterschiedlichen Typen von Einzelhäusern (Einfamilienhäusern) bestückt sind.

Bei der hier vorgeschlagenen Dichte wird von zweigeschossigen Wohnbereichen mit möglichen Staffelgeschossen ausgegangen. Damit können insgesamt im Wohngebiet Erlenhof Mitte / Nord zu etwa gleichen Anteilen bis zu ca. 310

Wohneinheiten (WE) geschaffen werden, die sich folgendermaßen differenzieren lassen:

Geschoßwohnungsbau / Stadthäuser 135 WE

Reihenhäuser / Doppelhäuser / Einzelhäuser / Gartenhofhäuser 175 WE

Der Erlenhof Mitte / Nord erzielt durch diese Anordnung von Gebäudetypen eine Dichte von 16 WE / ha, wenn man die Kleingartenersatzflächen mit einbezieht. Ohne die Kleingartenersatzflächen liegt er bei 18 WE / ha. Die durchschnittliche Dichte der Stadt Ahrensburg liegt nach Flächennutzungsplan bei 27 WE / ha, während der Erlenhof Süd eine Dichte von 19 WE / ha erreicht.

Somit kann mit dem hier vorliegenden städtebaulichen Konzept ein Beitrag zur notwendigen Neuausweisung von Wohnbauflächen in der Stadt Ahrensburg geleistet werden, was durchaus auch landesplanerisch geboten ist und im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK Ahrensburg) differenziert dargelegt und beschlossen wurde.

Aufgestellt: 10.09.2015



WRS
Architekten & Stadtplaner GmbH
Markusstraße 7
20355 Hamburg

07. Dezember 2016
HG/Ma

EINGEDANGELT

08. Dez. 2016

**Bauleitplanung der Stadt Ahrensburg
Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsplanes**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der oben bezeichneten Angelegenheit danken wir für die Beteiligung am Verfahren.

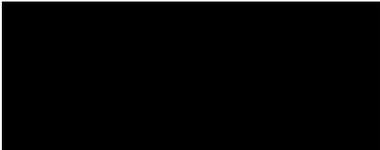
Wir hatten uns bereits ausführlich mit Schreiben vom 30. April 2015 zum Vorentwurf (Stand 19. März 2015) des Flächennutzungsplans der Stadt Ahrensburg geäußert und können uns daher im Folgenden, um Wiederholungen zu vermeiden, kurz fassen.

Zur Ziffer 6.3 – **Zentrum** - ist unserer Anregung gefolgt worden, die vom Bau- und Planungsausschuss der Stadt Ahrensburg in seiner Sitzung am 21. November 2012 beschlossenen Änderungen der Gutachtenempfehlungen in den Flächennutzungsplan aufzunehmen. Dabei handelt es sich zum Einen um die Herabsetzung der „Verträglichkeitsschwelle“ auf maximal 5 Prozent sowie um die Einstufung von Großelektrogeräten (Weiße Ware) als zentrenrelevantes Sortiment.

Diese Berücksichtigungen begrüßen wir dankbar.

Zur „**Innenstadt**“ (Seite 100) ist als weiteres Ziel aufgenommen worden: „Junge Mode soll als Frequenzbringer gefördert werden“. Diese Zielsetzung ist sachgerecht zu begrüßen, entzieht sich aber weitgehend der städtischen Planung, sondern ist Ausfluss unternehmerischer Entscheidung bei entsprechend günstigen ökonomischen Rahmenbedingungen.

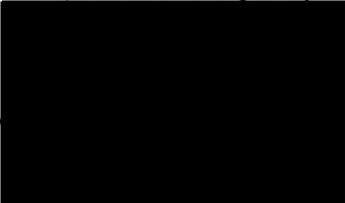
Zum Kapitel **Verkehr und Technik (6.5)** weisen wir erneut darauf hin, dass die in die Kategorie „Schwächen“ eingestuften „kostenlosen oder unbewirtschafteten Stellplätze im Stadtzentrum“ in Wirklichkeit nicht existieren. Die Kategorisierung als „Schwächen“ widerspricht auch der als „Stärken“ qualifizierten „Kundenfreundlichkeit durch geringe Parkgebühren auch in zentralen Lagen“. Die tatsächlich bestehenden kostenlosen Stellplätze befinden sich regelmäßig nicht mehr in zentraler Lage, sondern in Lagen mit mehreren 100 Metern Entfernung zum Einkaufsbereich. Wir machen noch einmal – wie bereits in unserem Schreiben vom 30. April 2015 – darauf aufmerksam, dass Ahrensburg als Mittelzentrum für die Bevölkerung seines Verflechtungsbereichs regional die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs sicherzustellen hat. Diese Funktion, die deutlich über die Stadtgrenzen Ahrensburgs

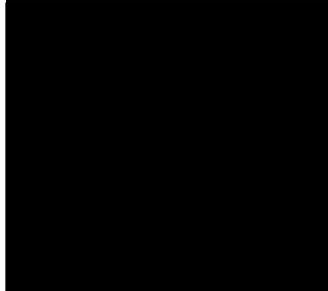
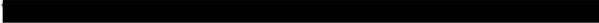


hinaus reicht, ist nur zu erfüllen, wenn ein ausreichendes Stellplatzangebot im Zentrum vorhanden ist, denn die Kunden und Besucher insbesondere von außerhalb der Stadtgrenzen Ahrensburgs kommen nahezu ausschließlich mit dem PKW und nutzen nicht das viel zu dünne Netz öffentlicher Verkehrsmittel. Ahrensburgs Einzelhandel befindet sich zudem in unmittelbarer Konkurrenz zum nur wenige Kilometer entfernten größten Hamburger Einkaufszentrum, dem Alstertal-Einkaufszentrum, welches über großzügige, in der Anfangsstunde sogar kostenlos zu nutzende Stellplatzanlagen verfügt.

Schließlich wiederholen wir unseren Hinweis zu Ziffer 6.1.3 (**Zielkonzept Gewerbeflächen**): Wir halten die Ausweisung eines Gewerbegebiets (gemeinsam mit der Gemeinde Siek) am Autobahnanschluss des Ostrings an die Bundesautobahn A1 für höchst problematisch. Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, in Gestalt des Ostrings und des verlängerten Ostrings nach Siek sind heute bereits überlastet – in Spitzenzeiten bilden sich regelmäßig lange Schlangen. Zusätzliche durch Gewerbe auf diesen Flächen induzierte Verkehre würden die ohnehin prekäre Verkehrssituation im Anschlussbereich der A1 noch weiter verschärfen. Wir regen an, von einer entsprechenden Gewerbegebiets-Ausweisung abzusehen und dieses Gebiet eher als Ausgleichsfläche vorzusehen.

Mit freundlichen Grüßen



WRS Architekten und Stadtplaner GmbH
Herrn Sebastian Stegemann
Markusstr. 7
20355 Hamburg

09.12.2016
fra/li

vorab per Email an: katharina.freimuth@ahrensburg.de

Bauleitplanung der Stadt Ahrensburg/hier: Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes und des Landschaftsplanes – Ihr Schreiben (nebst Unterlagen) im Rahmen der TÖB-Beteiligung vom 20.10.2016

Sehr geehrter Herr Stegemann, sehr geehrte Frau Freimuth,

eingangs möchten wir uns für die Übersendung der dem o. a. Schreiben beigefügten Unterlagen bedanken.

Seitens der WAS werden die Bemühungen zur Ausweisung von Gewerbeflächen grundsätzlich begrüßt.

Durch die Ausweisung neuer Flächen im Bereich des Gewerbegebietes Beimoor-Süd (2. Bauabschnitt/B-Plan 88) werden zeitnah Flächen erschlossen, die den Bedarf einiger Jahre abdecken können. Dessen ungeachtet wird unsererseits vorgeschlagen, weitere Entwicklungsmöglichkeiten – ggfs. auch interkommunal mit den Gemeinden Siek und Delingsdorf – zu prüfen und voranzutreiben. Weiterhin sollte die „Weißfläche“ gem. § 5 (1) Satz 2 BauGB verfolgt werden.

Weitere Anregungen/Bedenken werden von uns zu den vorgelegten Planunterlagen nicht vorgetragen.

Mit freundlichen Grüßen

